Mers ET Océans
Action de l'Etat en Mer

Magazine Trimestriel | Avril.Mai.Juin.2023

12

Dossiers

LE TOGO REGLEMENTE LA POSE DES CÂBLES SOUS-MARINS DANS SON ESPACE MARITIME

Actualités

AU PORT DE LOMÉ, SEM BAZOUM PREND PART À L'INAUGURATION DES NOUVELLES INSTALLATIONS DE LOMÉ CONTAINER TERMINAL

Le magazine des professionnels du monde maritime

PORT AUTONOME DE LOME

TOGO ★ PORT

- → Port ouvert 24h/24 et 7j/7
- → Port en eau profonde: près de 17 mètres de profondeur
- → Seul port sur la côte ouest-africaine capable d'accueillir les plus grands bâteaux du monde
- → Port certifié ISO 9001 version 2015 pour la Qualité, ISO 14001 version 2015 pour la Santé et Sécurité et OHSAS 18001 version 2007 pour l'Environnement (QSE)

TÜVRheinland CERTIFIED

ISO 9001:2015
ISO 14001:2015
OHSAS 18001:2007
Management System

www.tuv.com
ID 9105079169

PORT AUTONOME DE LOME
01 BP: 1225 Lomé 01 Togo
Tél: (00228) 22 23 77 00 / 22 23 77 77 / 22 23 78 00
Fax: (00228) 22 27 26 27 / 22 27 02 48
E-mail: togoport@togoport.tg
Site web: www. togoport.tg

«MERS ET OCEANS» DE RETOUR AVEC UN NOUVEAU LOOK !

Chaque année, l'exercice se répète, on présente ses bons vœux, on souhaite que l'année nouvelle soit plus belle, plus joyeuse et plus heureuse que la précédente. Tel un vieux disque rayé que l'on ressort en janvier, on se promet de tenir des résolutions que l'on s'empresse d'oublier quelques jours plus tard. Si ce rituel annuel peut prêter à sourire, il nous permet de rester résolument optimistes. On peut ainsi se projeter dans l'avenir. Et même si on ne suit pas la route que l'on s'est tracé en début d'année, les chemins escarpés et autres sentiers peuvent toujours nous y ramener dans les semaines et les mois à venir.

Après un premier trimestre de 2023 riches en activités, toute l'équipe du magazine «*MERS ET OCEANS*» vous présente ses meilleurs vœux pour cette année en cours, avec une bonne nouvelle : suspendue pendant quelques mois en vue d'améliorer le contenu, et répondre ainsi aux besoins de ses lecteurs, votre recueil trimestriel de l'actualité relative aux activites maritimes au Togo et dans le monde a fait peau neuve. Nous espérons que ce nouveau look saura vous séduire, de même que les nouveautés qui parsèment ses pages.

Au menu donc de ce premler numéro de l'année, vous retrouverez entre autres un dossier concernant «*le traité sur les océans*», accord historique conclu après une décennie de pourparlers entre les États parties, un article sur la réglementation de la pose des câbles sous-marins dans l'espace maritime togolais, avec en prime des détails sur ce projet de décret qui vise à définir la procédure de demande d'autorisation de déploiement de câbles sous-marins en fibre optique, au Togo. Et pour comprendre comment les autorités compétentes comptent faire de l'espace maritime togolais une zone d'activités maritimes et portuaires pacifiques et prospères, nous vous avons réservé un papier aussi fourni qu'édifiant sur la question.

À tout ceci s'ajoute un dossier titré *La nécessité de créer un centre océanique au Togo*, ainsi qu'un papier consacré aux déchets plastiques qui pourraient devenir une source de carburant utile. On n'oublie pas la tribune pour vous tenir au courant des alertes des scientifiques sur l'extinction en masse d'espèces en cours, les pages zoom et métiers de la mer où vous découvrirez le parcours de la première femme Capitaine au Long Cours du Togo. Et pour finir la lecture de votre magazine en beauté, quoi de mieux qu'une touche humoristique...

Bonne lecture…

Stanislas Bamouni BABA

antaser
Togo S.A.

Identifier | Sécuriser | Faciliter

Missions

Nous maîtrisons le flux des produits et marchandises arrivant au Togo et nous assurons leur traçabilité.
Nous sécurisons les recettes douanières.
Par le BESC, c'est la transmission quasi instantanée des informations et des documents aux autorités douanières et portuaires du pays de destination, bien avant l'arrivée du navire.

Compétences

- Suivi des cargaisons depuis le lieu de provenance
- Vérification des documents du transport de marchandise
- Renforcement de la sûreté
- Réduction des fraudes
- Facilitation du commerce

Tél : 228 22 27 40 05 / 98 00 57 25
Mail : togo@antaser.com SITE WEB : www.antasertogo.tg

Rue Nétadi, Ablogamé
01 BP : 2624 Lomé

Sommaire

DOSSIERS

03 EDITO «MERS ET OCEANS» de retour avec un nouveau look !

11 Secteur maritime et révolution permanente: Projection autour du trafic en Afrique en 2023

13 Le CUFRO, un nouvel établissement public dédié à la recherche marine au Togo

ACTUALITÉS

16 Au Port de Lomé, SEM BAZOUM prend part à l'inauguration des nouvelles installations de Lomé Container Terminal

18 SÉCURITÉ MARITIME: Le TOGO réglemente la pose des câbles sous-marins dans son espace maritime

21 Des agents de sécurité maritime outillés pour la fouille de navires

VIE MARITIME

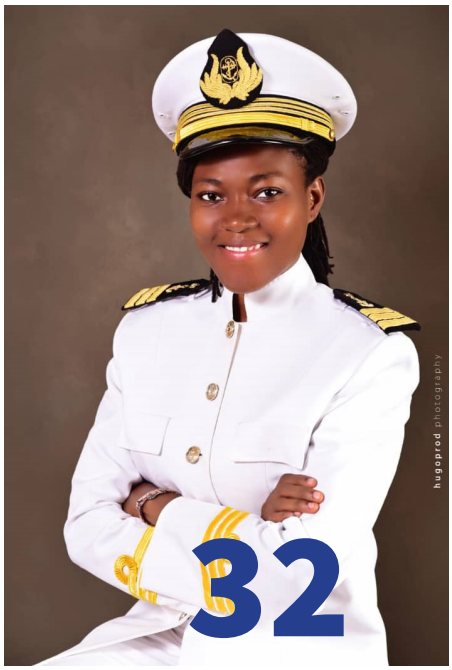
25 La journée internationale des droits de la femme 2023 célébrée par les femmes de l'ONAEM

30 Protection du milieu marin contre la pollution: Des Etats africains à l'école du Protocole de Londres

TRIBUNE

32 METIERS DE LA MER
Capitaine au Long Cours. Simone KEKE: «Devenir capitaine, un cheminement rigoureux et combien stimulant»

34 La 6ème extinction de masse est en cours



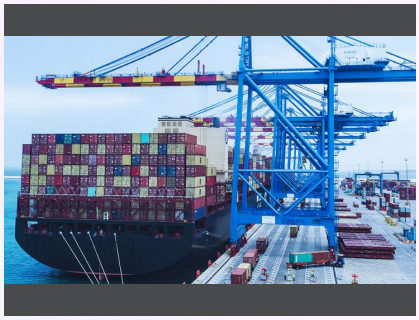
UNE NOUVELLE LIGNE DÉDIÉE AUX EXPORTATIONS DU MELON DU SÉNÉGAL VERS L'EUROPE

Une nouvelle liaison maritime reliant Dakar à Valence, a été mise en place pour permettre aux producteurs sénégalais d'exporter des melons en moins de 6 jours vers les principaux marchés de consommation européens : l'Espagne et l'Italie.

Le melon est un fruit que l'on retrouve en grande quantité sur le marché sénégalais entre les mois de février et mai. Pour éviter les pertes de récolte et permettre aux producteurs d'exporter vers l'Italie et l'Espagne, principaux marchés de consommation, MSC Ship propose le service «*Sapinto/from Senegal*» depuis février 2023.

Il s'agit d'un service direct dédié à l'exportation des melons du Sénégal vers l'Espagne. Il permettra ainsi aux producteurs sénégalais d'expédier des melons en moins de six (6) jours vers leurs principaux marchés de consommation, à savoir l'Espagne et l'Italie. Le navire MSC assurera un service hebdomadaire reliant Dakar et Valence tout au long de la saison.

De son côté, le marché italien sera connecté via des services alternatifs depuis Valence. «Une flotte avancée et moderne est déployée sur ce service pour répondre à la demande des exportateurs de melons tout au long de la saison, et assurer la livraison des cargaisons dans les meilleures conditions», a déclaré MSC dans un communiqué. En outre, selon les responsables de MSC, depuis le 21 février 2023, le service West-WAF inclut une connexion directe entre la Turquie et l'Afrique de l'Ouest au départ de Tekirdag.



LE TURC «YILPORT» MET LE PIED EN AFRIQUE AVEC 70% DU PORT DE TAKORADI AU GHANA

L'opérateur turc de ports et de terminaux à conteneurs «Yilport Holding» a signé en janvier dernier un protocole d'accord pour exploiter le port de Takoradi au Ghana au cours du 2ème trimestre de 2023.

Le protocole a été signé avec la société d'exploitation actuelle du port «Ibis Tek». Pour Yilport, le port de Takoradi sera son 23ème terminal maritime, mais son premier terminal en Afrique. Selon le protocole d'accord, Yilport et Ibis Tek ont convenu de créer une entreprise conjointe, «Yilport Takoradi Port Management Company», sur une base de 70/30, respectivement pour investir et exploiter le port de Takoradi.

Yilport prévoit d'investir plus de $ 700 millions en trois (3) phases pour construire et exploiter le complexe portuaire, avec pour objectif d'atteindre une capacité annuelle de 2,25 millions d'Equivalents vingt pieds (EVP). Il s'agira de développer des postes d'amarrage polyvalents pour les opérations de transport de liquides, de vrac et de marchandises diverses pour une capacité de manutention annuelle d'environ 20 millions de tonnes (Mt), ainsi que construire de nouvelles routes d'accès et de nouvelles installations, précise MaritimAfrica.

La longueur totale des quais sera portée à 2,5 km et le tirant d'eau approfondi entre -14 mètres et -16,5 mètres. Yilport Takoradi Port disposera également du «Tacotel Inland Terminal» pour la manutention de conteneurs et du «Marshall Oil Jetty Terminal».

Yilport prévoit en outre de construire un parc de réservoirs pour traiter 2,5 millions de tonnes de produits liquides par an. «*Le port de Takoradi sera la première étape de Yilport sur le continent africain, et ce sera une pierre précieuse dans notre vision de se classer parmi les dix premiers opérateurs mondiaux de terminaux à conteneurs en 2030*», projette le patron de Yilport Holding, Robert YUKSEL YILDIRIM.

Notons que le port de Takoradi dessert les pays enclavés que sont le Burkina Faso, le Mali, le Tchad et le Niger pour les marchandises en provenance d'Europe, des Amériques et d'Asie. Il est principalement utilisé pour l'exportation de matières premières telles que le cacao, le bois, la bauxite et le manganèse, ainsi que pour l'importation du blé, d'engrais, de clinker et de marchandises générales et de transit.

(Source:https://www.commodafrica.com/17-01-2023-le-turc-yilport-met-le-pied-en-afrique-avec-70-du-port-de-takoradi-au-ghana

LE PORT AUTONOME DE LOMÉ LANCE SON PLAN D'ACTIONS ENVIRONNEMENTALES 2023

60 millions de F CFA, c'est le coût total pour l'exécution de cette phase pilote du plan d'actions environnementales du Port Autonome de Lomé (PAL) pour 2023. Le montant a été dévoilé par le directeur général du Port, Contre-amiral Fogan ADEGNON. Selon lui, la question de l'environnement est devenue une affaire de tous, car elle concerne aussi bien la mer, la terre que l'air. « *C'est pour répondre aux exigences de la mise en place d'un système de management environnemental, qui prend en compte les préoccupations liées aux performances environnementales dans leur ensemble, y compris celles réalisées par l'Etat sur la protection côtière et marine, que l'élaboration de ce plan a été initiée* », a souligné le Contre-amiral ADEGNON.

A la direction du Port de Lomé, on indique que l'élaboration de ce plan d'action environnementale est une initiative du conseil environnement qui accompagne le PAL depuis novembre 2022 sur les questions environnementales. Le plan vise donc à doter le port d'un tableau de bord de ses interventions à caractère environnemental et social pour l'année 2023. Il est constitué d'actions répertoriées, discutées et validées par l'ensemble des départements du PAL, et d'un plan de communication environnementale. Il comporte 2 programmes : un opérationnel qui aura à accomplir 10 actions déclinées en 24 tâches, puis un programme de communication et de suivi évaluation (qui entend organiser 14 actions pour 17 tâches) sur une période de 12 mois.

Le programme des opérations a 3 objectifs : assurer la salubrité du domaine public portuaire et des navires ; gérer durablement les pollutions et les nuisances ; et assurer la sécurité et la santé des travailleurs. Le 2ème programme a également 3 objectifs : renforcer les capacités du personnel et des clients du PAL dans la prise en compte de la dimension environnementale ; sensibiliser les utilisateurs et les usagers du PAL sur les questions environnementales ; et assurer le suivi évaluation de la mise en œuvre des actions planifiées.

Notons que le processus de planification participative de l'action environnementale et sociale du PAL tire sa justification d'enjeux significatifs. Il s'agit de réduire l'impact environnemental lié à l'exploitation des services portuaires ; prévenir les situations d'environnements d'urgence ; et participer au mieux à l'effort de décarbonation du PAL. Sur ce dernier sujet, le ministre de l'économie maritime avait incité les acteurs à y investir, car la décarbonation dans le milieu maritime sera l'une des priorités mondiales dans les prochaines années. D'ailleurs, elle représente déjà une préoccupation discutée au niveau des instances internationales de régulation de l'environnement.

