



PROTEGEONS NOS | PROTECT OUR
OCEANS

LOMÉ, TOGO
10 - 15 OCTOBRE 2016

Edition Spéciale | du 14 au 19 Octobre 2016



PARUTION GRATUITE OFFERTE PAR

MAERSK LINE



CEET



Editorial

Infos Edition Spéciale | du 14 au 19 Octobre 2016

✶ Kokouvi Ekpé AGBOH AHOUELETE

ENGAGEMENT UTILE !

Ouf ! Sauf cataclysme ou revirement de situation difficile à imaginer à quelques heures de l'ouverture du Sommet extraordinaire de l'Union Africaine (UA) sur la sécurité et la sûreté maritimes et le développement en Afrique, celui-ci clôturera ses travaux par l'adoption d'une Charte. Le Conseil exécutif (CE) de l'UA s'est prononcé hier à Lomé en faveur du projet ; le président du Conseil, Moussa Faki MAHAMAT indiquant qu'il était temps que les Etats africains se dotent d'un instrument adéquat. « C'est un document important pour la sécurité, la sûreté et le développement. 90% échanges en Afrique s'effectuent par la mer, en import comme export.

C'est donc un défi important », a-t-il souligné. Cette position est une étape décisive dans la signature de la charte. En effet, composé des ministres désignés par les gouvernements des États membres, le CE prend des décisions dans les domaines du commerce international, de la sécurité sociale, de la nourriture, de l'agriculture et des communications. Il est responsable devant la Conférence et prépare les éléments que doit approuver ou discuter la Conférence.

Il faut tout de même dire que ce n'était pas gagné d'avance. Et beaucoup étaient inquiets depuis que la diplomatie togolaise avait imprudemment avancé il y a quelques mois, que la non adoption de la charte serait un échec pour le pays. Les appréhensions ne se sont pas estompées, bien au contraire, lorsque la réunion du Comité de représentants permanents (COREP) a pris fin en début de semaine malgré le consensus dégagé. Et pour cause !

Certains membres du COREP avaient estimé que l'aspect développement n'avait pas été suffisamment détaillé dans le projet de charte en référence aux infrastructures et au développement économique. «La Charte s'est focalisée plus sur les instruments juridiques devant renforcer les moyens de contrôle et de surveillance sur les espaces maritimes africains», avait par exemple confié le président du COREP, Chérif Mohamat ZENE.

Que dire aussi des discours aux allures contradictoires du chef de la diplomatie togolaise et du conseiller à la Mer, l'un considérant la signature de la charte comme un impératif catégorique ; l'autre relativisant et préférant capitaliser sur la volonté commune des pays et des acteurs à mutualiser leurs moyens.

Aujourd'hui, tout semble donc bien rentré dans l'ordre. Même les petits couacs tout à fait excusables constatés au début, ont désormais fait place à une organisation huilée comme une horloge suisse. Et cerise sur le gâteau, la participation serait au-delà des attentes ; l'arrivée annoncée de près de vingt chefs d'Etat étant significative de ce point de vue.

Il est certain que le sujet est d'importance pour tous les pays africains. Qu'ils soient côtiers ou de l'hinterland, ils paient tous le prix fort face aux fléaux qui gangrènent nos mers. Comme ils gagneraient tous dans le succès de la lutte et dans la considération des océans, non pas en termes de dangers ou de menaces, mais comme une opportunité. C'est en cela qu'il faut saluer cet engagement utile du Togo sur la sécurité et la sûreté maritimes.

UN SOMMET AUX MULTIPLES ENJEUX

✶ Augustin NOUKAFOU

Entre identification des risques sécuritaires et détection des menaces maritimes, le sommet de Lomé veut réglementer un secteur d'avenir à travers une charte. Mais surtout, la rencontre qu'accueille le Togo cernera les contours de l'économie bleue qui peut jouer un rôle essentiel dans la transformation structurelle, la croissance économique durable et le développement social du continent.

C'est un sommet extraordinaire aux multiples enjeux qu'accueille le Togo avec pour point d'orgue une profonde réflexion sur les réalités qui planent sur les eaux africaines à l'heure où l'insécurité devient de plus en plus grandissante. Et c'est aussi un fait que l'organisation mise en place par le Togo constitue une des meilleures parmi les grandes rencontres de l'Union africaine. Il s'est agi d'abord d'une bonne volonté d'un petit Etat côtier de l'Afrique de l'ouest dont les dirigeants ont très vite cerné les contours des menaces qui sont aux portes de tous les Etats. L'inscription d'un point sur la sécurité maritime en Afrique à l'ordre du jour de la 23ème Session ordinaire de la Conférence des Chefs d'Etat et de Gouvernement de l'Union Africaine, tenue à Malabo (Guinée Equatoriale), par le Togo relève à la fois d'un sens de l'engagement et de responsabilité.

