Mariscience

SOMMAIRE

02 La planification spatiale marine (PSM) : un enjeu majeur de développement de l'économie bleue

08 Accord historique à l'onu sur la protection de la biodiversité marine en haute mer

LA PLANIFICATION SPATIALE MARINE (PSM): ENJEU MAJEUR DE DÉVELOPPEMENT DE L'ÉCONOMIE BLEUE AU TOGO

L'observation du Port de Lomé laisse apparaître un ensemble de parties prenantes s'adonnant à différentes activités qui se chevauchent dans le temps et l'espace. Les navires de pêche commerciale, les exploitants d'entreprises touristiques et les bateaux de plaisance font leur place aux côtés d'espèces marines qui y ont élu domicile. Depuis 2010, le Port de Lomé est confronté à une complexité corsée par les navires marchands. L'espace est limité, les activités ne sont pas toujours compatibles entre elles, et des conflits peuvent survenir de cette donne.

A l'échelle mondiale, les ports et leurs installations sont un microcosme de tensions spatiales plus larges qui se produisent dans les environnements marins. À mesure que les populations humaines et les économies se développent, les écosystèmes marins s'efforcent de fournir des ressources pour satisfaire les multiples besoins et intérêts concurrents de la société. Or, l'espace marin et ses ressources sont limités. Les demandes croissantes pour les ressources de l'océan, de même que pour leur conservation, conduisent inévitablement à des conflits. Alors, que faire ? Existe-t-il des mécanismes permettant de partager et d'hiérarchiser les espaces marins pour assurer la pérennité de nos océans?

Le moins que l'on puisse dire est qu'il n'est pas évident de répondre à ces questions. En effet, et compte tenu des nombreuses activités humaines et des multiples utilisateurs évoluant dans les écosystèmes marins et côtiers, les valeurs sociales, économiques, environnementales et culturelles qui doivent être prises en compte dans les projections sont nombreuses. Cette situation est encore compliquée par la nature multidimensionnelle du milieu marin qui comprend la surface de la mer, l'air au-dessus, la colonne d'eau, les fonds marins et ce qui se trouve en dessous. Cette complexité rend la création de plans spatiaux plus difficile en mer que sur terre. D'où l'importance de définir et mettre en œuvre une approche de planification qui permettra de relever ces défis, nécessité à laquelle la Planification Spatiale Marine (PSM) est bien connue pour répondre.

Qu'est-ce que la Planification spatiale marine?

La PSM est à la mer ce que l'aménagement du territoire est à la terre: une approche de l'organisation des activités,

destinée à limiter les conflits entre acteurs et activités dans le temps et dans l'espace, favoriser les synergies et limiter les impacts environnementaux cumulés des différentes activités. Elle est un moyen pratique de créer et mettre en place une organisation plus rationnelle de l'exploitation de l'espace marin et des interactions entre ses différentes utilisations, de trouver un juste équilibre entre les exigences du développement et la nécessité de protéger les écosystèmes marins, sans oublier d'atteindre des objectifs sociaux et économiques de manière ouverte et planifiée (Unesco, 2009).

C'est un processus stratégique, pratique et internationalement reconnu, dont le but est d'œuvrer pour que la société tire profit de l'océan, tout en protégeant le milieu marin (Unesco, 2009). C'est aussi un processus public qui consiste à analyser et définir la répartition spatiale et temporelle des activités humaines dans les zones marines pour atteindre des objectifs écologiques, économiques et sociaux généralement fixés dans le cadre d'un processus politique.

Le concept de PSM est apparu au début des années 1980 et a gagné en popularité en tant qu'approche de gestion écosystémique qui tient compte de l'interconnexion entre les nombreux phénomènes naturels et les acteurs au sein d'un écosystème.

En somme, la PSM vise à protéger les habitats marins tout en permettant l'utilisation efficace des ressources marines.

À cet effet, les caractéristiques d'une planification efficace de l'espace marin sont:

- Écosystémique, établissant un équilibre entre les buts et objectifs écologiques, économiques et sociaux en vue d'un développement durable ;

- Intégré parmi les secteurs, les organismes et les différents niveaux de l'administration publique ;

- Basé sur un site ou basé sur une zone ;

- Capable de s'adapter et de tirer des enseignements de l'expérience ;

- Stratégique et anticipatif, axé sur le long terme ;

- Participatif, les partenaires participant activement au processus.