M.G. avec https://vert-togo.tg/le-port-autonome-de-lome-lance-son-plan-dactions/

PROPOS

- *«(…) Certes, lorsque le dernier individu d'une espèce meurt, l'espèce en question disparaît, pour ainsi dire du jour au lendemain. Mais le processus dans son ensemble reste graduel et parfois difficile à appréhender à l'échelle humaine (…)* Pourtant cette fois, il semble bien qu'il n'aura pas fallu beaucoup plus qu'une génération pour constater une dégradation de la biodiversité. *Ces changements sont aujourd'hui visibles à l'échelle d'une vie. Nous avons voulu documenter le stade ultime de ces changements. À savoir, l'extinction. Car ce stade-là échappe encore assez largement à l'entendement commun. D'autant qu'il concerne en grande partie des espèces mal connues, invisibles et pour lesquelles nous avons généralement assez peu d'*empathie*, il faut le reconnaître»*, **Benoît FONTAINE**, chercheur au Musée d'histoire naturelle à Paris, spécialiste de la biologie de la conservation (La 6ème extinction de masse en cours).

- «*Si on arrive à gérer nos ressources en poissons, on devrait pouvoir subvenir aux besoins de nos populations au lieu de recourir à l'importation. Pour ce faire, on doit coopérer ensemble pour protéger nos ressources halieutiques contre les pêcheurs illégaux*», **Heineken LOKPOBIRI, ex-Ministre d'Etat nigérian,** chargé de l'Agriculture et du Développement rural (11ème Conférence des ministres membres du CPCO).

- *«La crise de la Covid-19 doit être l'occasion de répondre aux défis persistants de la pêche artisanale et d'améliorer à long terme l'hygiène et les conditions de travail des hommes et des femmes du secteur»*, **Gaoussou Gueye,** Président de la CAOPA (Confédération Africaine des Organisations de la Pêche Artisanale).

CHIFFRES

Nombre d'espèces éteintes depuis l'an 1500

- La Liste rouge de l'Union Internationale pour la Conservation de la Nature (UICN) recense 897 **espèces éteintes depuis l'an 1500, soit 0,04%** des espèces connues de la surface de notre Terre.

Prévision d'une hausse du niveau de la mer

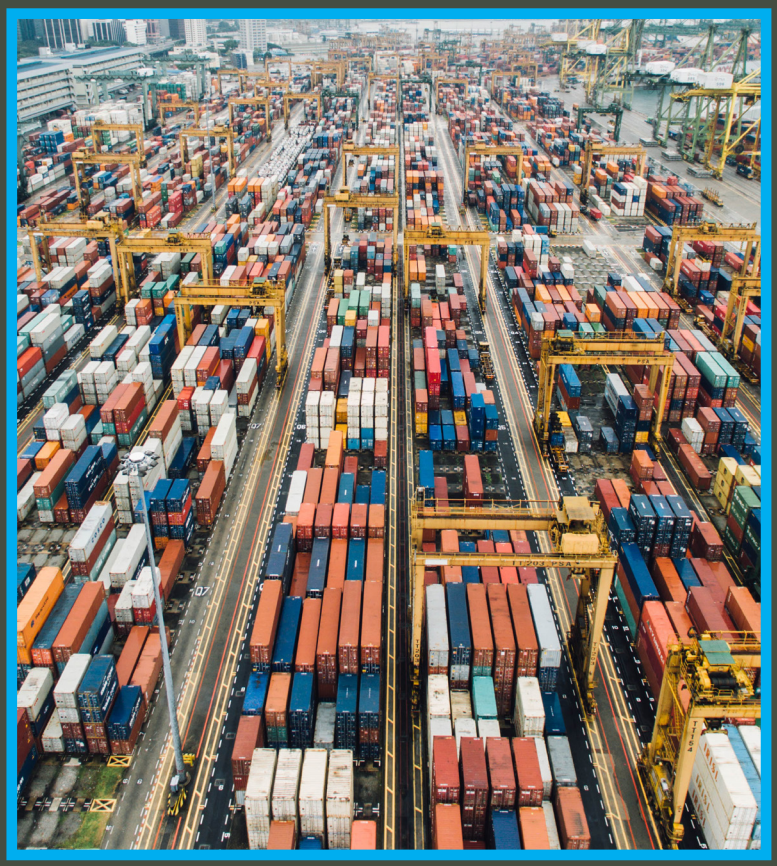
- Les prévisions nationales togolaises, encore plus alarmistes, prévoient une hausse du niveau de la mer comprise entre **0,19 et 0,34 m d'ici à 2050** et entre **0,29 et 0,55 m à l'horizon 2075**.

L'AFRIQUE A PERDU PLUS DE 10% DE SES LIAISONS MARITIMES DIRECTES SELON LA CNUCED

Après s'être contracté de 3,8% en 2020, le commerce maritime international a rebondi en 2021 avec un taux de croissance estimé à 3,2%, et un volume total de marchandises de 11 milliards de tonnes, selon l'Etude sur les transports maritimes 2022, publié le 29 novembre dernier, par la CNUCED (Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, organe subsidiaire de l'Assemblée générale des Nations Unies).

Cependant, la croissance du commerce maritime devrait être plus modérée en 2022, de l'ordre de 1,4%, puis de 2,1% par an en moyenne sur la période 2023-2027, contre une moyenne de 3,3% sur les trente dernières années. Tout comme le volume du commerce maritime, le nombre d'escales est reparti à la hausse en 2021 dans un contexte d'engorgement sans précédent des ports, surtout aux États-Unis, en Europe et en Chine, décrit le rapport précité.

En conséquence, le volume de marchandises à charger et à décharger à chaque escale a augmenté, de même que la durée de manutention au niveau des terminaux, ce qui a exercé une forte pression sur les grands ports. Les difficultés liées à la congestion des ports étaient initialement concentrées dans trois régions: la Chine, l'Europe septentrionale et la côte ouest des États-Unis. Toutefois, à mesure que les sociétés de transport maritime



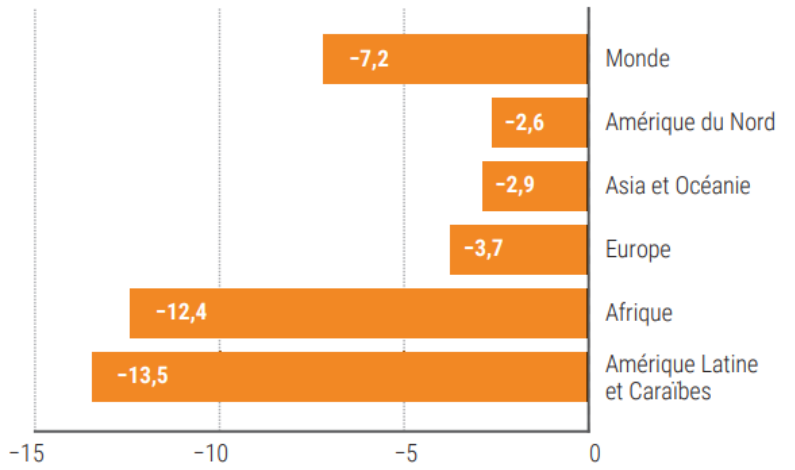
ont redéployé leurs navires sur les liaisons américaines et chinoises, plus fréquentées et plus rentables, d'autres régions ont été touchées plus durement encore. L'Afrique, l'Amérique latine et les Caraïbes par exemple ont perdu plus de 10% de leurs liaisons maritimes directes.

De nombreux pays en développement ont dû faire face à des problèmes d'arrivée tardive de navires et à une pénurie de conteneurs.

Les taux de fret spot des marchandises conteneurisées ont explosé pour la plupart des

itinéraires, y compris pour les liaisons à destination des régions en développement. Ainsi, entre décembre 2020 et décembre 2021, le taux par Equivalent vingt pieds (EVP) est passé de $ 2.521 à $ 6.450 pour l'itinéraire Shanghai-Afrique du Sud (Durban) et de $ 2.521 à $ 7.452 dollars pour l'itinéraire Shanghai-Afrique de l'Ouest (Lagos). Les taux de fret des marchandises conteneurisées étaient encore élevés et volatils début 2022, mais ont commencé à baisser au deuxième trimestre de l'année.

Figure 5 Évolution du nombre d'escales directes par région entre le troisième trimestre de 2020 et le deuxième trimestre de 2022 (variation en pourcentage)

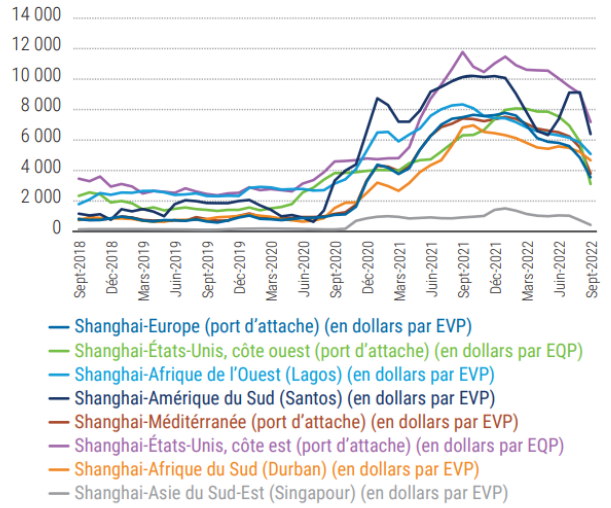


Source : CNUCED, d'après des données fournies par MDS Transmodal.

Côté entreprises, le rapport de la CNUCED souligne qu'«*en réponse, notamment à des situations de surcapacité, le secteur du transport maritime par conteneurs a été consolidé horizontalement au fil du temps par un jeu de fusions-acquisitions, dans le cadre desquelles des entreprises extérieures au secteur ont également été absorbées. Les transporteurs ont aussi poursuivi des stratégies d'intégration verticale en investissant dans des activités d'exploitation de terminaux, et dans d'autres services logistiques. De plus, ils travaillent ensemble au sein de consortiums et d'alliances. Ainsi, entre 1996 et 2022, la part des 20 premiers transporteurs dans la capacité de charge totale des porte-conteneurs est passée de 48 à 91% et, au cours des cinq dernières années, les quatre premiers transporteurs ont augmenté leurs parts de marché à tel point qu'ils contrôlent aujourd'hui plus de la moitié de cette capacité de charge*».

La rédaction

Figure 6 Évolution des taux de fret spot mensuels (Indice des taux de fret des marchandises conteneurisées au départ de Shanghai), septembre 2018-septembre 2022, certains itinéraires



Source : Secrétariat de la CNUCED, d'après des données fournies par Clarksons Research (Shipping Intelligence Network).

SECTEUR MARITIME ET RÉVOLUTION PERMANENTE

PROJECTION AUTOUR DU TRAFIC EN AFRIQUE EN 2023

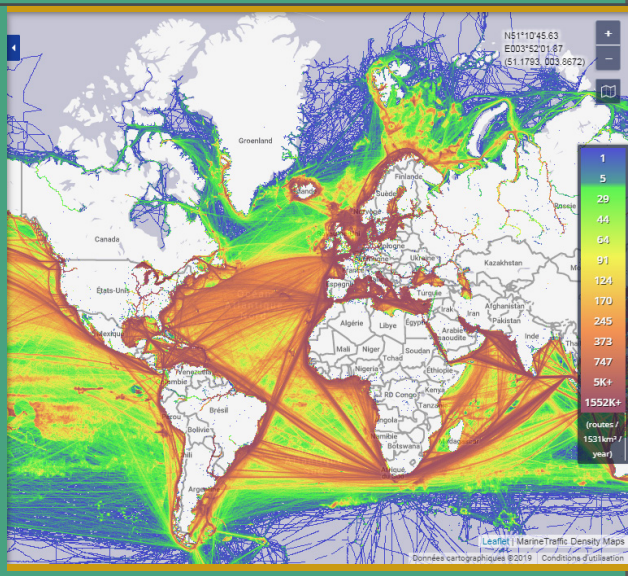
Le secteur maritime connaît de profonds bouleversements qui pourraient avoir de sérieuses conséquences pour l'Afrique, estime Yann ALIX, spécialiste maritime, délégué général de la Fondation SEFACIL (1er laboratoire d'idées prospectives et stratégiques dédié aux analyses maritimes et portuaires en France).

Selon le spécialiste maritime, les crises (sanitaire et ukrainienne) qui se succèdent depuis 3 ans ont considérablement bousculé certaines habitudes du secteur maritime international. C'est le cas sur les lignes régulières, dont l'organisation et les allocations de capacité étaient censées répondre aux besoins d'une région donnée. Avant que l'arrivée de la pandémie ne pousse les compagnies maritimes à adapter leurs touches portuaires en fonction d'une offre et d'une demande non plus régionale mais globale. «*Les capacités conteneurisées déployées sur les marchés africains ont décliné, sur les 12 derniers mois, de 4,4%. L'Afrique seule subit un recul, quand tous les autres continents voient leurs capacités augmenter. En découle une dégradation de la connectivité maritime globale de l'Afrique, et des difficultés supplémentaires pour ses grandes filières d'exportation, à honorer les commandes fermes des clients. Les raisons de ces difficultés sont les suivantes: l'indisponibilité des conteneurs, prioritairement affectés aux routes est-ouest; le triplement des taxes de fret d'avant Covid; les "blank sailing" (annulation d'escales ou de liaisons) des armateurs, notamment en direction des marchés américains; la connectivité aléatoire des hubs régionaux africains*», souligne M. ALIX.

Depuis l'été 2022, affirme-t-il, cette situation évolue. Une forme de «*normalité maritime*» fait son retour, et les lignes reprennent du service, avec des taux de fret qui oscillent autour de 4.000 dollars, soit deux fois plus qu'en 2019. Ces tarifs semblent devoir s'installer durablement, impactant les marchandises de faible valeur, notamment celles importées depuis l'Asie. Pour le spécialiste maritime Yann ALIX, si sur une autoroute maritime comme l'axe Asie-Europe, de nouveaux opérateurs (asiatiques) ont fait leur apparition avec la pandémie, sur les marchés

de l'ouest et du centre de l'Afrique, on assiste à une contraction du nombre de compagnies maritimes, passé de 32 opérateurs de lignes régulières en 2010 à 20 au début de cette année 2023.

Ensemble, le trio Maersk Line, MSC Shipping et CMA CGM représente plus de 70% des capacités mises à la disposition d'un marché de plus de 600 millions d'habitants. En parallèle, dit-il, l'acquisition de Bolloré Africa Logistics (BAL) par la filiale portuaire de MSC Shipping Group inaugure une nouvelle concentration, celle des capacités de manutention entre les mains des compagnies maritimes, puisque l'autre acteur dominant sur les terminaux africains n'est autre que la filiale du groupe AP Moller-Maersk. «*À eux deux, ils contrôlent la majorité des capacités de manutention installées entre Dakar et Luanda et, grâce à leurs capacités financières exceptionnelles, déterminent aujourd'hui les complémentarités entre terminaux, tout en exacerbant la compétition entre les autorités portuaires*», compare M. ALIX.



