



SÉCURITÉ MARITIME ET DÉVELOPPEMENT

Lomé veut montrer l'exemple



◀ Avec un quai de 1 145 mètres et un tirant d'eau de 16,6 mètres, le port de Lomé peut accueillir les plus grands super-conteneurs.

Lutte contre la piraterie, la pêche illicite et les trafics en tous genres qui menacent les économies d'Afrique : le sommet de Lomé, en mars 2016, doit aborder des thèmes vitaux pour l'avenir du continent.

Poumon économique du Togo, le port autonome de Lomé confirme sa vocation de plateforme de transbordement incontournable pour les pays de la sous-région d'Afrique de l'Ouest. Dans cet objectif, plus de 600 millions de dollars d'investissements ont été mobilisés ces quatre dernières années dans la modernisation des infrastructures portuaires et de leur gestion. Les résultats sont significatifs : la fréquentation du port de Lomé a bondi de 48,7 % au premier semestre de 2015. De plus, le volume des conteneurs traités a progressé de 161 % et l'activité de transbordement de 444 % !

Sommet extraordinaire de l'Union africaine au Togo en mars 2016

Pour que ce développement puisse devenir pérenne, dans un contexte de hausse de la piraterie et des risques environnementaux, le Togo a proposé d'organiser à Lomé un Sommet extraordinaire des Chefs d'État et de gouvernement de l'Union africaine sur la sécurité maritime et le développement en Afrique. Prévu en mars 2016, il entend faire de l'espace maritime le levier du développement économique et social du continent. ■

Le Port en eau profonde de Lomé au service de la sous-région

Le Togo a entrepris de développer son économie tout en contribuant à l'intégration régionale. Les infrastructures de transports sont un maillon essentiel de cette stratégie. Après l'extension du port de Lomé, la réalisation d'un corridor de transport terrestre reliant le PAL à Cinkassé, à la frontière avec le Burkina-Faso, sur une distance de 760 kilomètres, renforcera sa situation de pays de transit des marchandises au service des pays voisins.

►
Pour développer
le transit des
marchandises
en Afrique
de l'Ouest,
un corridor
routier reliera
Lomé au
Burkina Faso.



Un plan de développement inédit pour le Port de Lomé

Le plan de développement lancé en 2011 par le Togo vise à quadrupler la capacité du Port autonome de Lomé (PAL), qui passera de 400 000 équivalent vingt pieds (EVP) en 2013 à plus de 2 millions d'EVP à court terme. Il améliore déjà sa capacité d'accueil et son efficacité, pour le profit du Togo, mais aussi de ses voisins, au premier rang desquels le Burkina Faso, le Ghana, le Niger, le Bénin et le Mali. Ce plan comprend deux grands chantiers aujourd'hui quasiment achevés.

Davantage de navires, plus grands, avec plus d'efficacité avec le troisième quai

Inauguré en octobre 2014 par le président Faure Essozimna Gnassingbé, en présence de ses homologues béninois et nigériens, le troisième quai du PAL a été réalisé par Togo Terminal pour un montant de 300 milliards de F CFA (457 millions d'euros). Il est doté d'un bassin de quinze mètres de profondeur et de 450 m de longueur – portant à 920 m la longueur totale des quais – qui peut accueillir des bâtiments de grande capacité. Sa capacité de stockage a été triplée.

Il est équipé de deux portiques de dernière génération et de huit grues mobiles qui permettent d'opérer simultanément plusieurs navires. L'équipement en terminaux informatiques permet au personnel et aux clients de suivre la gestion en temps réel des opérations. Ce quai contribue à la création de 500 emplois directs et permet d'augmenter les recettes perçues par l'État.