Selon la Commission océanographique intergouvernementale de l'Unesco (2009), la PSM ne conduit pas à un plan ponctuel. Il s'agit d'un processus continu, itératif, qui s'enrichit et s'adapte au fil du temps. Aussi l'élaboration et la mise en place de la PSM supposent-elles un certain nombre d'étapes à savoir :

1. La définition des besoins et l'établissement de l'autorité

2. L'obtention d'un soutien financier

3. L'organisation du processus dans le cadre de la pré-planification

4. L'organisation de la participation des parties prenantes

5. La définition et l'analyse des conditions actuelles

6. La définition et l'analyse des conditions futures

7. L'élaboration et l'approbation du plan de gestion de l'espace marin

8. La mise en œuvre et l'application du plan de gestion de l'espace marin

9. Le suivi et l'évaluation de l'efficacité

10. L'adaptation du processus de gestion de l'espace marin.

Ces 10 étapes ne constituent pas seulement un processus linéaire passant successivement d'une étape à une autre, mais le processus doit également intégrer de nombreuses boucles de rétroaction. Ainsi, les buts et objectifs définis au début du processus de planification seront probablement modifiés lorsque les coûts et avantages des différentes mesures de gestion seront mis en évidence à un stade ultérieur du processus de planification. Les analyses des conditions actuelles et futures évolueront

à mesure que de nouvelles données apparaîtront et seront incorporées dans le processus de planification. De même, la participation des parties prenantes modifiera le processus de planification à mesure qu'elle se développera.
Rappelons que la planification est un processus dynamique, et ceux qui en ont la charge doivent être prêts à intégrer les changements au fil de l'évolution du processus. À cet effet, une PSM détaillée fournit un cadre de gestion cohérent qui, sans la remplacer, permet d'orienter la planification uni-sectorielle. Par exemple, la PSM peut apporter de précieuses données contextuelles pour la gestion des zones marines protégées, ou la gestion des pêches, mais n'a pas vocation à les remplacer.

À ce jour, plus de 75 pays ont mis en place des initiatives de planification spatiale marine. D'ici 2030, la PSM devrait être utilisée pour éclairer la gestion d'au moins un tiers des zones économiques exclusives à l'échelle mondiale, une zone économique exclusive étant celle qui s'étend du rivage jusqu'à 200 milles nautiques au large et dans laquelle les pays ont le contrôle des activités et des ressources marines.

Avantages de la Planification spatiale marine

Alors que de nombreux pays côtiers ont mis en place des systèmes pour gérer des environnements côtiers et marins dynamiques, la planification s'est souvent effectuée secteur par secteur, ou au cas par cas, sans tenir compte des interactions entre les différentes activités humaines . Comme ces dernières ont été planifiées de manière indépendante, même lorsque leurs impacts sur l'environnement ont été évalués, leurs interactions et leurs effets cumulatifs sur l'environnement n'ont pas été examinés. Il en découle naturellement que les résultats de cette approche de gestion peuvent être inadéquats.

Or, en tant que solution de rechange, la PSM offre aux pays côtiers une approche efficace, complète et cohérente pour mettre en œuvre un cadre de gestion ancré dans les écosystèmes et le développement durable. La PSM est également un processus itératif et tourné vers l'avenir, qui permet aux plans d'évoluer au fil du temps.

Il est intéressant de savoir que la planification spatiale marine est de plus en plus utilisée à l'échelle mondiale et les ressources permettant de l'appliquer sont mises au point en parallèle, y compris de nombreux manuels et boîtes à outils, tels que l'initiative étape par étape élaborée par la Commission océanographique (COI) de l'UNESCO.

En tant que processus public, la participation et la transparence font partie intégrante de la Planification spatiale marine. La mobilisation soutenue des intervenants et des détenteurs de droits dans ce processus offre aux utilisateurs du milieu marin des occasions de participer et de faire entendre leurs voix. En effet, une participation significative à la PSM exige d'interpréter et de visualiser les différents intérêts, objectifs et utilisations des espaces marins. Les détenteurs de droits et les intervenants se voient présenter toutes les informations combinées plutôt que de participer à un processus fragmenté. Ce faisant, la PSM donne ainsi l'occasion à tous d'avoir un siège à la table des activités, principale caractéristique qui la différencie des autres processus de planification .