D'après ses dires, avec un taux de croissance économique supérieur à 4% attendu cette année (2023), les ports d'Afrique de l'Ouest et d'Afrique centrale vont enregistrer de nouveaux records ! D'autant que l'arrivée prochaine de la Zone de libre-échange continentale africaine (Zlecaf) devrait stimuler les échanges intracontinentaux...«*Au point de nourrir de nouveaux espoirs quant à l'arrivée nécessaire de compagnies maritimes africaines, au service du plus grand marché continental de demain*», tranche le spécialiste maritime Yann ALIX, délégué général de la Fondation SEFACIL.

K.D.

Fondation SEFACIL qui sommes nous ?

Notre fonctionnement:

Placée sous l'égide de la Fondation de France, la Fondation SEFACIL est un fonds individualisé initié en 2010 par la communauté portuaire et logistique du Havre en France. Premier laboratoire d'idées prospectives et stratégiques dédié aux analyses maritimes et portuaires, la fondation SEFACIL a pour ambition d'animer et de développer un pôle mondial d'excellence francophone et francophile. Elle a également pour vocation d'analyser les changements qui influent, perturbent et stimulent la structuration des réseaux maritimes, portuaires et logistiques internationaux.

Nos missions:

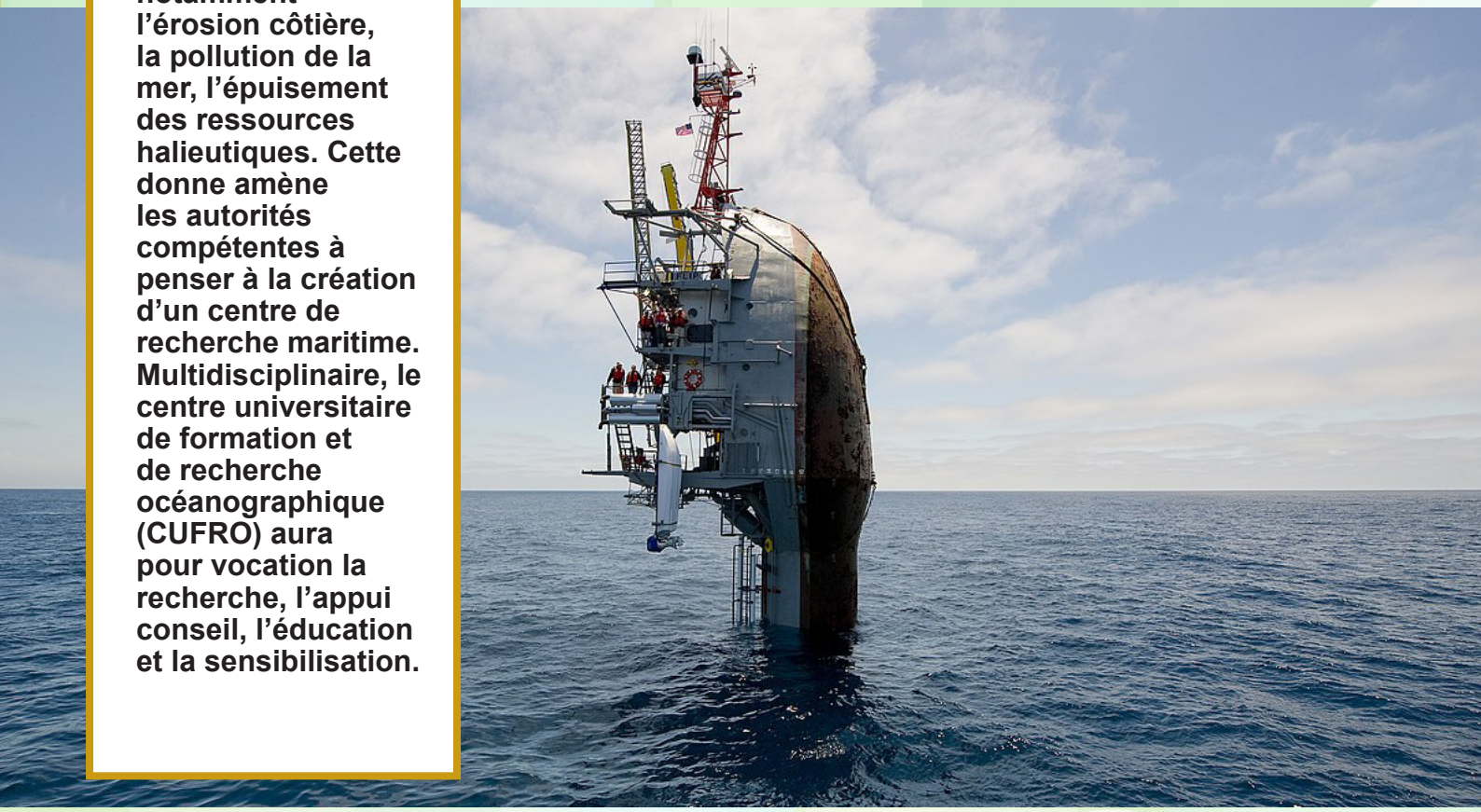
La dotation de bourses de recherche, le déploiement de partenariats Nord-Sud/ Sud-Sud, ou encore la production d'ouvrages collectifs, de notes stratégiques et d'événements d'envergure constituent les principales opérations de la Fondation SEFACIL. L'accompagnement de projets de recherche appliquée et la création de produits pédagogiques innovants sont possibles avec le soutien d'entreprises privées et l'engagement d'organismes et institutions publics nationaux et internationaux.

Vos avantages:

Sous l'égide de la Fondation de France, la Fondation SEFACIL permet aux entreprises françaises de bénéficier d'une réduction d'impôt égale à 60% du montant de leur don, dans la limite de 5 pour mille de leur chiffre d'affaires hors taxes. Grâce à «Friends of Fondation de France», toute entreprise internationale présente sur le territoire américain peut également bénéficier de déductions fiscales encore plus favorables selon les cadres légaux américains (jusqu'à 100% de déductions).

LE CUFRO, UN NOUVEL ÉTABLISSEMENT PUBLIC DÉDIÉ À LA RECHERCHE MARINE AU TOGO

Le Togo, à l'instar des pays africains côtiers, soufre de diverses problématiques maritimes locales, notamment l'érosion côtière, la pollution de la mer, l'épuisement des ressources halieutiques. Cette donne amène les autorités compétentes à penser à la création d'un centre de recherche maritime. Multidisciplinaire, le centre universitaire de formation et de recherche océanographique (CUFRO) aura pour vocation la recherche, l'appui conseil, l'éducation et la sensibilisation.



Les océans sont au centre du développement économique mondial et constituent un élément essentiel du système climatique. Pour beaucoup, l'océan est la nouvelle frontière économique. Ils évoquent la possibilité d'exploiter d'immenses ressources et représente un large potentiel pour stimuler la croissance économique, l'emploi et l'innovation. Cependant les océans sont soumis à des pressions d'origines diverses qui fragilisent les capacités de production et de fonctionnement des écosystèmes marins et côtiers. En Afrique de l'Ouest, la fragilité des écosystèmes marins et côtiers, notamment les mangroves, les récifs coralliens, etc., n'est plus à démontrer. La densité de la population est l'une des causes principales de l'effondrement de leurs capacités de résilience.

Pour faire face à ces défis, le Togo a consacré l'axe 4 de sa stratégie nationale pour la mer et le littoral à la promotion de la recherche et à la connaissance du domaine maritime. Dans ce cadre, l'analyse de l'état des lieux révèle l'absence d'un centre de formation et de recherche scientifiques dédié au domaine marin et côtier.

Pour le Togo qui place le domaine maritime au cœur de son plan national de développement ainsi que la Feuille de Route Gouvernementale (Togo 2025), les compétences avérées et les recherches dans les domaines marins et côtiers s'avèrent importantes afin de non seulement permettre au pays de maîtriser l'environnement dans lequel se déroulent les activités maritimes mais aussi de favoriser le développement de l'économie bleue.

De plus, le risque permanent et de plus en plus grandissante de pollution due à l'expansion des activités côtières, portuaires et maritimes et la présence dans la zone littorale d'unités industrielles appelle à un suivi scientifique régulier et rigoureux afin d'alerter les politiques sur les conséquences et les orienter dans leur prise de décision.

Dans cette perspective, un projet de création d'un centre universitaire de formation et de recherche océanographique est en cours et constituera une structure de recherche dynamique et transdisciplinaire qui regroupera les acteurs travaillant dans le domaine marin et côtier.

Un centre océanographique pour la recherche, l'appui conseil, l'éducation et la sensibilisation

La construction du centre devra favoriser une exploitation et une gestion durables des ressources marines et côtières naturelles, renouvelables, vivantes et non vivantes. Spécifiquement, la construction du CUFRO permettra d'améliorer l'alerte précoce en vue de prévenir les submersions marines (inondation côtière), d'informer les acteurs du domaine maritime sur l'état de la mer, de mieux suivre l'état écologique du milieu marin togolais et de lutter efficacement contre les pollutions marines et l'érosion côtière. Le centre permettra également au pays de disposer des données fiables pour des futures études nationales et de participer pleinement aux projets et programmes régionaux dans les domaines marins et côtier.

En vue de l'atteinte de ces objectifs, les activités du CUFRO s'articuleront autour de trois composantes, notamment la recherche, l'éducation et la sensibilisation et l'appui conseil.

La composante 1 s'attachera particulièrement à :

- améliorer la connaissance de l'environnement et des ressources des écosystèmes marins, côtiers et aquatiques (océan, littoral, plans et cours d'eau et zones humides);
- réaliser un suivi de l'état écologique du milieu marin, côtier et fluvial togolais ;
- identifier et cerner les problèmes dont la résolution nécessite des actions de recherche et de formation dans le domaine des sciences océanographiques, hydrographiques et des zones côtières adjacentes ;
- promouvoir toute technologie et toutdispositif qui concourent au développement par la valorisation du milieu marin et côtier ;
- capitaliser et partager les données marines, à travers les échanges, la publication et la diffusion des résultats des recherches marines ;
- formuler des recommandations au pouvoir public pour une meilleure gestion de l'environnement marin, côtier et des écosystèmes aquatiques du Togo.

Les champs disciplinaires à vocation océanographique seront axés autour des thématiques de recherche dont :

- la géologie marine : géomorphologie du littoral et des fonds marins, géologie des fonds marins ;
- la biologie et l'écologie, et la pêche maritime : Biologie & écologie marine et côtière (biodiversité et conservation), changements climatiques et biodiversité, pêche maritime et aquaculture ;
- l'océanographie chimique : débris sous-marins, microplastiques, pollutions par hydrocarbure et produits chimiques,
- l'océanographie physique : géomorphologie, ingénierie, météorologie, climatologie, hydrologie marine, géographie ;
- les sciences sociales et économiques: économie maritime, démographie, sociologie, droit de la mer.

Un aquarium, intégré au centre de recherche permettra d'étudier et suivre le comportement de certaines espèces marines face à la pollution et aux changements des paramètres physicochimiques et biologiques.

La proximité de la mer et du réseau fluvio-lagunaire est un atout logistique indéniable pour la recherche : les observations et les travaux sur le milieu naturel seront facilités au quotidien, ainsi que l'alimentation en eau de mer des installations d'aquaculture. Il sera plus facile de suivre l'influence de la pollution marine sur l'évolution des espèces marines.

Le centre permettra aux chercheurs de relever les défis des années à venir, face aux changements globaux.

La composante 2 vise à :

- contribuer à la formation et à la promotion des chercheurs en sciences océanographiques et hydrographiques ;
- sensibiliser le grand public sur les enjeux liés à la protection et la préservation du milieu marin et côtier
- impliquer un large éventail d'acteurs, les détenteurs de savoir locaux pour contribuer à la préservation du milieu marin.
- développer la passion des sciences o céaniques et des métiers de la mer aux seins des jeunes apprenants (élèves, étudiants, etc.).

Laquarium d›eau de mer proposé pour la composante 1 permettra dans ce cas de créer des paysages sous-marins et de révéler au grand public, les ressources biologiques que regorgent les océans et qui sont méconnus de la population. Ainsi cet aquarium pourra servir d'outil pour l'éducation du grand public et la formation des apprenants.

La composante 3 consiste à un appui conseil aux acteurs du Public et du Privé.

Il s'agira de :

- mettre en place un système d'alerte précoce en vue de prévenir les submersions marine (inondation côtière) et fluviale;
- contribuer à lutter efficacement contre les pollutions marines et l'érosion côtière ;
- contribuer à la mise en œuvre d'une exploitation et d'une gestion durable des ressources naturelles, renouvelables, vivantes et non vivantes ;
- participer à la conception, à l'élaboration et à l'exécution des programmes régionaux et internationaux de recherches océanologiques et hydrographiques conformes aux objectifs nationaux de développement du Togo ;
- réaliser au profit des partenaires publics ou privés, des recherches, des productions, des expertises ou des conseils dans les domaines de sa compétence.

La mise en œuvre des activités inscrites dans cette composante s'appuie sur les résultats de la composante 1 et sur les ressources humaines du centre. Elle s'appuie également sur le cadre de collaboration entre le centre et les différents secteurs ministériels intervenant dans le milieu marin et côtier.

En définitive, le centre universitaire de formation et de recherche océanographique (CUFRO) servira de boussole pour la mise en œuvre de la Planification Spatiale Marine entreprise par le Togo.

AKAKPO Binéssi Komla, Directeur de l'Action de l'Etat en mer au Haut-Conseil pour la mer (HCM)

FONDATION BLUE TURTLE

- Pêche artisanale
- Valorisation des produits de pêche
- Protection du milieu marin
- Protection des espèces marines menacées.

(+228) 92 36 09 63 / 70 00 40 01
Fondationbt@gmail.com
Fondation Blue Turtle
Boulevard du Mono, zone portuaire, BP 3266 Lomé, Togo

FBT..., Ensemble pour une pêche durable

www.blueturtlefoundation.com

AU PORT DE LOMÉ, SEM BAZOUM PREND PART À L'INAUGURATION DES NOUVELLES INSTALLATIONS DE LOMÉ CONTAINER TERMINAL

Le Président togolais, SEM Faure Essozimna GNASSINGBE et son homologue du Niger, SEM Mohamed BAZOUM, en visite d'amitié et de travail à Lomé, ont pris part, le 20 mars dernier, à la cérémonie de mise en service des grues-portiques «Ship to shore» (STS) et de réception des travaux d'extension du parc à conteneurs de Lomé Container Terminal (LCT).