Baisse des frais de transport régionaux grâce au nouveau terminal à conteneur

Détenu à 50/50 par Global Terminal Limited (GTL) et China Merchants Holdings (CMHI), Lomé Container Terminal (LCT) a démarré ses activités en octobre dernier. Construit grâce au financement de plusieurs bailleurs de fonds, à hauteur de 324 millions d'euros, ce terminal de transbordement a une capacité de manutention annuelle de 2,2 millions de conteneurs. Avec un quai de 1 145 mètres et un tirant d'eau de 16,6 mètres, il peut voir accoster les plus grands super-conteneurs de la planète, comme le DS National Monrovia, long de 300 mètres arrivé à Lomé en décembre

2014 en provenance de Shanghai. Actuellement équipée de six portiques, la darse du LCT doit disposer à terme de douze de ces appareils de déchargement, afin de permettre des économies d'échelle et de réduire les frais de transport au niveau régional. Le transbordement ne représentait que 5 % de l'activité du PAL avant l'inauguration de LCT. ■

Le Guichet unique du commerce extérieur est opérationnel

Un Guichet unique du commerce extérieur (GUCE) est progressivement entré en fonctionnement depuis 2014 au Togo. Les phases pilotes ont démarré dès juillet 2014 avec les activités d'import puis d'export maritimes au PAL. Le GUCE propose un accès à une plateforme dématérialisée accessible 24h/24 par internet. Il réduit les coûts et les délais des transactions commerciales et des opérations logistiques. Il simplifie les procédures à l'import, à l'export et en transit, tout autant qu'il améliore la gouvernance du PAL.



◀ Poste de contrôle du scanner des conteneurs au Port de Lomé.

Les enjeux de la conférence sur la sécurité maritime et le développement de l'Afrique

À l'initiative du Togo, les Chefs d'État et de gouvernement de l'Union africaine se réunissent en mars 2016 à Lomé pour un sommet extraordinaire sur la sécurité maritime et le développement en Afrique. Cette conférence doit aborder plusieurs thèmes vitaux pour l'avenir du continent.

Améliorer la coopération pour la sécurité maritime

METTRE UN TERME AUX ACTES DE PIRATERIE

La piraterie maritime s'est accrue depuis plus d'une décennie dans la Corne de l'Afrique, puis dans le Golfe de Guinée, où 51 attaques ont été recensées en 2013. À ce phénomène s'ajoute le trafic de drogue en direction de l'Europe, qui fait de l'Afrique de l'Ouest un lieu de transit. Ces phénomènes requièrent des réponses globales comprenant un cadre juridique particulier, des moyens de surveillance

et d'intervention et des organismes de coordination sous-régionaux.

LUTTER CONTRE LA PÊCHE ILLICITE DANS LES EAUX AFRICAINES

La pêche illicite appauvrit les stocks de poissons, détruit les habitats marins, engendre une distorsion de concurrence pour les pêcheurs formels et affaiblit les communautés côtières. Elle ferait perdre chaque année 170 milliards de F CFA de revenus rien qu'en Afrique de l'Ouest. C'est pourquoi les pays africains doivent investir davantage pour l'acquisition de matériels performants de surveillance et de contrôle. L'UA ambitionne également de créer un schéma de certification des captures à l'importation et à l'exportation.

ENRAYER LES TRAFICS EN TOUT GENRE

Les trafics illicites de produits manufacturés ou de produits agricoles, importés ou exportés via les structures portuaires, menacent l'activité économique des pays africains et nuisent à

sa capacité d'échanger avec le reste du monde. Il est important de mettre en place une infrastructure physique, sécuritaire et sociale pour combattre ces trafics et générer davantage d'emplois formels.

La mer, un domaine clé pour le développement pour l'Afrique

GÉRER EFFICACEMENT UN TRAFIC EN HAUSSE

L'Afrique doit se préparer à une hausse du commerce sans égale, notamment avec l'accueil de porte-conteneurs de plus en plus nombreux et plus grands. Cette croissance attendue exige la construction de ports modernes, à l'image du PAL, en mesure d'assurer une gestion efficace du trafic.