Dans le même ordre d'idées, la PSM permet de discuter d'idées et de priorités contradictoires. En théorie, le processus permet d'arriver à un consensus ou à un compromis que la plupart des participants peuvent accepter .

En outre, la PSM permet d'utiliser les connaissances scientifiques et locales (autochtones et non autochtones) pour la planification des océans . Des ensembles de données de différentes natures peuvent être utilisés dans le processus de planification, les connaissances autochtones étant appliquées de manière

[1]Ehler, C. et Douvere, F., 2009, "Marine spatial planning, a step-by-step approach towards ecosystem-based management", Manuel et Guide de la COI, n° 53, Dossier ICAM no 6. Commission océanographique intergouvernementale et Programme de la biosphère, UNESCO, Paris. http://dx.doi.org/10.25607/OBP-43
[2]Flannry, W., Healy, N. et Luna, M., 2018. Exclusion and non-participation in Marine Spatial Planning. Marine Policy. https://doi.org/10.1016/j.marpol.2017.11.001

holistique, plutôt que traduites ou modifiées pour se conformer aux normes scientifiques . Ainsi, les différents savoirs peuvent être utilisés de manière synchrone et considérés comme également valables. De plus, les communautés locales et côtières sont incluses dès le départ et contribuent de manière répétée au processus. Par conséquent, la PSM peut faciliter la mise en place de cadres de gouvernance multiculturels visant à inclure les peuples locaux en tant qu'acteurs-clés dans l'élaboration et la mise en œuvre des politiques océaniques.

Lien entre Planification spatiale marine et économie bleue

Le secteur du transport maritime est très illustratif du lien entre Planification spatiale marine et économie bleue. En effet, le transport maritime joue un rôle dans le système océanique, à la fois en tant qu'activité économique et en raison de son incidence sur les autres utilisations marines et sur l'environnement.
Le transport maritime est une variable importante dans le processus de planification spatiale marine, bien que la gouvernance des activités de transport maritime soit complexe. Diverses réglementations et acteurs doivent faire face à des risques potentiels d'ordre juridico-politique, économique, socioculturel et opérationnel. Par conséquent, la nécessité d'adopter un cadre intégré de gouvernance n'a jamais été aussi grande.

Si elle est correctement mise en œuvre, la PSM peut améliorer la gouvernance du transport maritime, notamment grâce à la collaboration entre les différents ministères et institutions, ce qui garantit l'échange de renseignements essentiels, et améliore par ricochet l'évaluation des risques du transport maritime. En outre, la PSM soutient une stratégie de gouvernance en réseau qui permet à tous les détenteurs de droits et aux intervenants de devenir des acteurs-clés dans les processus de planification et de prise de décision.

Par ailleurs, la PSM peut également intégrer des initiatives de planification à différentes échelles spatiales (nationale, régionale) et temporelles (planification saisonnière), fournissant un cadre pour aborder les diversités et les incertitudes spatio-temporelles. De plus, elle peut soutenir la collecte et l'échange de données, la création de plans spatiaux pour cerner les risques, la priorisation des zones d'intérêt et l'affectation de ressources pour la gouvernance du transport maritime.

Alors que le transport maritime est traditionnellement régi du haut vers le bas, pour des raisons de sécurité, les décisions sur la façon d'utiliser l'espace marin bénéficient d'une multitude de voix.
Les expériences réussies d'autres gouvernements ont montré les avantages de la Planification spatiale marine pour équilibrer les objectifs multiples de la gouvernance du transport maritime, y compris la sécurité maritime, le développement économique et la protection de l'environnement. Plus récemment, des initiatives de PSM ont été élaborées pour gérer le trafic maritime de manière collaborative au sein de l'Union européenne. Ce cadre politique permet aux États membres de travailler au-delà des frontières et des secteurs pour s'assurer que les activités de transport maritime se déroulent de manière efficace, sûre et durable.