La mise en service des nouvelles infrastructures de la LCT marque le lancement de la seconde phase de l'extension de l'opérateur. Financées à hauteur de 400 millions d'euros (soit 260 milliards de FCFA), les nouvelles installations sont destinées à augmenter la capacité annuelle de traitement des marchandises de la LCT. Actuellement évaluée à 2,2 millions d'EVP, cette capacité devrait ainsi atteindre les 2,5 millions de conteneurs manutentionnés.

La LCT, une fois l'extension réalisée, disposera de nouveaux espaces de stockage d'une capacité de 1.500 conteneurs et des équipements additionnels de manutention (deux grues à portiques de quai navire-terre, des grues à portiques de pneus en caoutchouc hybrides, des chariots élévateurs ou encore des tracteurs avec châssis-remorques). Le tout, ajouté à un quai de 1,05 km linéaire d'une profondeur d'environ 17 mètres, pour accueillir les navires de dernière génération.

SEM Faure GNASSINGBE et son hôte, accompagnés de délégations ministérielles, ont également visité les principales installations de la plateforme portuaire (quais, salles d'opération, espaces de traitement…). Ce fut l'occasion pour la délégation nigérienne de s'informer sur les différentes réformes entreprises par les autorités togolaises (réduction des coûts, durée des opérations), et les projets en perspective pour améliorer les prestations du Port de Lomé.

Un port, des ambitions

Le Port de Lomé constitue la meilleure porte d'entrée pour les marchandises à destination des pays de l'hinterland, notamment le Niger, et l'un des débouchés les plus prisés pour l'exportation des produits provenant de ces Etats. Grâce à sa plateforme portuaire, le Togo est donc un partenaire privilégié de la République nigérienne. Durant ces dernières années, le tonnage total transitant par le Port de Lomé à destination du Niger a connu une hausse en valeur et en pourcentage.

Il est passé de 6% en 2016 à 10% en 2021. Sur la même période, le cumul des importations et les exportations du fret total à destination ou en provenance du Niger passant par Lomé, représente 12,21% du total en 2021 contre 5,1% en 2016. Ce déplacement du Président de la République du Niger, SEM Mohamed BAZOUM, organisé à l'invitation du chef de l'Etat, SEM Faure Essozimna GNASSINGBE, s'inscrit dans le cadre des excellentes relations qu'entretiennent les deux pays. Les échanges ont aussi porté sur l'état de la coopération bilatérale, ainsi que la situation sécuritaire dans la sous-région. Par ailleurs, le Togo abrite sur son territoire une importante communauté nigérienne, et plusieurs familles de ressortissants togolais vivent au Niger depuis plusieurs générations. Certains membres de ces familles sont intégrés dans l'administration publique et privée du plus vaste Etat d'Afrique de l'ouest.

La rédaction

EXPLOITATION MINIÈRE EN EAUX PROFONDES DANS LE PACIFIQUE: DANGER IMMINENT POUR LES BALEINES?

L'exploitation minière en eaux profondes pourrait représenter un «risque important pour les écosystèmes océaniques» et avoir des effets «durables et irréversibles», notamment sur des espèces menacées au niveau mondial comme la baleine bleue. C'est ce contre quoi mettent en garde des scientifiques de l'Université d'Exeter (Royaume-Uni) et du laboratoire de recherche de Greenpeace, dans une étude validée par des pairs[1] et publiée le 14 février 2023.

L'étude examine les chevauchements entre les zones de présence de cétacés (comme les baleines, les dauphins et les marsouins) et les sites cibles de l'exploitation minière en eaux profondes, en particulier dans l'Océan pacifique. Les scientifiques soulignent que des recherches urgentes sont nécessaires pour évaluer les menaces qui pèsent sur ces mammifères, notamment la pollution sonore due aux opérations minières.

Les industriels n'ont pas encore reçu l'autorisation de démarrer l'exploitation commerciale, mais font déjà pression sur les gouvernements pour obtenir le feu vert afin de la commencer dès juillet de cette année 2023. Si l'autorisation leur est accordée, des machines géantes pesant davantage qu'une baleine bleue devraient fonctionner 24H/24, produisant des sons à des profondeurs variables susceptibles de se superposer aux fréquences que les cétacés utilisent pour communiquer. «*Imaginez que votre lieu d'habitation soit soudainement perturbé par des*

[1] L'article scientifique publié par la revue «Frontiers in Marine Science», s'intitule «Urgent assessment needed to evaluate potential impacts on cetaceans from deep seabed mining. ("Des études sont nécessaires d'urgence pour évaluer les conséquences potentielles sur les cétacés de l'exploitation minière en eaux profondes").

travaux de construction qui se déroulent 24H/24, 7jours/7 ! Votre vie changerait radicalement. Votre santé mentale serait affectée et votre quotidien bouleversé. Il en est de même pour les baleines ou les dauphins», a déclaré Dr Kristen THOMPSON, de l'Université d'Exeter.

La zone de Clarion-Clipperton (CCZ), située entre le Mexique et Hawaï dans l'Océan pacifique, est l'habitat d'au moins 25 espèces de cétacés, dont des dauphins et des cachalots, mais elle présente un intérêt particulier pour les compagnies minières qui voudraient extraire des métaux et des minerais des fonds marins.

A ce jour, 17 contrats d'exploitation minière en eaux profondes ont été accordés dans cette partie de l'Océan pacifique. Les industriels lorgnent également sur les ressources minérales des fonds marins dans les zones situées à proximité d'autres écosystèmes importants, tels que les monts sous-marins et les cheminées hydrothermales en eaux profondes. «*Les compagnies d'exploitation minière en eaux profondes sont prêtes à piller les océans malgré le peu de recherches effectuées sur les impacts que cette industrie aurait sur les baleines, les dauphins et d'autres espèces. Cette industrie pourrait endommager les océans d'une manière que nous n'appréhendons pas complètement, et au détriment d'espèces comme les baleines bleues qui font l'objet d'efforts de conservation depuis de nombreuses années. Les gouvernements ne peuvent pas respecter leurs engagements en matière de protection des océans s'ils autorisent l'exploitation minière en eaux profondes*», a affirmé Mme Louisa CASSON, chargée de campagne à Greenpeace International.

Le 31 mars dernier, l'Autorité Internationale des Fonds Marins (AIFM), l'agence intergouvernementale chargée de réglementer l'exploitation minière des fonds marins des eaux internationales, s'est réunie autour de ce sujet polémique à Kingston (Jamaïque). En effet, le plancher océanique abrite de nombreux métaux rares, mais leur exploitation pourrait être une catastrophe environnementale. Plusieurs Etats appellent donc à un moratoire.

Cependant, «*l'AIFM pourrait recevoir une demande de n'importe quel Etat sponsor, d'une entreprise pour un contrat d'exploitation*», estime Mme Emma WILSON du groupement d›ONG «*Deep Sea Conservation Coalition*», lors de la session de clôture de la réunion du 31 mars.

Pour elle, la décriée exploitation minière des fonds marins pourrait donc débuter, sauf si la dizaine d›Etats opposés, dont la Nouvelle-Zélande, la France et le Chili parviennent à obtenir gain de cause à l›AIFM, chargée de la protection de l'exploitation potentielle du plancher océanique hors juridictions nationales. L'Agence onusienne chargée de la règlementation des grands fonds doit donc se prononcer, en juillet 2023 sur leur exploitation minière. Cette fois, l'assemblée de l'AIFM se réunira avec ses 167 Etats membres. L'autorité, basée en Jamaïque, n'a pour l'instant octroyé que des contrats d'exploration à des Centres de recherche et des entreprises dans des zones bien délimitées, potentiellement riches en minerais.

La rédaction (Source: https://www.greenpeace.fr/espace-presse/exploitation-miniere-en-eaux-profondes-danger-imminent-pour-les-baleines/)

SÉCURITÉ MARITIME
LE TOGO RÉGLEMENTE LA POSE DES CÂBLES SOUS-MARINS DANS SON ESPACE MARITIME

Le Togo a validé *«un projet de décret fixant les conditions et les procédures d'obtention d'autorisations et de certificats relatifs à la pose de câbles sous-marins de fibre optique, et/ou la construction de chambres d'atterrage au Togo dans le domaine public maritime».*

Ce projet de décret vise à définir la procédure de demande d'autorisation de déploiement de câbles sous-marins en fibre optique, tout en prévoyant la digitalisation desdites demandes. «*Avec l'essor des réseaux de communications qui constituent un des vecteurs de développement économique de nos Etats, il est opportun de disposer de plusieurs câbles sous-marins afin de favoriser la mise en œuvre de la majorité des projets de la Feuille de route gouvernementale 2020-2025*», a précisé le communiqué final des travaux. La mise en œuvre de ce décret, poursuit le communiqué, permet entre autres de préserver et de protéger l'environnement marin, et de s'assurer que cette activité soit menée conformément aux règles de sécurité et de respect de la souveraineté maritime dans le pays.

L'adoption de ce texte et sa mise en œuvre permettront d'impulser une nouvelle dynamique aux efforts du Gouvernement togolais pour l'atteinte des objectifs inscrits dans l'Axe 3 de la «*Feuille de route gouvernementale (FDR) 2025*», notamment "faire du Togo une référence régionale dans le digital, étendre la couverture réseau internet fixe et mobile, renforcer le raccordement internet au réseau mondial, digitaliser les principaux services publics, développer un hub d'innovation digital," etc.

Simplification de la procédure de demande de déploiement de câbles sous-marins en fibre optique et attrait de multinationales du domaine

Etat partie à la Convention de 1982 sur le droit de la mer, dite «*Convention de Montégo Bay*», le Togo dispose de droits et obligations dans l'exploitation des différents espaces maritimes en matière de pose des câbles sous-marins. Toutefois, force est de constater qu'il n'existe aucune coordination dans l'octroi de l'autorisation de la pose des câbles sous-marins, différentes administrations attribuant de façon éparse, des autorisations de pose des câbles sous-marins aux opérateurs qui en font la demande.Or, cette disparité dans l'attribution des autorisations peut constituer une source d'insécurité et se révéler préjudiciable pour notre pays. C'est ce qui explique sans doute l'adoption de ce décret pris en application de l'article 33 du Code de la marine marchande qui dispose: «*Les Etats étrangers jouissent dans la zone économique exclusive de liberté en matière de navigation, survol, pose de câbles, d'oléoducs sous-marins sans toutefois porter atteinte à l'écosystème marin, conformément à la Convention sur le droit de la mer et aux autres règles de droit international. Toutefois, la pose de câbles et d'oléoducs sous-marins fait l'objet d'une autorisation de l'autorité compétente*».

À cet effet,sont désormais compétents pour délivrer lesdites autorisations au Togo, trois (3) organes gouvernementaux : le ministère de l'Economie maritime, de la Pêche et de la Protection côtière qui reçoit la demande et délivre l'autorisation dans le meilleur des cas, le ministère de l'Economie numérique et de la Transformation digitale ainsi que celui de l'Environnement et des Ressources forestières. Ces ministères sont accompagnés dans leurs tâches par deux (2) principaux services techniques, en l'occurrence la Préfecture maritime et le Guichet des redevances et recettes non fiscales du secteur maritime (GRM). Ces derniers sont chargés de recueillir, d'examiner et de valider ou non les dossiers de demandes d'autorisations.

Aux termes dudit décret, tout demandeur désireux de poser un câble sous-marin de fibre optique, ou désirant construire une chambre d'atterrage en République Togolaise doit obtenir d'une part, un certificat de conformité environnementale délivré par le ministre chargé de l'Environnement, à la suite d'une étude d'impact environnemental et social produite par le demandeur, et d'autre part une autorisation d'occupation du domaine public maritime du ministre chargé des Affaires maritimes.

L'obtention de ces deux certificats est assujettie à l'obtention préalable d'une licence du ministre chargé des Communications électroniques. L'ensemble du dossier de demande d'autorisation est alors déposé auprès du GRM pour instruction faite sous la coordination du Préfet maritime.

L'adoption de ce décret permettra de simplifier la procédure de demande de déploiement de câbles sous-marins en fibre optique et d'attirer les multinationales du domaine, car il est dans l'intérêt du Togo de disposer de plusieurs câbles sous-marins afin de favoriser la mise en œuvre des projets de la FDR 2025.

D'ailleurs, c'est dans cette optique que le Gouvernement a déjà autorisé en mars 2022 la multinationale «*Google*» à poser dans l'espace maritime togolais le premier câble sous-marin de fibre optique dédié au continent africain et dénommé Equiano.

Cette confiance de Google au Togo vient confirmer la volonté du pays de s'ériger en un hub technologique majeur, et à porter la contribution du numérique à 10% du PIB national.

C. A. & KAROU Toï-Tomfèï, Directeur de la Coopération internationale au Haut Conseil pour la mer

DES AGENTS DE SÉCURITÉ MARITIME OUTILLÉS AUTOUR DE LA FOUILLE DE NAVIRES

Aucun sacrifice n'est trop grand lorsqu'il s'agit de la sécurité maritime au Togo. C'est la raison pour laquelle les autorités togolaises ne ménagent aucun effort pour renforcer les capacités des agents de la sécurité maritime et portuaire. C'est dans cette optique que le Togo a organisé une séance de renforcement de capacités à l'endroit de 17 agents de la sécurité maritime.

Le Togo dispose d'un port en eau profonde qui lui permet d'accueillir plusieurs grands navires de dernière génération, transportant des milliers de conteneurs qui renferment des tonnes de marchandises. Malheureusement, la majeure partie des marchandises illicites est transportée par mer, principalement dissimulée parmi les cargaisons légitimes, et dans des conteneurs ou sur des cargos, ainsi que sur des bateaux de pêche et des yachts. Comment s'assurer que tous ces navires qui rentrent dans les eaux togolaises ne transportent pas des produits illicites? Comment mener les fouilles pour découvrir les produits illicites qui seraient cachés sur les navires?