En accueillant une cinquantaine de délégations africaines pour réfléchir sur la sécurité, la sûreté et le développement, la capitale togolaise devient un lieu historique dans le cadre de la mise en œuvre de la Décision sur la stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans à l'horizon 2050 (Stratégie AIM 2050). L'essentiel des travaux étant de trouver de réponses idoines aux différentes questions que ce sommet soulève et de parvenir à l'adoption finale de la charte de Lomé sur la sécurité maritime.

Prévenir divers risques

La sécurité maritime peut être comprise comme un ensemble de moyens ou de dispositions pris par un Etat afin de prévenir les risques ou des incidents maritimes liés à différents facteurs. Ces derniers peuvent être d'ordre technologique en référence aux accidents, aux collisions ou aux pollutions. Mais ils peuvent aussi relever du brigandage, des trafics illicites et de la piraterie. La sécurité maritime constitue donc un système dont le rôle s'articule autour d'une attention permanente. Au sommet de Lomé, l'urgence est d'abord de rappeler que l'insécurité maritime se fait plus présente à travers des actes d'agression, de brigandage, de vol à main armée, de trafics illicites de tout genre transitant en mer. En exemple, le Golfe de Guinée qui s'étend sur plus de 5000 kilomètres et qui représente de nos jours un foyer de la piraterie maritime. L'Organisation maritime internationale (OMI) a ainsi relevé depuis le début de cette année une vingtaine d'attaques, notamment des vols et des kidnappings.

Un constat qui informe sur la portée du



phénomène si l'on ne l'endigue pas au moment opportun. Les pays africains étudient à cet effet les voies et les moyens qui leurs permettront d'enrayer l'insécurité maritime. Cela passe par le bannissement des actes criminels qui portent une atteinte grave à la paix et la sécurité ainsi qu'à la navigation dans l'ensemble de l'espace maritime africain. Si pour le Premier ministre togolais, Selom Klassou, l'Afrique a « l'impérieux devoir de protéger et de sauver la mer et l'océan », le secrétaire général adjoint des Nations Unies, secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Afrique, estime qu'il était temps qu'un sommet de ce genre réunisse les pays africains afin que des solutions soient trouvées aux défis que suscite le secteur. « Les pays africains ne doivent plus être tributaires des bonnes intentions des autres », ajoute Carlos Lopes. Mais en fait, quelles décisions l'Afrique peut-elle prendre ? Comment les Etats parviendront-ils à sécuriser les eaux africaines ?

C'est une évidence que les pays africains ont depuis les rencontres de Yaoundé (juin 2013) et des Seychelles (février 2015) réalisé de grands pas pour parvenir à leurs attentes dans le secteur maritime. Mais à Lomé, ils effectueront un travail holistique en capitalisant sur les acquis des précédentes rencontres pour définir de nouveaux mécanismes qui peuvent garantir la paix, la sécurité et la stabilité sur les mers et les océans. Les travaux de Lomé visent à consacrer la libre circulation des personnes et des biens par la voie maritime.

Et c'est à travers l'adoption d'un instrument juridique contraignant préconisant des mesures appropriées de lutte contre la piraterie maritime et aux infractions commises en mer que les

Etats entendent détenir pour toujours le contrôle de leurs eaux. A cela s'ajoute, le renforcement de la coopération en matière d'échanges d'information et de poursuites des auteurs présumés d'infractions. « La sécurité maritime n'est pas l'affaire d'un seul pays mais d'une coopération », explique un expert. Conscient que la sécurisation de leurs eaux est parfois mise en mal par l'immigration clandestine, les pays africains présents au sommet de Lomé se penchent aussi sur les approches de solutions aux nombreux problèmes que pose la migration.

Identifier les menaces

Par sûreté maritime, l'on peut comprendre la garantie ou l'assurance qui résulte des dispositions sécuritaires mises en place dans les ports ou les installations portuaires. Cela va de la détection des menaces d'actes illicites qui pèsent sur les navires, les ports et les installations aux mesures de protection contre les différentes menaces. C'est à ce seuil que les Etats africains veulent parvenir. La rencontre de Lomé est ainsi destinée à promouvoir une sûreté maritime basée sur des moyens de sécurité pertinents et adaptés aux défis actuels.

Cette session extraordinaire identifie les risques de sécurité propres à la cinquantaine de pays présents à Lomé. Les travaux consistent à prémunir les navires contre des actes criminels susceptibles de nuire au fonctionnement du transport maritime africain. Le terrorisme et les potentiels actes d'agression contre les équipages et les passagers font partie des thématiques qui retiennent les attentions lors des travaux. La charte que propose ce sommet qu'accueille le Togo comporte un volet dans ce sens.