Transport maritime

Le transport maritime joue un rôle dans le système océanique, à la fois en tant qu'activité économique et en raison de son incidence sur les autres utilisations marines et sur l'environnement.

Il s'agit d'une variable importante dans le processus de Planification spatiale marine. Cependant, la gouvernance des activités de transport maritime est complexe. Diverses réglementations et acteurs doivent faire face à des risques potentiels d'ordre

[3]White, C., Halpern, B. S. et Kappel, C. V., 2012. Ecosystem service tradeoff analysis reveals the value of marine spatial planning for multiple ocean uses. Revue de l'Académie des sciences des États-Unis (PNAS).
https://doi.org/10.1073/pnas.1114215109
[4]13 Diggon, S., Butler, C., Heidt, A., Bones, J., Jones, R. et Outhet, C., 2021. The marine plan partnership: Indigenous community-based marine spatial planning. Marine Policy. https://doi.org/10.1016/j.marpol.2019.04.014

juridico-politique, économique, socioculturel et opérationnel. Par conséquent, la nécessité d'adopter un cadre intégré de gouvernance n'a jamais été aussi grande.

Leçons pour la gouvernance du secteur maritime au Togo

L'espace marin et côtier togolais est de plus en plus convoité pour le développement de l'économie bleue qui renferme plusieurs secteurs dont relèvent de nombreuses activités économiques pratiquées sur les côtes togolaises. On peut citer : le transport maritime, le commerce maritime, la pêche, le tourisme et les activités de plaisance, la pose des câbles sous-marins, les installations portuaires etc….

Selon le Ministère de l'Economie Maritime, de la Pêche et de la Protection côtière, toutes ces activités contribuent à plus de 75% des recettes fiscales du pays. Toujours selon le ministère, la pêche emploie plus de 20.000 personnes et contribue à près de 4,5% au PIB national. De nouveaux investissements sont d'ailleurs envisagés dans ce secteur.

Par ailleurs, le tourisme balnéaire, les recherches scientifiques et autres constituent quelques activités maritimes qui ne sont pas assez développées dans les eaux sous juridiction togolaises. Mais elles pourraient l'être dans un proche avenir.

Au vu de tout ceci, la multiplication des activités maritimes sur cette étroite côte dont dispose le Togo n'est-elle pas une source d'antagonisme futur entre les acteurs?

En effet, l'étroitesse de la façade maritime togolaise (50 kilomètres de côte) ne facilite pas les ambitions futures du pays en matière de développement de l'économie bleue. Cette côte abrite plusieurs centaines d'activités qui se chevauchent et qui risquent à la longue de l'étouffer et de mettre à mal le milieu marin et côtier.

À titre illustratif, les routes maritimes jouxtent les pipelines ainsi que les câbles sous-marins; les installations portuaires se multiplient sur la côte et repoussent indéfiniment les populations côtières, tout en réduisant les espaces de travail des pêcheurs artisanaux. Les places de loisirs des populations sont de plus en plus réduites par les hôtels, les bars et restaurants qui s'installent sur la côte.

Cette situation risque de conduire à des conflits entre les opérateurs économiques d'une part et d'autre part entre les opérateurs économiques et les populations. Elle constitue également un défi pour la gouvernance maritime togolaise.

Quelle est donc la gestion adaptée pour toutes ces activités installées actuellement sur la côte togolaise et celles envisageables dans le futur, tout en préservant les écosystèmes marins et protéger la mer ? Comment continuer par tirer les bénéfices de la mer à travers les activités qui s'y déroulent, tout en maintenant le milieu marin et côtier en bon état ? Pour répondre à ces questions, le Togo a adopté la Planification spatiale marine.

Evolutions de la Planification spatiale marine au Togo

L'adoption de ce processus vient soutenir l'engagement du Togo dans sa politique de gestion intégrée du littoral et contribuer à la mise en œuvre de la loi N°2021-011 du 25 mai 2021 relative à l'aménagement, à la protection et à la mise en valeur du littoral.