Pour répondre à cette question, le Haut Conseil pour la Mer (HCM), avec l'appui du Projet SEACOP, a organisé une formation avancée à la fouille de navire, du 27 au 31 mars 2023. Dix-sept (17) agents venus des Administrations dédiées à la sécurité maritime au Togo (Services des douanes, Gendarmerie, Préfecture maritime, et Direction des affaires maritimes), ont bénéficié de ladite formation. Les deux premiers jours ont été axés sur la phase théorique qui s'est déroulée dans la salle de conférence de la Préfecture maritime.

Quant à la phase pratique, elle s'est déroulée à bord de navires à quai. Cette technique de formation a permis aux apprenants de toucher du doigt les réalités de la formation et d'affronter les difficultés qui pourraient se présenter à eux en situation réelle. La formation a été assurée par un expert de la sécurité maritime française, assisté par le Coordonnateur régional du Projet SEACOP par intérim.

La cérémonie d'ouverture des travaux de cette formation a été présidée par le Chef de Cabinet du Haut Conseil pour la mer, M. PENN Laré, en présence de l'Ambassadeur de l'Union Européenne (UE) au Togo, SEM Joaquín Tasso VILALLONGA. Dans son allocution, le diplomate européen n'a pas omis de rappeler les excellentes relations qui lient l'UE et le Togo, notamment en matière de sécurité et sûreté maritimes. Il a également félicité le Togo pour toutes les avancées qu'il ne cesse d'enregistrer dans la sécurisation de ses espaces maritimes. Il a enfin réitéré la disponibilité de l'UE à accompagner le Togo dans ses initiatives tendant à préserver et protéger l'océan de tous les actes illicites commis en mer.

Pour le Chef de Cabinet qui a représenté le Ministre-Conseiller du Président de la République pour la mer, «*si nos ports deviennent poreux laissant passer toutes sortes de produits illicites transportés par les navires, nos économies en pâtiront et notre développement sera retardé*». Pour cette raison, il a invité les stagiaires à tirer le meilleur parti de cette formation dont l'application des acquis permettra de lutter efficacement contre les trafics illicites commis en mer.

M. PENN a également rappelé aux stagiaires que «*le Gouvernement a pour ambition de faire du Togo un hub logistique de premier ordre dans la sous-région. Cette ambition passe par la sécurisation de nos espaces maritimes et de nos installations portuaires. C'est pourquoi, une fois encore, je vous exhorte à faire preuve de beaucoup de sérieux et d'abnégation tout au long de la formation*». Le chef de Cabinet a enfin adressé la reconnaissance du Togo à l'UE pour tout le soutien qu'elle apporte au Togo en matière de sécurité et sûreté maritimes, à travers le projet SEACOP et tous les autres projets. A la fin de la formation, les participants ont reçu des attestations. Ils sont ainsi outillés pour déjouer les plans des trafiquants qui tenteraient de faire passer des produits prohibés par le Port Autonome de Lomé (PAL).

A. C. & KAROU Toï-Tomfèï, Directeur de la Coopération internationale au Haut Conseil pour la mer

L'objectif global de SEACOP est de soutenir la lutte contre le trafic maritime illicite et les réseaux criminels associés (dans le respect des droits de l'Homme dans les pays et régions ciblés) afin d'atténuer leurs impacts négatifs sur la sécurité, la santé publique et le développement socio-économique.

Les pays bénéficiaires : ANTIGUA-ET-BARBUDA, ARGENTINE, BARBADE, BENIN, BRÉSIL, CAP-VERT, COLOMBIE, DOMINIQUE, EQUATEUR, GHANA, GRENADE, GUYANA, JAMAÏQUE, PANAMA, PÉROU, RÉPUBLIQUE DOMINICAINE, SAINT-KITTS-ET-NEVIS, SAINT-VINCENT-ET-LES-GRENADINES, SAINTE-LUCIE, SIERRA LEONE, SURINAME, SÉNÉGAL, TOGO, TRINITÉ-ET-TOBAGO

BIODIVERSITÉ

DES «ESPÈCES MARINES MAGIQUES» POUSSÉES À L'EXTINCTION

Une «*vache marine*» qui évoquait des contes de sirènes, a été conduite au bord de l›extinction, avertissent des experts en conservation.

Selon une mise à jour de la liste officielle des extinctions, le dugong est presque anéanti dans certaines parties du monde. Les scientifiques ont également sonné l'alarme face à la perte d'autres créatures marines, notamment des coraux et des crustacés exotiques. Ils ont souligné que les humains avaient créé une «*tempête parfaite*» qui menace la vie marine à travers le monde.

L'Union Internationale pour la Conservation de la Nature (UICN) qui compile la liste rouge officielle des espèces menacées, a révélé les dernières découvertes lors de la Conférence des Nations Unies sur la biodiversité, COP 15 (Montréal, 7-19 décembre 2022). «*Nous ne pouvons tout simplement pas nous permettre d'échouer*», a déclaré Dr Bruno OBERLE, directeur de l›UICN. Il a mis en garde contre le besoin urgent de faire face aux crises liées au climat et à la biodiversité, ou «*risquer de perdre les avantages cruciaux que nous procurent les océans*».

La dernière mise à jour de la liste, qui a maintenant évalué plus de 150.000 espèces, a révélé «*une tempête parfaite d'activités humaines non durables,,* décimant la vie marine dans le monde entier», a-t-il déclaré. Les pays se sont réunis à Montréal, au Canada, pour tenter de convenir d›objectifs pour lutter contre la perte de la nature au milieu d'une crise d'extinction menaçant un million d'espèces sur terre.

En tête de leur ordre du jour figurait un plan visant à protéger 30% des terres et des mers à travers le monde d'ici 2030. Les groupes environnementaux affirment que les progrès de la première semaine ont été lents, et ont appelé à un changement radical de rythme et d'ambition. «*Nous continuerons à voir des menaces pour la vie marine et l'ensemble de notre monde naturel, à moins que nous parvenions à un accord ambitieux*», a déclaré Bernadette FISCHLER HOOPER du WWF.

La dernière liste d'extinctions met en évidence les risques pour un type de corail pilier qui se pr derni en structures en forme de doigts que l'on trouve dans les Caraïbes. Il est désormais classé en danger critique d'extinction. Le corail meurt à cause des maladies, du changement climatique et de la pollution. Pendant ce

temps, de nombreuses espèces d'ormeaux, les fruits de mer les plus chers au monde, sont structure menacées d'extinction, en raison du braconnage et de la récolte non durable, aggravée par les maladies, la pollution et le changement climatique.

La biologiste marine, Pr Amanda VINCENT, de l'Université de la Colombie-Britannique, au Canada, a confié que le «*statut épouvantable*» de ces espèces devrait nous choquer et nous inciter à une action urgente. «*Ces espèces marines magiques sont une faune précieuse, du merveilleux ormeau au dugong charismatique et au glorieux pilier de corail, et nous devons les protéger en conséquence*», a-t-elle ajouté. Les dugongs appartiennent à la Sirenia, un ordre de mammifères aquatiques parfois appelés «*vaches marines*». La famille Sirenia comprend également des lamantins. En 2015, l›UICN a classé les dugongs comme vulnérables à l›extinction dans le monde en raison d›une myriade de menaces, notamment le risque qu'ils soient pris dans des engins de pêche, ou heurtés par des hélices de bateaux, la pollution des océans et la perte des herbes marines sur lesquelles ils broutent.

Animal qui a inspiré la sirène disparue en Chine

À l›heure actuelle, ils sont particulièrement préoccupés par deux populations : l'une vivant dans les eaux au large du Mozambique, ne compte plus que 250 individus et est considéré comme en danger critique d'extinction ; tandis que l'autre, en Nouvelle-Calédonie, à l'est de l'Australie, est réputée en voie de disparition. Il y a encore des dugongs vivant dans les eaux d'environ 40 pays. L'Australie a aujourd'hui la plus grande population de dugongs au monde, en grande partie grâce à sa côte peu peuplée, avec beaucoup d'herbes marines. Plus tôt cette année, le dugong a été déclaré fonctionnellement éteint en Chine, «*extinction fonctionnelle*» signifiant que même si certains dugongs sont encore vivants au large des côtes chinoises, leur nombre est trop faible pour maintenir une population viable.

A.C. avec https://www.bbc.com/news/science-environment-63911045

LA JOURNEE INTERNATIONALE DES DROITS DE LA FEMME 2023 CELEBREE PAR LES FEMMES DE L'ONAEM

Proclamée par l'Assemblée générale de l'Organisation des Nations Unies (ONU) en 1975, la Journée internationale des droits de la femme est célébrée le 08 mars de chaque année par les groupes de femmes dans le monde entier. Cette célébration représente une tradition pour les femmes et leur permet de faire le bilan des initiatives de lutte pour l'égalité, la justice, la paix et le développement. A l'image de précédentes éditions, en 2023, les femmes de l'Organisme National chargé de l'Action de l'Etat en Mer (ONEAM) n'ont pas dérogé à la tradition de la célébration du 08 mars.

Le thème retenu pour l'édition de cette année, «*Pour un monde digital inclusif: innovation et technologies pour l'égalité des sexes*» souligne le rôle que les technologies innovantes jouent dans la promotion de l'égalité des genres et la satisfaction des besoins des femmes et des filles en matière de développement.

En effet, selon le rapport «Gros plan sur l'égalité des sexes 2022 d'ONU-Femmes», l'exclusion des femmes du monde numérique a réduit de 1.000 milliards de dollars le produit intérieur brut des pays à revenu faible et intermédiaire au cours de la dernière décennie; une perte qui atteindra 1.500 milliards de dollars d'ici 2025, si rien n'est fait. Pour inverser cette tendance, ledit thème devrait permettre de trouver des alternatives pour protéger les droits des femmes et des filles dans les espaces numériques, puis de s'attaquer à la violence basée sur le genre en ligne, facilitée par les TIC.

Une approche soucieuse de l'égalité des sexes en matière d'innovation, de technologies et d'éducation numériques peut sensibiliser davantage les femmes et les filles à leurs droits et à leur engagement civique. Au Togo, la célébration de cette année fait référence aux Axes 1 et 3 de la «Feuille de route gouvernementale 2025», qui contribuent respectivement au renforcement de l'inclusion et de l'harmonie sociales devant faire du Togo une référence régionale dans le digital.

C'est dans ce contexte que les femmes de l'Organisme National chargé de l'Action de l'Etat en Mer ont commémoré le 08 mars 2023. A l'occasion, elles ont sensibilisé des élèves, notamment les apprenants du Lycée d'Adidogomé 2 sur les différentes opportunités qu'offre le domaine maritime au Togo. C'était lors d'une séance d'informations et d'échanges, suivie d'une série de questions-réponses avec des prix à la clé.

Selon le proviseur de ce lycée, M. Batoma Don Kilaa MALOLU , «*cette sensibilisation vient à point nommé pour ces élèves en classe de Terminale, qui sont à quelques*

mois des examens de fin de cycle. Ils vont pouvoir se situer et ne pas se tromper dans le choix de leur orientation universitaire». Pour Mme Essi Kouma AWUNO, chef division espace marin développement durable au Haut conseil pour la mer, il est important d'apporter l'information aux apprenants. «Autrefois, *les élèves se penchaient seulement sur les filières standards comme la comptabilité, le droit, le secrétariat, pour ne citer que celles-là, qui sont en réalité des métiers qui connaissent déjà une affluence. C'est un choix fait par ignorance de l'existence des métiers de la mer. Alors, pour pousser ces jeunes femmes et hommes à embrasser ces métiers, il faut qu'ils les découvrent. C'est notre objectif*», a-t-elle relevé. Les élèves ont, quant à eux, salué cette démarche de l'ONAEM.

«*Selon les métiers proposés, ce qui m'a plu, c'est le transit et je pense qu'après mon Baccalauréat, je vais m'inscrire à l'Université dans cette filière. J'ai aussi retenu de cette sensibilisation que les opportunités de travail dans le domaine maritime ne sont pas seulement pour les hommes, les femmes aussi sont concernées*», a apprécié une lycéenne.

La célébration s'est ensuite poursuivie au siège de l'ONAEM où les femmes de l'Organisme, ont, devant le Conseiller pour la Mer, M. Stanislas Bamouni BABA, et le reste du personnel dressé le bilan de leurs activités.

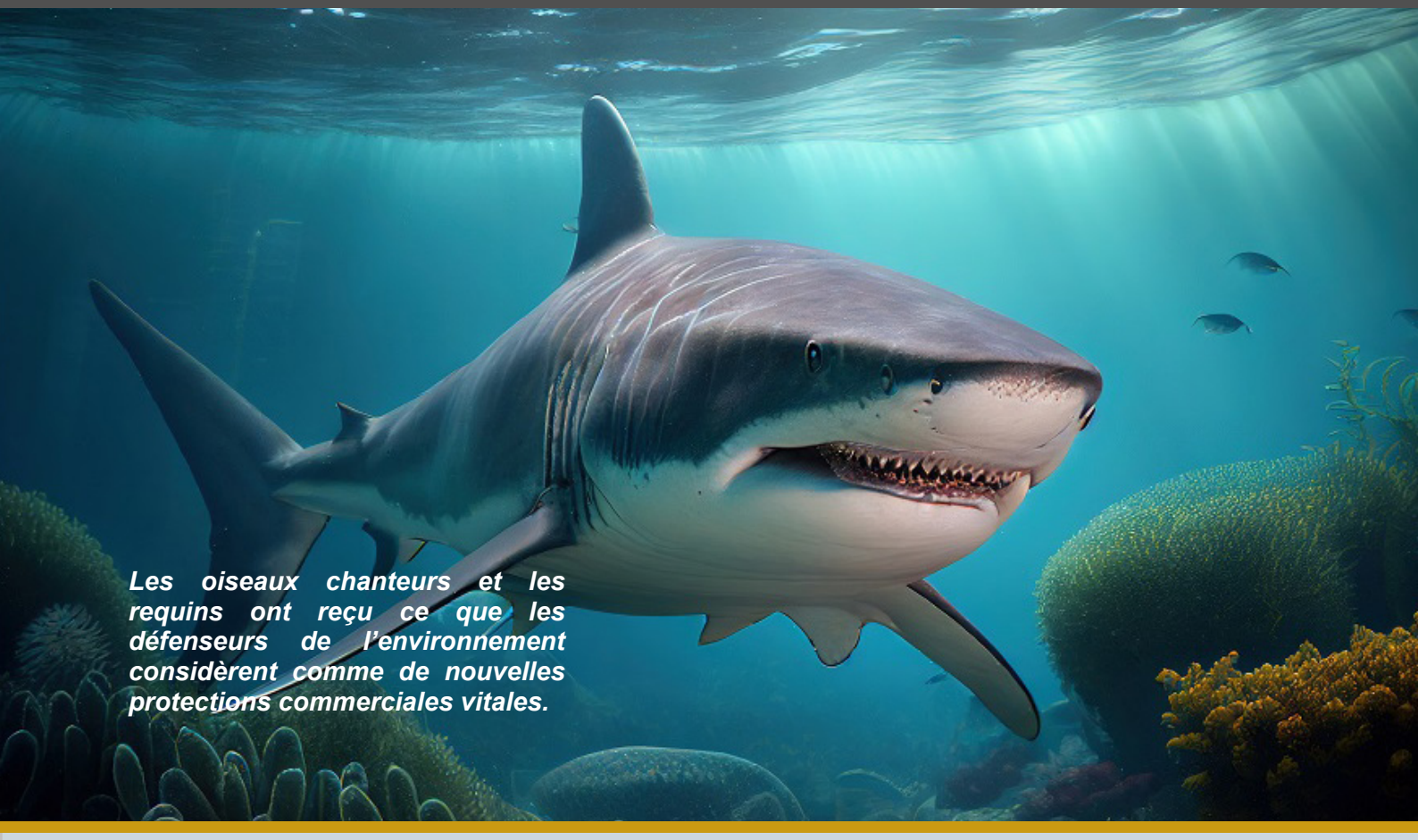
A l'occasion, M. BABA a félicité les femmes de l'ONAEM pour leur esprit d'initiative, de dynamisme et de participation à l'œuvre du développement maritime au Togo. Il a aussi rappelé l'engagement des hommes aux côtés des femmes pour réduire la fracture numérique, c'est-à-dire permettre aux femmes d'avoir accès aux nouvelles technologies de l'information et de la communication, car c'est le moteur du développement.