PRÉSERVER L'ENVIRONNEMENT MARIN

Cette croissance attendue du trafic maritime invite les pays côtiers à anticiper et limiter l'impact environnemental de leurs ports et à protéger la biodiversité des littoraux. La manipulation de vrac sec, le transfert de liquides chimiques ou les émissions de vapeurs peuvent mettre en danger la sécurité alimentaire de plus de 200 millions d'Africains et les sources de revenus de plus de dix millions d'entre eux. ■

Le « Maersk Lomé » rend hommage aux efforts du Togo

L'armateur danois Maersk a baptisé un navire marchand du nom de la capitale togolaise, en hommage aux efforts du pays pour le transport et la sécurité maritimes dans le Golfe de Guinée. Le nouveau porte-conteneurs, dont la construction s'est achevée en mars 2015, est baptisé « Maersk Lomé ». Il a accosté le 21 juillet au port de la capitale togolaise. Long de 255 mètres avec une largeur de 37,3 mètres, il dispose d'une capacité de 5 446 conteneurs.

« **E**n matière de développement, la Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans à l'horizon 2050 (Stratégie AIM 2050) sera au cœur des travaux de Lomé, en vue d'une mise en œuvre plus soutenue et accrue de son plan d'opérationnalisation », affirme le président togolais, Faure Essozimna Gnassingbé.

Cette stratégie AIM 2050 a été élaborée sous l'égide de la Commission de l'Union africaine par des experts issus d'universités, d'organisations internationales et sous-régionales, d'associations professionnelles, d'ONG ou encore de communautés économiques. Elle vise à « créer une plus grande richesse issue des océans et des mers d'Afrique en développant une économie bleue, florissante, durable, sécurisée et respectueuse de l'environnement. »

Des plans d'actions concertés

La stratégie AIM 2050 ambitionne également d'améliorer la sécurité des mers, notamment en harmonisant les conditions de la poursuite d'auteurs d'actes délictueux, de réduire les dommages environnementaux ou encore de promouvoir la ratification et la mise en œuvre d'instruments juridiques internationaux. Elle doit élaborer des plans d'actions concertés et à long terme afin de définir les étapes qui doivent

permettre d'atteindre ces objectifs. Autre axe prioritaire de la stratégie AIM 2050 : la Zone exclusive maritime commune de l'Afrique (CEMZA). Celle-ci doit permettre de « stimuler le commerce intra-africain » en éliminant ou en simplifiant les procédures administratives dans le transport maritime au sein de l'UA. Elle générerait également des avantages géostratégiques puisqu'elle susciterait des efforts collectifs dans la lutte contre les menaces transnationales et environnementales. ■

La voix de l'Afrique à l'ONU en 2012 et 2013

Le Togo a siégé deux ans, de janvier 2012 à décembre 2013, au Conseil de sécurité de l'ONU en tant que pays membre non permanent. Il a, à cette occasion, usé de son pouvoir d'orientation des débats pour inscrire la lutte contre la piraterie dans le golfe de Guinée au cœur de l'agenda international. La diplomatie togolaise a également mis en relief l'impact de la criminalité transnationale organisée (trafic de drogue, d'armes, de personnes...) en Afrique de l'Ouest et elle a martelé la nécessité de répondre à ces problématiques par des actions concertées.

Une stratégie panafricaine pour les mers et les océans

La mer en Afrique et dans le monde

- 75 % des grandes pêcheries mondiales ont été surexploitées ou sont déjà épuisées
- 2 500 milliards de dollars par an dans le monde proviennent des océans (pêche, tourisme, transport...)
- 90 % des importations/exportations en Afrique sont effectuées par la mer
- un acte de piraterie sur cinq dans le monde a lieu dans le Golfe de Guinée
- l'insécurité maritime cause une baisse annuelle de 4,1 % des expéditions de marchandises en vrac
- le coût annuel de la pêche illicite est estimé entre 10 milliards et 23 milliards de dollars

(SOURCE : UNION AFRICAINE)



Consulter le site du Sommet de Lomé
www.african-union-togo2015.com

Port Autonome de Lomé
Zone portuaire - Lomé 1225 - Togo - Tél.: (+228) 22 27 47 42
E-mail : togoport@togoport.tg - www.togo-port.net