Pour conduire le processus de la PSM au Togo, le Haut Conseil pour la mer (HCM) est l'autorité idoine et légitime. Pour ce faire, cette autorité désignée a pour rôles :

- Assurer l'exécution du processus de la PSM ;

- Mettre en place un comité technique avec des compétences diverses et nécessaires à la PSM ;

- Conduire les négociations entre les différents acteurs impliqués dans le processus ;

- Organiser et animer les différents réunions et ateliers ;

[5]Parsons, M., Taylor, L. et Crease, R. Indigenous environmental justice within marine ecosystems: A systematic review of the literature on indigenous peoples' involvement in marine governance and management. (2021). Sustainability. https://doi.org/10.3390/su13084217

- Convoquer et diriger les réunions du comité technique national de PSM qui vient en appui au processus ;

- Faciliter l'accès aux données disponibles pour le comité technique, etc.

Le HCM coordonne ainsi les activités des différentes parties prenantes et interagit à plusieurs niveaux au cours des différentes étapes. Dans ce cadre, un comité de pilotage de la Planification spatiale marine est mis en place, avec pour missions, entre autres :

- Assurer la collaboration et la synergie entre les acteurs-clés des ministères impliqués, des milieux académiques, de la société civile, des communautés locales et d'autres secteurs associés aux questions de la gestion de la côte en particulier et du littoral en général ;

- Évaluer périodiquement l'efficacité de la mise en œuvre des actions et programmes élaborés dans le cadre de la PSM ;

- Faciliter l'accès aux données disponibles pour le comité technique ou tout cabinet recruté pour une étude dans le cadre de la PSM ;

- Rechercher les financements pour la mise en œuvre de la PSM.

En s'appuyant sur le comité de pilotage, la PSM peut faciliter la collaboration entre les institutions de l'Etat, les administrations et les collectivités territoriales impliquées, ainsi que d'autres intervenants, afin d'élaborer des plans transparents pour l'utilisation durable de l'océan et de la côte.

La PSM a le potentiel d'améliorer la gouvernance du transport maritime au Togo et de fournir des avantages à long terme pour l'économie et l'environnement nationaux.

Sa mise en œuvre nécessite une collaboration solide entre les différents ministères, les partenaires de l'industrie, les intervenants et les détenteurs de droits. À cet effet il est essentiel de,parvenir à une véritable gouvernance intersectorielle et interculturelle. À l'heure actuelle, le cadre du comité de pilotage togolais et l'engagement du pays à l'égard du secteur maritime peuvent servir de base à la coopération entre plusieurs entités du pouvoir exécutif dans le cadre de la PSM.

Eu égard à tout ce qui précède, la PSM offre à l'industrie du transport maritime l'occasion de travailler en collaboration avec tous les organismes étatiques et les autres parties concernées. La commodité d'établir des pratiques exemplaires par la collaboration incite l'industrie du transport maritime à participer à la fois au cadre de la responsabilité sociale et celui de la rationalisation de l'établissement des règlements.

Laré PENN, Chef de cabinet du Haut Conseil pour la Mer

ACCORD HISTORIQUE À L'ONU SUR LA PROTECTION DE LA BIODIVERSITÉ MARINE EN HAUTE MER

Les négociateurs de plus de 100 pays membres des Nations Unies ont conclu, le 4 mars dernier, un traité visant à protéger la biodiversité en haute mer. Une décision qui, selon les organisations de protection de l'environnement, permettra de protéger la biodiversité marine et d'assurer un développement durable.

« *Le navire a atteint le rivage* », c'est par cette formule que la présidente de la Conférence intergouvernementale, Mme Rena LEE, a conclu le marathon de ces négociations, sous les applaudissements émus d'une assistance sur le pont depuis une quarantaine d'heures d'affilée. Le cycle de discussion autour de ce texte avait formellement débuté en 2018, mais les premiers travaux ont été lancés dès 2004, en vue de donner un cadre légal à « *la conservation et à l'usage durable de la diversité biologique marine au-delà des juridictions nationales* ». L'ambassadrice a assuré que la dernière mouture (qui est en ligne) est en quelque sorte une version « *gelée* » du traité, et ne pourra pas être rouverte. Il reste maintenant à traduire le texte dans les six langues officielles de l'ONU et à le finaliser. Il devra ensuite être définitivement adopté au cours d'une brève session, puis ratifié par au moins soixante Etats, avant d'entrer en application cent vingt (120) jours plus tard.