L'ONU assure la promotion de l'égalité des droits des femmes à travers un patrimoine historique de stratégies, normes, programmes et objectifs convenus au plan international pour améliorer la condition de la femme dans le monde entier. Ses actions sont orientées sur la promotion de mesures juridiques, la mobilisation de l'opinion publique et de l'action internationale, la formation et la recherche, y compris la compilation de statistiques ventilées par sexe, et l'assistance directe aux groupes désavantagés. Aujourd'hui, l'un des principes d'organisation centraux des travaux de l'ONU est qu'aucune solution durable aux problèmes sociaux, économiques et politiques les plus pressants de la société ne peut être trouvée sans la pleine participation et l'autonomisation complète des femmes du monde entier.

Mimi G. & Touta MENSAH, Chargée de communicationet relations publiques au H

SOMMET MONDIAL AU PANAMA

LES REQUINS ET LES OISEAUX CHANTEURS BÉNÉFICIENT DE NOUVELLES PROTECTIONS COMMERCIALES



Les oiseaux chanteurs et les requins ont reçu ce que les défenseurs de l'environnement considèrent comme de nouvelles protections commerciales vitales.

Plusieurs espèces de requins et deux oiseaux chanteurs ont été ajoutés à une liste d'espèces dont le commerce est restreint pour éviter qu'ils ne soient «*commercialisés jusqu'à l'extinction*». La décision a été prise le 25 novembre 2022 lors d'un Sommet mondial au Panama. La réunion s'est déroulée dans le contexte d'une crise d'extinction mondiale en cours. (**La crise biologique ou l'extinction mondiale** désigne un événement marqué par une disparition brutale et simultanée d'un nombre très important d'espèces aussi bien animales que végétales sur Terre).

Près de 100 espèces de requins et de raies ressemblant à des requins ont acquis des protections pour garantir que tout commerce de leur chair et de leurs ailerons (qui a poussé certains requins au bord de l'extinction) soit légal et durable. Cela place la plupart des espèces de requins dans le commerce international sous le contrôle du traité. La plupart des nouvelles espèces répertoriées appartiennent à la famille des requins requiem qui comprend les requins tigre, taureau et bleu.

Près de la moitié de tout le commerce international des ailerons de requin est constituée de requiem, selon M. Glenn SANT, conseiller principal sur la pêche et la traçabilité chez TRAFFIC (ONG britannique de référence en matière de protection des espèces animales et végétales). Bien que certains de ces requins ne soient pas considérés comme menacés, tous ont été ajoutés pour tenir compte des «*soies*», des espèces difficiles à distinguer de celles qui sont en danger critique d›extinction.

L'inclusion d'espèces similaires signifie que les

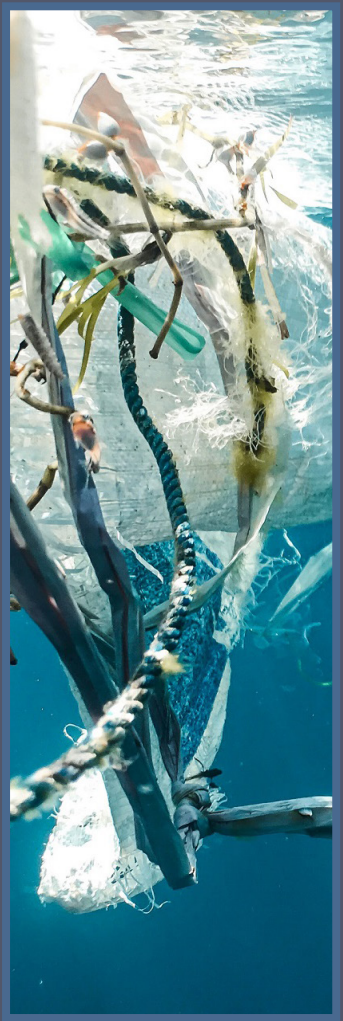
commerçants ne pourront pas faire passer un requin protégé pour un requin non-protégé dans un commerce. La famille des raies ressemblant à des requins, dont les ailerons sont commercialisés comme des ailerons de requin, a également vu 37 espèces recevoir de nouvelles protections. Les raies sont une espèce côtière, particulièrement vulnérable aux méthodes de pêche comme le chalutage. «*C'est une première étape très importante (…) Nous sommes tous ravis que des espèces soient inscrites à la CITES. (Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction). Mais le travail acharné commence lorsque les pays doivent réellement mettre en œuvre cela*», a déclaré M. SANT. Parmi les autres espèces qui ont reçu de nouvelles protections dans le traité international sur le commerce des espèces sauvages, connu sous le nom de CITES, figurent les minuscules grenouilles de verre translucides et des dizaines d'espèces de tortues d'eau douce, toutes deux très demandées par les collectionneurs d'animaux exotiques. Les tortues d'eau douce sont l'un des groupes de vertébrés les plus menacés, certaines étant vendues pour des milliers de livres. Parmi les tortues d'eau douce qui ont reçu de nouvelles protections figurent les deux espèces de la famille des Matamata (tortues d'eau douce) à l'aspect inhabituel. «*Plus d'un million d'espèces sont menacées d'extinction si nous ne changeons pas la façon dont nous traitons la faune*», a confié M. Matthew COLLIS, vice-président adjoint pour la conservation au Fonds international pour la protection des animaux. «*Les gouvernements parties à la CITES ont montré qu'ils commencent à saisir l'ampleur du défi requis pour faire face à la crise à laquelle est confronté le monde naturel*», a-t-il ajouté. Certaines des nouvelles espèces inscrites verront une interdiction complète de leur trafic, tandis que d'autres verront de nouvelles restrictions visant à encourager un commerce international plus durable.
Le «*shama à croupion blanc*» et le «*bulbul à tête de paille*» ont également bénéficié de cette protection contre le commerce. Ce sont 2 espèces d'oiseaux vivant en Asie du Sud-Est, dont les populations ont été dévastées par le commerce des oiseaux chanteurs. Ils sont capturés pour leur capacité à chanter, et utilisés dans des concours de chant d'oiseaux extrêmement populaires.

Le bulbul à tête de paille en particulier, a été conduit au bord de l'extinction (en déclin de 80% au cours des 15 dernières années, selon Bird Life International) par le piégeage qui alimente une énorme demande d'oiseaux en cage en Asie du Sud-Est. «*Si une espèce mérite cette inscription, c'est le bulbul à tête de paille*», explique Kanitha KRISHNASAMY, directrice de TRAFFIC South East Asia.

Tous deux bénéficient désormais de protections supplémentaires grâce à de nouvelles restrictions commerciales convenues lors du Sommet mondial sur la faune, avec une interdiction complète du commerce du bulbul à tête de paille. Cependant, des experts disent que de nombreux oiseaux chanteurs qui ne sont pas répertoriés ne bénéficient pas des mêmes protections et restent menacés. M. Roger SAFFORD, un écologiste de Bird Life International (ONG britannique spécialisée dans la protection de la Nature), a souligné que la décision était «*une réponse forte et directe au déclin rapide de ces espèces*». «*Le commerce non durable est un gros problème*», a-t-il affirmé à BBC News. «*Et c'est souvent profondément enraciné dans les traditions et les sociétés, mais la réglementation, qui peut inclure des interdictions de commerce, fait certainement partie de la solution. Nous ne devrions donc pas manquer l'occasion (de la mettre en place)*», soutient M. SAFFORD.

A. C. avec BBC News Climat et Science

POLLUTION DES MERS EN AFRIQUE
CASABLANCA A ACCUEILLI LES 17È ET 46È RÉUNIONS DES GROUPES DE RECHERCHE SCIENTIFIQUE SUR LA CONVENTION DE LONDRES



Casablanca (capitale économique du Maroc) a accueilli les 46ème et 17ème réunions des Groupes de recherche scientifique sur la mise en œuvre des dispositions pertinentes de la «Convention de Londres» de 1972 et son protocole de 1996, relatif à la prévention de la pollution des mers par immersion de déchets et autres matériaux provenant des navires, aéronefs et plateformes. C'est Mohammed ABDELJALIL, ministre marocain du Transport et de la Logistique qui a présidé la cérémonie d'ouverture de ces travaux le 13 mars 2023.

Cette rencontre qui s'inscrit dans le cadre de la coopération technique du ministère du Transport et de la Logistique du Maroc avec l'OMI (Organisation Maritime Internationale), a réuni des groupes de recherche scientifique, du 13 au 17 mars 2023, sur le contrôle et le respect des deux traités cités plus haut.

Les travaux ont porté sur :

- l'élaboration des directives pour sélectionner les sites d'immersion de déchets et autres matières en mer, ainsi que des plans de gestion et de surveillance desdits sites;

- l'évacuation dans le milieu marin de déchets et autres matières provenant de l'exploitation minière, y compris de l'extraction de ressources minérales marines;

- la définition des mesures de coopération pour évaluer les effets sur l'environnement, des déchets provenant de munitions chimiques immergées en mer.

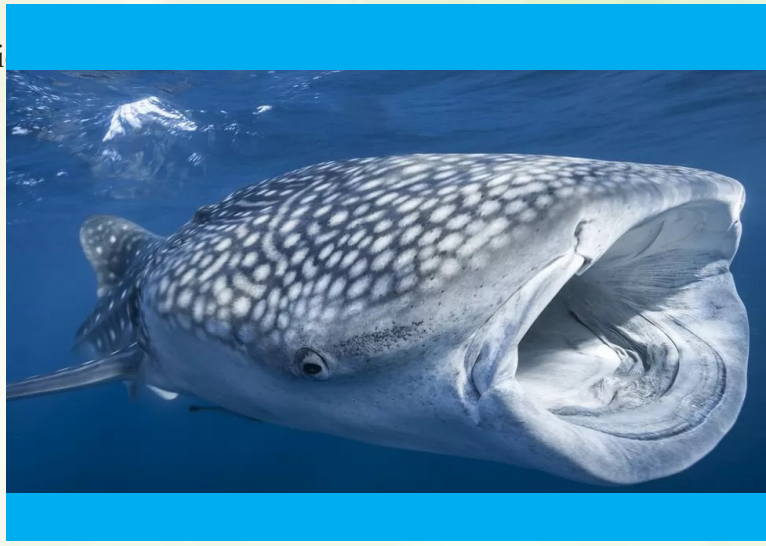
Cette activité diplomatique et technique a en outre connu l'organisation d'un atelier de travail régional, du 08 au 10 mars 2023 à Casablanca, réunissant 14 pays d'Afrique de l'ouest et de la Méditerranée sur la «Convention de Londres et son Protocole». Ladite séance de travail fut axée sur les moyens à mettre en œuvre en vue d'augmenter le nombre d'adhésions à ce Protocole, ce qui permettra par ricochet, de maximiser les avantages consécutifs à la mise en œuvre complète de cet instrument, notamment dans le contexte de «l'Agenda 2030 pour le développement durable».

L'évènement a connu la participation de délégations d'États parties à la «Convention de Londres» d'une part, et au «Protocole de Londres» d'autre part. Des observatrices et observateurs d'Organisations intergouvernementales et d'Organisations non gouvernementales bénéficiant du statut consultatif étaient également présents.

(Source: Ministère marocain du Transport et de la Logistique)

PROTECTION DU MILIEU MARIN CONTRE LA POLLUTION: DES ETATS AFRICAINS À L'ÉCOLE DU PROTOCOLE DE LONDRES

De hauts responsables maritimes et environnementaux de huit pays[1] d'Afrique se sont réunis au Maroc pour discuter des avantages de la ratification et de la mise en œuvre du Protocole de Londres (LP) pour la protection du milieu marin contre la pollution.



L'atelier régional en présentiel qui s'est tenu à Casablanca (8 au 10 mars 2023) a abordé la nécessité de renforcer la capacité des Petits États insulaires en développement (PEID) et des Pays les moins avancés (PMA) d'Afrique du Nord et de l'Ouest, afin de permettre la mise en œuvre de la «Convention sur la protection du milieu marin contre la pollution». C'était à travers une série d'exposés, de discussions en groupes et d'études de cas.

L'élaboration de systèmes nationaux de suivi, d'évaluation, de conformité et d'application a également été discutée au cours de cette réunion régionale. Les participants ont reçu une introduction au «Protocole de Londres» en tant que cadre juridique pour la gestion de la pollution marine et ont examiné les obstacles éventuels à la ratification et à la mise en œuvre du traité. L'atelier comprenait également une visite du port de Casablanca où les participants ont pu s'informer sur les activités de cette plateforme portuaire, en particulier celles qui concernent le Protocole précité. Les prochaines étapes à aborder et les pistes de coopération future ont été en outre recensées.