Notons que la haute mer commence à la limite où s'arrêtent les zones économiques exclusives (ZEE) des Etats, à maximum 200 milles nautiques (322 km) des côtes, et n'est donc sous la juridiction d'aucun Etat. Les Etats ont une juridiction exclusive sur les ressources marines de cette zone. Cependant, la gestion des eaux au-delà est devenue une source de préoccupation croissante car les activités humaines telles que la pêche illégale et la pollution chimique persistent en l'absence de réglementation légale. Même si elle représente plus de 60 % des océans et près de la moitié de la planète, elle a longtemps été ignorée dans le combat environnemental, au profit des zones côtières et de quelques espèces emblématiques.

Pour un meilleur fonctionnement du Traité sur la haute mer : nécessaire soutien de l'Afrique

L'Afrique fait déjà preuve d'innovation et de leadership dans la conservation des océans, et les pays doivent maintenant faire pression pour une ratification rapide du Traité sur la haute mer.

L'Afrique est le plus grand bloc électoral du monde et possède un important héritage de leadership en matière de gouvernance des océans

Les délégués de 160 pays se sont mis d'accord sur un cadre qui comprend la création d'un réseau d'aires marines protégées en haute mer et des évaluations d'impact pour assurer l'utilisation responsable des ressources marines. Il comprend également des mécanismes de partage équitable des ressources. S'il est mis en œuvre, le traité sera essentiel à la réalisation du cadre mondial pour la biodiversité, récemment adopté par Kunming-Montréal, qui s'engage à protéger 30 % des habitats terrestres et marins d'ici 2030. À une époque où les dirigeants mondiaux semblent divisés sur de nombreuses questions, l'accord sur le Traité sur la haute mer est un triomphe rare pour le multilatéralisme. C'est l'occasion pour la coopération entre les pays de jouer un rôle crucial dans la gouvernance des océans. De son côté, l'Afrique est touchée de manière disproportionnée par les activités maritimes illicites liées à la criminalité environnementale, à la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, et à d'autres problèmes qui sévissent en haute mer. Les pays du continent doivent jouer un rôle de premier plan pour faire en sorte que l'accord du Traité sur la haute mer entre en vigueur.

Avec 54 États africains représentés à l'ONU, le continent est le plus grand bloc électoral régional au monde et possède un important héritage de leadership en matière de gouvernance des océans. S'agissant du concept de zone économique exclusive,

c'est le résultat des contributions des juristes kenyans Frank Xavier NJENGA et Andronico ADEDE. En effet il donne aux États côtiers des droits souverains sur leurs eaux et les fonds marins dans leur zone afin d'assurer un accès équitable et le partage des ressources par tous les États.

Une action urgente est nécessaire, étant donné que 60 ratifications sont nécessaires pour que le traité entre en vigueur

Les pays africains nouvellement indépendants ont joué un rôle essentiel dans les négociations sur la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer entre 1973 et

TRAITE DE L'OCEAN…

Ils ont dit :

Après deux semaines d'intenses discussions, dont une session marathon dans la nuit du 3 au 4 mars 2023, les délégués ont finalisé un texte qui ne peut désormais plus être modifié de manière significative. Le contenu exact du texte n'a pas été publié dans l'immédiat, mais les militants l'ont salué comme étant un tournant décisif pour la protection de la biodiversité. A ce propos, ils ont remarqué :« *Cette action est une victoire pour le multilatéralisme et pour les efforts mondiaux visant à contrer les tendances destructrices auxquelles est confrontée la santé des océans, maintenant et pour les générations à venir* », **Antonio GUTERRES, Secrétaire général de l'ONU.**

«Cet accord est une réalisation capitale... Les zones de haute mer protégées peuvent jouer un rôle essentiel pour renforcer la résilience face aux effets du changement climatique », **Liz KARAN**, de l'ONG The Pew Charitable Trusts.

« C'est un jour historique pour la conservation et le signe que dans un monde divisé, la protection de la nature et des personnes peut triompher sur la géopolitique. Nous félicitons les pays d'avoir cherché des compromis, d'avoir mis de côté leurs différences et d'avoir élaboré un traité qui nous permettra de protéger les océans, de renforcer notre résilience face au changement climatique et de préserver la vie et les moyens de subsistance de milliards de personnes », **Laura MELLER**, chargée de campagne Océans pour Greenpeace Nordic.