Le Protocole de Londres vise à protéger le milieu marin de toutes les sources de pollution marine et à prendre des mesures efficaces, selon les capacités scientifiques, techniques et économiques, pour prévenir, réduire et, lorsque cela est possible, éliminer la pollution causée par l'immersion.

Cet atelier régional s'inscrivait dans le cadre des efforts continus de l'OMI (Organisation maritime internationale) pour soutenir l'ODD (Objectif de développement durable) 14 des Nations Unies (vie aquatique) en vue de créer un dialogue autour des questions de gouvernance des océans. Organisé dans le cadre du PITC (Programme intégré de coopération technique) de l'OMI, avec une expertise technique en nature fournie par le Gouvernement du Canada, l'atelier s'est déroulé juste avant la 46ème réunion du Groupe Scientifique de la «Convention de Londres» et la 17ème réunion du Groupe Scientifique du «Protocole de Londres (13-17 mars 2023)».

(Source : OMI)

[1]Côte d'Ivoire, Gabon, Maroc, Mauritanie, République Démocratique du Congo, République du Congo, Sénégal et Togo

(Siège de la Loterie Nationale Togolaise)

Loto benz

LOTO Sam 5

Loto Kadoo

Lotto Diamant

PMU'TG

PARIS SPORTIFS

LES LOTS AUX GAGNANTS, LE BENEFICE A LA NATION TOUTE ENTIERE

2470, Avenue de la Chance / B.P.: 895 Lomé - TOGO / Tél: + (228) 22 53 57 00
Fax: + (228) 22 51 35 08 / Email : lonato@lonato.tg

CAPITAINE AU LONG COURS

Simone KEKE: «Devenir capitaine, un cheminement rigoureux et combien stimulant»

Elle est un modèle d'excellence pour les jeunes filles qui désirent entrer dans le secteur maritime. C'est aussi la fierté de celles qui y sont déjà! Elle, c'est KEKE Simone Fafa. A 28 ans, elle est l'une des femmes qui conquièrent leur place dans le monde du travail, contre vents et marées en mer.

Apprenons ensemble à connaître ces femmes qui ont eu le courage et la volonté de sortir des sentiers battus et de se consacrer à une carrière maritime. Ces femmes ont plongé dans un monde traditionnellement réservé aux hommes et font aujourd'hui la fierté de l'industrie maritime nationale, voire internationale. Dans ce numéro, allons à la rencontre de la 1ère et seule femme marin, Capitaine au Longs Cours du Togo, Simone Fafa KEKE.

MERS ET OCEANS: Mme Simone KEKE, vous êtes marin, Capitaine au Long Cours. Vous êtes la première et la seule femme togolaise à ce jour à ce grade. Concrètement, quelle est votre occupation dans le monde marin?

Simone KEKE : Un Capitaine au long Cours est un officier de la marine marchande autorisé à prendre les commandes d'un navire d'un certain tonnage (+3000 tonnes) pour un long voyage. Concrètement, je conduis et dirige le navire. Ce dernier est comme une grande maison avec une géante boutique remplie d'articles. Dans cette maison, il y a donc papa et maman qui sont le capitaine et le second capitaine, les enfants, la nounou, le gardien, le chargé du ménage, etc. Cette maison a une particularité: elle se déplace sur l'eau pour rejoindre des destinations afin de vendre les articles qu'elle a dans sa boutique. Donc, avec l'aide de mon second, on conduit cette maison, on s'assure que tout le monde se porte bien comme le fait tout parent, que tout le monde mange, range sa chambre, se repose à temps, fait ses devoirs. Et on surveille aussi les articles de la boutique afin qu'ils restent en bon état pour la commercialisation.

MERS ET OCEANS: Parlez-nous brièvement de votre parcours !

S. K. : A la base, j'ai eu un bac scientifique et ai fait 2 ans en agroéconomie à l'Université de Lomé. Poussé par mon père qui était persuadé que je réussirai mieux dans le secteur militaire, j'ai opté après plusieurs recherches pour une formation dans le domaine maritime. Heureusement, j'ai obtenu une bourse du Gouvernement togolais pour l'Académie Régionale des Sciences et Techniques de la Mer (ARSTM) en Côte d'Ivoire d'où je suis sortie 3 ans plus tard avec le diplôme de «lieutenant au Long cours».

De là, j'ai effectué la phase pratique de la formation en naviguant durant 1 an à bord d'un navire à passagers en Afrique de l'ouest et centrale, puis à bord des remorqueurs au sein du Port Autonome de Lomé (PAL). Cette expérience pratique m'a permis d'obtenir le «Brevet d'Officier Chef de Quart Passerelle» me donnant le droit de retourner en cours théorique à l'Institut Supérieur des Etudes Maritimes (ISEM) à Casablanca (Maroc). J'en suis sortie diplômée «Capitaine au long cours». Après mon diplôme, je suis rentrée au pays et j´ai effectué un stage en pilotage au port de Kpémé. Actuellement, je suis Capitaine à bord d'un tug boat de la société «Gulf of Guinea».

MERS ET OCEANS: Votre père vous pousse vers une carrière militaire, et vous cherchez une formation maritime... Pourquoi? Est-ce parce que vous avez toujours été attirée par la mer?

S. K. : C'était avant tout une question de moyens financiers… ! A l'époque, il y avait une amie à mon frère qui venait souvent à la maison avec de nouvelles pièces tout le temps. Son père était dans le domaine maritime. Je me suis donc dit, s'il faut que je cède à la demande de mon père, il faudrait que ce soit pour la bonne cause au moins: avoir très tôt mon indépendance financière.

Ensuite, j'ai été séduite par l'uniforme des marins. Je trouvais cela plus beau que les tenues de tous les militaires confondus. Enfin, je n'étais pas attirée par la mer, pas du tout ! Pour moi, la mer, c'était juste cette vaste étendue d'eau que je voyais à la plage et qu'on nous interdisait d'approcher pour ne pas se noyer. Ce n'est qu'une fois à l'Académie maritime que j'en ai appris plus, et la passion est ainsi née.

MERS ET OCEANS: Durant la phase pratique de votre formation, vous faisiez quoi concrètement? Vous pilotiez?

S. K. : Le pilotage dans le domaine maritime est une spécialité. J'étais affecté aux tâches de conduite du navire (préparer la traversée, tracer la carte, placer les ways points, utiliser les appareils d'aide à la navigation disponibles à bord), aux tâches de maintenance (piquage de rouille, peinture, épissure, amarrages ….).

J'ai fait un temps en salle des machines pour une meilleure connaissance des moteurs de propulsion, du système d'alimentation électrique du navire, la gestion du stock, la maintenance des équipements de sécurité (les extincteurs, les radeaux de sauvetage, pour ne citer que ceux-ci). Il faut faire tout ça pour se préparer, car pour diriger, il faut avoir une connaissance claire du travail de chaque département.

Etre capitaine, un travail pénible… et très stimulant

MERS ET OCEANS: Comment se présente la vie en mer pour une femme? Dans l'inconscient collectif, ce sont les hommes qui naviguent, qui vont à la pêche, entre autres, et les femmes attendent sur terre pour récupérer, nettoyer, vendre ou cuisiner le poisson…

S. K. : Il faut l'avouer, c'est pénible. En dessous de ces beaux uniformes blancs aux bandes dorées, il y a de sales combinaisons ! Et cette conscience collective n'a pas encore complètement changé. Ce qui fait qu'à bord, on se retrouve parfois avec des membres d'équipage qui n'ont pas confiance en la femme pour lui confier certaines tâches, certains qui ne se font pas commander par des femmes. Ou encore d'autres qui trouvent simplement que c'est une malédiction que d'être dirigé par une femme, ou que sa simple présence à bord suscitera de la convoitise, etc. Malgré ces clichés, il y a quand même 2% de femmes qui exercent ce métier. Et avec la modernisation des équipements de bord et l'amélioration des conditions à bord, la femme trouve de plus en plus sa place en mer sur les navires modernes.

MERS ET OCEANS: La collaboration avec vos collègues, notamment hommes, n'est pas tout à fait «*réglo*» alors?

S. K. : Ahhh ça (rires) ! Mes collègues actuels sont fiers de moi et ils ne cessent de me le prouver. Je leur suis reconnaissante d'ailleurs ! Ce qui n'a pas toujours été le cas par le passé. J'ai eu à subir des insubordinations parce que je suis une femme et de surcroît plus jeune que certains de mes collègues et collaborateurs.
Je me rappelle qu'une fois, on avait des problèmes techniques à bord. J'étais descendue en salle des machines pour demander à un des mécaniciens de lancer les moteurs, parce qu'on avait un problème de VHS à bord (le talkie-walkie ne marchait pas correctement). Le gars m'a tiré les cheveux de la salle des machines jusqu'à l'extérieur. Me signifiant qu'il ne recevait pas d'ordre d'une femme!
J'ai pu le raisonner difficilement, mais il a fini par s'exécuter. Ce n'est qu'après que j'ai compris que dans ses us et coutumes (c'est un Gambien), "la femme ne donne pas d'ordre à l'homme et sa place est de surcroît à la maison". Aujourd'hui, nous avons une belle relation. Il est

très fier de dire à divers interlocuteurs quand on arrive dans d'autres ports que "je suis sa patronne". Pour moi, c'est une petite victoire !
Aujourd'hui, j'ai 8 hommes sous ma direction. Il faut dire que je suis comblée de travailler avec des membres d'équipage exceptionnels! Mon équipe est un groupe soudé pour lequel il est très important, malgré les différents grades de l'équipage, que tous se sentent égaux. Une équipe qui me voue depuis mon arrivée en poste une grande confiance. Nous avons une très bonne collaboration, une bonne entente à bord.

MERS ET OCEANS: Vous avez certainement une kyrielle de souvenirs… mais celui qui vous a le plus marqué reste votre 1ère manœuvre ?

S. K. : C'est vrai que j'ai une grande diversité de souvenirs parce que tous les jours en mer reste un nouveau défi, un nouveau challenge! Néanmoins, je pense que l'un de mes plus beaux souvenirs reste ma première manœuvre (anticiper le mouvement du navire). C'était en 2019 ! J'étais en stage, et j'ai pu lire une manœuvre. J'étais au remorquage et lors d'une assistance, il fallait pousser le navire. Et moi, en voulant effectuer la manœuvre, je l'ai cogné tellement fort que les tasses et assiettes à bord se sont cassées !! Une semaine après cette manœuvre à bord du même remorqueur, le pilote a demandé: «Sur quel navire se trouve la jeune dame de la dernière fois»? On lui a dit «Cinkassé», et il a demandé de nouveau qu›on vienne se coller. Ce jour-là, j›ai réussi ma manœuvre ! C'était l›extase, je me suis dit: «Ouais! J'y suis. Je manœuvre. C'est quelque chose d'indescriptible…».

MERS ET OCEANS : Comment conciliez-vous vie professionnelle et vie de mère? Comment ça se passe avec votre bébé (9 mois), parce que vous êtes presque tout le temps sur les mers!?

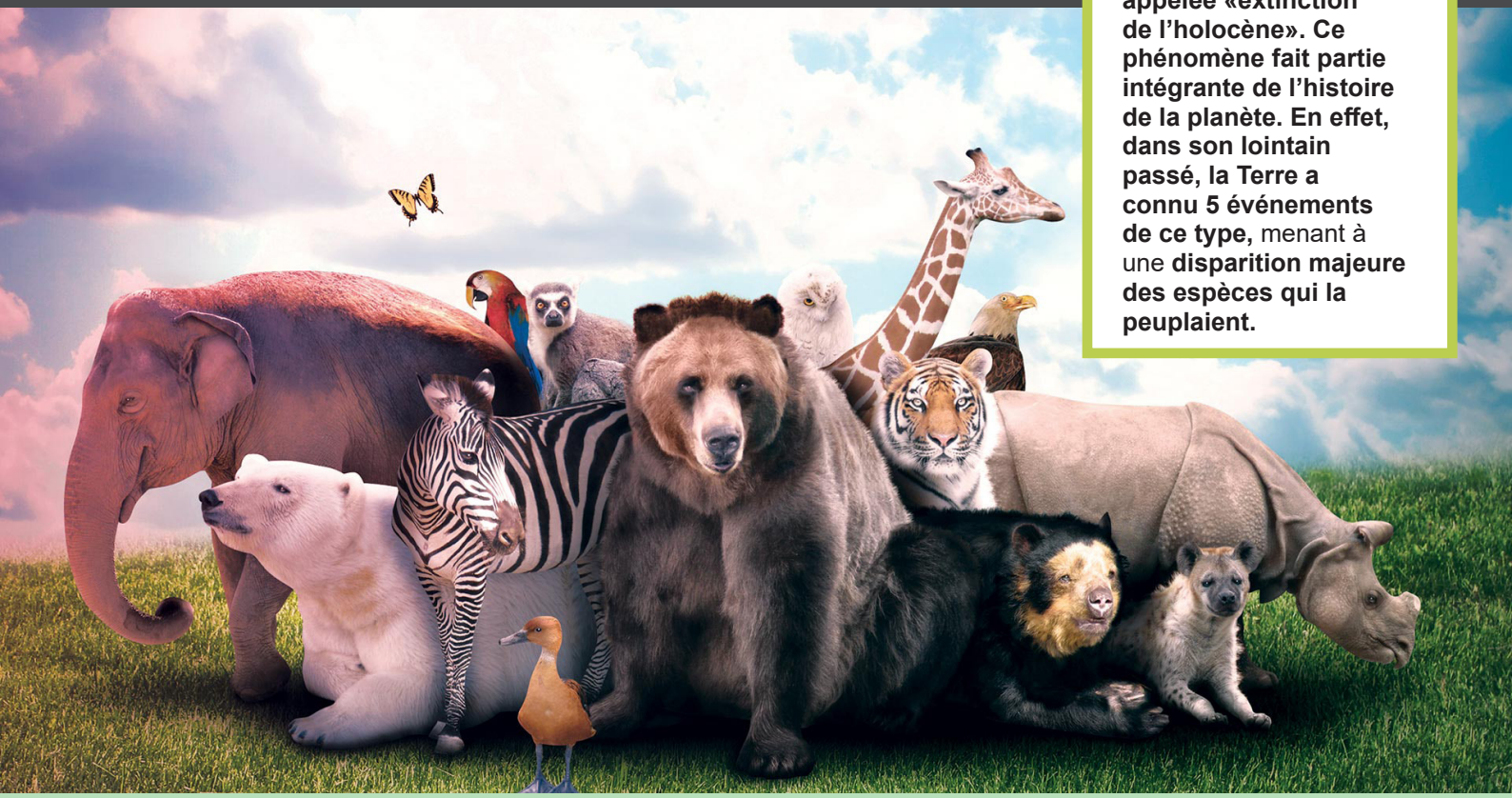
S. K.: Oui, j'y suis presque tout le temps car c'est mon lieu de travail. J'y étais même pendant la grossesse (même si ce n'est pas vraiment permis). Mais pour le moment, j'ai arrêté les voyages au long cours et j'ai opté pour la navigation côtière, plus précisément sur les côtes togolaises afin d'être tout près (mon enfant n'a que 7 mois). Ensuite, il y a ma mère qui m'aide en gardant mon fils en mon absence. J'avoue que cela me rassure énormément, j´en profite pour lui dire merci pour tout ! Aussi, lorsque je ne suis pas au boulot, m'efforce-je de passer le maximum de temps possible avec mon fils, et profiter de nos moments mère-fils.