« *L'Afrique du Sud et le groupe africain étaient, dès le premier jour, d'avis que le patrimoine commun de l'humanité devait être dans le nouvel instrument, et c'est ce qui s'est produit. Nous nous félicitons donc de l'inclusion du patrimoine commun de l'humanité en tant que principe directeur pour l'interprétation et l'application du [traité].*», déclarait à ISS Today **l'avocat Thembile JOYINI** (conseiller juridique au Département des relations internationales et de la coopération d'Afrique du Sud et membre du groupe africain de négociateurs pour le Traité sur la haute mer).

« *En tant que militant, voir l'aboutissement d'un combat si long est rare et précieux. Mais le combat ne s'arrête pas pour autant, nous savons que nous devons continuer à défendre les océans face aux convoitises des industries et des États. Trop de place est encore laissée à des activités aussi destructrices que l'exploitation minière en haute mer, dont les impacts dépasseraient largement les limites des zones minières. C'est pourquoi une interdiction ou un moratoire sur l'exploitation minière en eaux profondes est indispensable au traité mondial sur les océans»,* **François CHARTIER**, chargé de campagne Océans pour Greenpeace France.

A.C.

1982, en parrainant une résolution visant à établir un comité permanent chargé d'étudier l'utilisation équitable des ressources océaniques de la haute mer. Vingt-six pays africains représentant 48% du total des voix ont ratifié la convention en 1992, la mettant en vigueur et démontrant sa force en nombre.

Cela étant, célébrer le navire proverbial qui atteint le rivage est une réalisation historique, mais le navire n'a pas encore accosté. Une action urgente est encore nécessaire. Soixante ratifications sont nécessaires pour que l'accord entre en vigueur, et plus cela prend de temps, plus le potentiel de dégradation irréversible de la biodiversité marine est grand.

L'Union Africaine (UA) a un rôle essentiel à jouer dans l'établissement d'un consensus entre les pays africains sur la ratification de l'accord. Le Groupe africain des négociateurs du Traité sur la haute mer connaît bien ces négociations. La Représentante permanente de l'Afrique du Sud auprès des Nations Unies, Mme Mathu JOYINI, a noté : « *Le groupe africain a négocié en tant que groupe, et l'unité au sein du groupe était incroyable* ». L'UA doit poursuivre sur cette lancée en encourageant les Etats membres à signer et ratifier le traité. Ce plaidoyer devrait être fusionné avec les appels continus à ratifier les cadres de gouvernance maritime de l'Afrique, y compris la Charte révisée du transport maritime africain et la Charte africaine sur la sécurité, la sûreté et le développement maritimes en Afrique (Charte de Lomé). La lenteur de l'engagement envers les deux chartes est inquiétante, mais la ratification rapide de l'Accord de libre-échange continental africain et la force du groupe africain signifient que les perspectives sont bonnes.

L'Afrique fait déjà preuve d'innovation et de leadership dans la conservation des océans. Les initiatives africaines telles que la Grande Muraille Bleue peuvent créer des paysages marins interconnectés et protégés grâce à la coopération internationale et à la protection de 30% de l'océan d'ici 2030, tout en autonomisant les communautés locales grâce à une gouvernance équitable, inclusive et participative.

La rédaction

Découvrez la nouvelle **gamme** de **lubrifiants**

CAP TAURUS

Huiles de haute performance

Nous signons la qualité!

PROMO!

LES + DE CAP TAURUS

- Réduit la consommation en carburant
- Utilisée par les moteurs essence et diesel
- Adaptée aux climats tropicaux (climat chaud)
- Protection optimale des pièces contre la chaleur, la corrosion et les frictions (néttoyant, anti oxydant)
- Viscosité de l'huile inaltérable même à très haute température.
- Huile toujours efficace et performante jusqu'à 5000 km de parcours.
- Meilleur rapport qualité/prix du marché.
- Certification API et ACEA

1317, Bd. de la Paix, Rond Point CERFER +00228 22 26 19 11 / 22 26 99 11 www.captogosa.com