Je confesse qu'au début, ce n'était pas facile. J'étais à l'allaitement maternel exclusif quand l'offre de boulot est arrivée sans même que je n'en fasse la demande. Je me suis dit qu'il était opportun de tenir le coup. Et avec mon bébé, nous nous sommes assez vite adaptés. Je remercie aussi mon équipage actuel et mon employeur pour le risque qu´il a pris en engageant une pionnière dans le domaine au Togo, qui de surcroît est une jeune maman.

Entretien réalisé par A. C.

LA 6ÈME EXTINCTION DE MASSE EST EN COURS

Ces dernières décennies, les alertes des scientifiques se succèdent pour signaler l'extinction de masse en cours, aussi appelée «extinction de l'holocène». Ce phénomène fait partie intégrante de l'histoire de la planète. En effet, dans son lointain passé, la Terre a connu 5 événements de ce type, menant à une **disparition majeure des espèces qui la peuplaient.**



Certains imaginent que les extinctions de masse ont uniquement mis fin à l'existence des dinosaures. Or, une partie importante de la biodiversité du passé a pourtant été victime des extinctions précédentes, suscitant l'inquiétude des chercheurs aujourd'hui.

Qu'est-ce qu'une extinction de masse ou une crise biologique?

Extinction de masse, extinction massive, grande extinction ou crise biologique... différentes expressions reviennent souvent dans le langage courant pour indiquer un même phénomène. La crise biologique ou l'extinction de masse désigne donc un événement marqué par une disparition brutale et simultanée d'un nombre très important d'espèces, **aussi bien animales que végétales sur** terre.

Quelles sont les caractéristiques d'une extinction de masse?

Les extinctions massives sont considérées comme telles lorsque les événements réunissent trois (3) conditions:

1/ La disparition des espèces est importante, touchant plus de 60% de la biodiversité.

2/ La durée de l'extinction est relativement rapide. Par rapport à l'échelle des temps géologiques, elle correspond donc à quelques millions d'années au maximum.

3/ Les zones géographiques concernées par l'extinction couvrent l'ensemble de la planète.

Les paléontologues et les géologues sont mobilisés dans l'étude de ces crises biologiques. Leurs recherches sont réalisées à partir de l'examen de fossiles et de l'analyse des structures géologiques, et donnent des indications sur ces disparitions majeures ayant modifié en profondeur la biodiversité de la planète.

Suite à une extinction de masse, la biodiversité se transforme en effet à chaque fois, créant un nouvel équilibre. Malgré son intensité, une grande extinction donne en réalité une chance à certaines formes de vie végétales et animales de prospérer, leurs prédateurs habituels disparaissant par la même occasion.

La vie est donc à chaque fois maintenue après une extinction de masse, et c'est au tour des espèces végétales et animales survivantes de se développer. Par exemple, la crise biologique de la fin du Crétacé est à l'origine de la disparition des dinosaures, permettant à d'autres espèces, dont les ancêtres de l'Homme, d'émerger.

(A SUIVRE…)

Officier Chef de Quart Passerelle:

A bord d'un navire, il y a les officiers (commandant, capitaine, lieutenant, cadet, chefs-mécaniciens, ...) les sous-officiers (matelots, ...) et des civils (cuisiniers, plongeurs, waiters, ...). Le travail à bord se fait sous forme de quart 4h on 8h off et la passerelle est le poste de commande du navire. Donc un officier chef de quart, c'est un officier capable d'assurer un quart à la passerelle.

Tug boat de la société Gulf of Guinea:

La société Gulf of Guinea est une société qui fait de l'avitaillement et la fourniture de service en rade. A cet effet, il dispose de vedettes et de tug boat (remorqueur).

L'Organisation de Coopération et de Développement Economiques (OCDE)

C'est une organisation internationale qui œuvre pour la mise en place de politiques idoines de développement au Sud et au Nord. Son objectif est de promouvoir des politiques publiques qui favorisent la prospérité, l'égalité des chances et le bien-être pour tous. Elle s'appuie sur 60 ans d'expériences et de connaissances pour préparer le monde de demain.

La cargaison :

La cargaison, souvent appelée de manière plus générale et internationale le «***fret***», est l›ensemble des marchandises transportées. Le terme peut s›appliquer au transport de bétail, mais ne s›applique jamais aux passagers.

Un navire:

C'est un bateau destiné à la navigation maritime, c'est-à-dire prévu pour naviguer au-delà de la limite où cessent de s'appliquer les règlements techniques de sécurité de navigation intérieure et où commencent à s'appliquer les règlements de navigation maritime. Du point de vue du règlement international, pour prévenir les abordages en mer, «*le terme "navire" désigne tout engin ou tout appareil de quelque nature que ce soit, y compris les engins sans tirants d'eau, les navions et les hydravions, utilisés ou susceptibles d'être utilisés comme moyens de transport sur l'eau*». Il existe toutes sortes de navires que l'on peut classer selon leurs usages, leur taille, leur mode principal de propulsion.

La maritimisation:

- Au sens strict, la maritimisation est un processus d›accroissement des échanges internationaux par voie maritime qui s›accélère depuis les années 1970. En effet, le trafic maritime mondial est passé de 2,6 milliards de tonnes en 1970 à 11,07 milliards de tonnes en 2019 (selon la CNUCED, 2022). Le taux de croissance du transport maritime est supérieur à celui de l'économie mondiale. L›abaissement du coût et des temps du transport maritime en sont des moteurs déterminants. Le gigantisme des navires et la révolution du conteneur en sont les outils techniques décisifs.
- Au sens large, la maritimisation est le rôle croissant joué par les mers et les océans dans l'organisation du monde. La maritimisation est un stade avancé de la littoralisation, qui est elle-même un phénomène lié à la mondialisation.

La crise biologique ou l'extinction de masse renvoie à un événement marqué par une disparition brutale et simultanée d'un nombre très important d'espèces, aussi bien animales que végétales sur Terre.

Contacts Utiles

PORT AUTONOME DE LOME

DIRECTION GÉNÉRALE
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

CAPITAINERIE DU PORT
Tél. : +228 22 27 04 57 - Fax. +228 22 27 41 69

REPRÉSENTATION DU PAL AU BURKINA FASO
Tél. : +226 50 50 56 60/50 30 16 47
Mob : +226 79 03 06 55 - Fax : +226 50 30 17 47

REPRÉSENTATION 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

REPRÉSENTATION DU PAL AU MALI
Tél. : +223 65 68 76 31

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 52/22 27 01 34

LOME CONTAINER TERMINAL
Tél. : +228 22 53 70 25/22 53 70 06

TERMINAUX CONVENTIONNELS DE LOME
Tél. : + 228 22 27 93 59 - Fax : +228 22 27 93 06

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

BOLOUDA
Tél. : +228 22 71 75 36

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

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

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

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

GUICHET UNIQUE DU COMMERCE EXTÉRIEUR

SOCIÉTÉ D'EXPLOITATION DU GUICHET UNIQUE
DU COMMERCE EXTÉRIEUR (SEGUCE)
Tél. : +228 22 23 90 00/22 20 69 20
support@segucetogo.tg - www.segucetogo.tg

HAUT CONSEIL POUR LA MER(HCM)
Tél. : +228 22 27 88 27/+ 228 22 23 41 35

REPRÉSENTATIONS DES PAYS DU SAHEL AU TOGO

CONSEIL BURKINABÉ 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 NIGÉRIEN DES UTILISATEURS
DES TRANSPORTS PUBLICS (CNUT)
Tél. : +228 22 27 56 60 - Fax : +228 22 27 00 58

LA NIGÉRIENNE DE TRANSIT (NITRA)
Tél. +228 22 27 05 69 - Fax : +228 22 27 67 51

ENTREPÔTS 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 (SOCIÉTÉ 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

LOTUS SERVICES CJ
Tél: (+228) 92 30 43 45 / 98 75 71 I 7

OÙ DORMIR À LOMÉ

HÔTEL SARAKAWA
TÉL : +228 22 27 65 90
FAX : +228 22 27 71 80

HÔTEL IBIS LOMÉ (ACCOR)
TÉL : +228 22 21 24 85
FAX : +228 22 21 61 25

HÔTEL LA CONCORDE
Tél : +228 22 50 50 50
+228 22 50 55 55

HÔTEL M'RODE
TÉL : +228 22 27 65 90
FAX : +228 22 27 71 80

HÔTEL SANCTA MARIA
TÉL : +228 22 22 93 93

HÔTEL EDA OBA
TÉL : +228 22 20 18 18

MINT HÔTEL
TÉL : +228 22 51 49 49
MOB : +228 90 33 35 30

HÔTEL 2FEVRIER
Tél : +228 22 23 86 00

HÔTEL AHOEFA
Tél : +228 22 21 42 48
+228 22 21 43 43

ONOMO
TÉL : +228 22 53 63 00

ST MANNICK
TÉL : +228 22 20 16 04
MOB : +228 92 66 75 35

OÙ SORTIR À LOMÉ

MONTÉCRISTO
TÉL : +228 22 29 29 09

CLUB 907
MOB : +228 90 07 05 44

CLUB 55
MOB : +228 90 05 52 47
MOB : +228 90 44 01 50

M'RODE
TÉL : +228 22 20 70 00
MOB : +228 90 98 17 36

LE 54
MOB : +228 92 68 15 63

L'ENVOL
TÉL : +228 22 44 52 01 / 02

COTTON CLUB
TÉL : +228 23 36 62 61

BLUE TURTLE BAY
Tél : +228 70 00 40 01

EL RIO
TÉL : +228 22 54 29 29
MOB : +228 90 66 32 32

OÙ MANGER À LOMÉ

LES NUITS D'ORIENT
TÉL : +228 22 44 68 96

RESTAURANT LE BÉLUGA
TÉL : +228 22 20 97 96 / 98

RESTAURANT GALION
TÉL : +228 22 22 00 30

RESTAURANT LE BELGA
MOB : +228 90 32 45 45
+228 99 17 45 45

PURE PLAGE
MOB : +228 92 96 56 48

RESTAURANT CÔTÉ JARDIN
TÉL : +228 22 22 02 20
MOB : +228 98 48 49 04

RESTAURANT LE PÊCHEUR
TÉL : +228 23 36 28 46
MOB : +228 91 59 63 50

BELLE VUE
TÉL : +228 22 20 22 40
MOB : +228 90 04 13 27

LE PATIO
MOB : +228 90 37 67 07

LE PHÉNICIEN
TÉL : +228 22 71 90 90
MOB : +228 93 33 33 32

SHASHA BAR
Tél : +228 91 93 26 44
+228 97 66 62 38

HUMOUR

La jalousie au féminin !

Au paradis, deux femmes discutent.
- Pourquoi êtes-vous morte ?
- Hé bien, quand je suis rentrée chez moi, j'ai eu la certitude que mon mari me trompait. Donc j'ai couru jusqu'à notre salle de bain. Personne. J'ai dévalé l'escalier pour aller dans notre chambre. Personne. Ensuite, je suis arrivée, essoufflée, dans le salon. Personne. Et en allant, haletante, jusqu'à la cave, j'ai eu une crise cardiaque.
Et l'autre lui répond :
- Si vous aviez ouvert votre congélateur dès le début, nous serions vivantes toutes les deux.

La réunion familiale

L'argent est bon hein ! Un jeune riche arrive en retard à une réunion familiale. Faut voir les vieux « galérés » de la famille... « kho mon fils, faut nous excuser pour ton retard, on est trop vite venu ».

Appellation du Coronavirus

Comment les vieilles et vieux de chez vous prononcent-ils Coronavirus ? Ma grand-mère l'appelle Godona Ministre

Chérie... prénom oublié !

Au cours d'un dîner entre 2 couples d'une cinquantaine d'année, l'un des maris n'a de cesse d'appeler sa femme par de petits surnoms «ma chérie, mon amour, ma puce...»
A la fin du repas, l'autre mari, étonné, lui demande en privé: «Dis donc, comment tu fais, toi, au bout de 30 ans de mariage, pour continuer à appeler ta femme comme ça?!»
Et l'autre de répondre: «Et bien, en fait, c'est parce que je n'ose pas lui dire, mais... j'ai oublié son prénom!»

T-Oil
T-Oil
T-Shop

T-Oil
Super s/p
Gasoil
T-Shop
Entretien
PROMOTION

T-Oil
Sur la route
avec vous
T-Oil
Super s/p
Gasoil
T-Shop

ARISE
INTEGRATED INDUSTRIAL PLATFORMS

Que représente **l'industrie textile de PIA** pour le **Togo ?**

L'industrie textile de PIA vise à convertir **56 000 tonnes** de fibre de coton d'une valeur de **73 millions de dollars**, en produits finis d'une valeur de **1,5 milliard de dollars**

Le parc textile de PIA devrait créer **20 000** emplois directs et **80 000** emplois indirects

A travers ce projet, la PIA pourrait contribuer à hauteur de **21% du PIB** du Togo

PIA
PLATEFORME INDUSTRIELLE D'ADETIKOPE
— TOGO —

source : Oxford Business Group : which private players are investing in West Africa'stextiles industry ? - 2021