(Suite à la page 4)





**COMPAGNIE ENERGIE
ELECTRIQUE DU TOGO**

www.ceet.tg



Compteur à consommation
prépayée



La CEET vous offre un service adapté à vos besoins.

QUE GAGNE LE CITOYEN LAMBDA DU SOMMET DE LOMÉ?

✎ Ibrahim SEYDOU

Cette question est devenue récurrente depuis l'annonce de la tenue à Lomé du Sommet extraordinaire de l'Union africaine sur la sécurité et la sûreté maritimes et le développement en Afrique. Et encore plus avec l'arrivée des différentes délégations et le début des échanges.

Dans un des panels qui a planché le 12 octobre sur le thème Commerce et Tourisme maritime, le Directeur général de Maersk Line Togo, monsieur Edem TENGUE a directement répondu aux inquiétudes du « citoyen lambda », indiquant que l'insécurité en mer a de tout temps influencé négativement l'activité mercantile. Il a illustré ses propos en convoquant l'un des épisodes antiques les plus connus, la montée du prix du blé à Rome du fait de la piraterie maritime. «

Pour éradiquer le phénomène, le sénat romain d'alors recourut en 67 avant Jésus-Christ à une loi qui permit de donner une autorité militaire absolue sur les mers, les océans, sur une bande, une flotte de navires et des moyens financiers conséquents au général Pompée, qui vainquit les pirates en 40 jours et ramena le prix du blé à la normale » raconta-t-il. Pour lui, les enjeux sont exactement les mêmes aujourd'hui. « Quand elle ne rend pas impossibles nos activités, la piraterie maritime en augmente suffisamment les coûts (assurances, risques de pertes matérielles et en vies humaines...etc). Au final, les biens transportés en subissent les effets ; qui impactent sur le panier de la ménagère » a-t-il soutenu.

5% DU COMMERCE MONDIAL :

Dans ce panel, il a été aussi question de la faible représentativité de l'Afrique dans le commerce maritime. Selon les intervenants, le transport maritime est l'épine dorsale du commerce international. Plus de 90% des échanges internationaux

de biens passent par la mer. La corrélation entre la croissance économique mondiale et les volumes de marchandises transportées par mer est bien connue. Ils ont regretté la faible représentativité de l'Afrique dans le commerce maritime mondial, environ 5%. Tout en distinguant le commerce maritime de l'Afrique avec le monde et celui de l'Afrique avec elle-même. Pour ce qui est du commerce avec le

de transport et une meilleure interconnexion des économies du continent

Certains participants ont regretté qu'il n'y ait pas d'armateurs africains et que les manutentionnaires soient aussi des sociétés étrangères. Mais pour le dirigeant de Maersk Line, cela était bénéfique pour les chargeurs africains qui bénéficient de taux de fret bon marché et de coûts de



monde les raisons sont dans la faible croissance du PIB, explique monsieur TENGUE. Et il y a une relation de 1 à 4 entre la croissance du PIB et la croissance du volume de biens transportés.

C'est-à-dire que ce volume croît de 4% quand le PIB croît de 1%. En outre, il y a la question de la faible industrialisation qui limite toujours les exportations aux matières premières. Sur les relations de l'Afrique avec elle-même, les panélistes ont relevé l'absence de cabotage le long des côtes africaines qui aurait pu permettre une réduction des coûts

manutention faible. Ajoutant que les bénéfices tirés par les africains ne sont pas forcément à rechercher dans la propriété des moyens de production par des nationaux mais surtout en efficacité et en efficacité des services rendus par ces sociétés quelle que soit leur origine.

Car ces services ont des coûts de marché qui permettent aux exportateurs africains d'être compétitifs sur les marchés internationaux et à la classe moyenne de disposer à des coûts raisonnables de biens de consommation manufacturés.

UN SOMMET AUX MULTIPLES ENJEUX

(Suite de la page 2)

Outre les mesures spéciales que les Etats examinent, des résolutions complémentaires viennent actualiser les dispositions qui définissaient déjà la sûreté maritime en Afrique.

Entre autres, le renforcement de la formation des personnes impliquées dans la sûreté des eaux africaines, la consolidation des dispositifs d'identification et de positionnement des navires ou encore l'échange perpétuel d'informations entre les différents Etats. Lomé se positionne ainsi comme un nouveau point de départ pour le secteur.

L'économie bleue, un secteur d'avenir ?

« Malheureux que l'Afrique ait tourné le dos à la mer », regrettait encore il y a quelques mois un expert du domaine. Ceci, non pas parce que les Etats africains ne s'illustrent pas dans le secteur mais plutôt parce qu'une grande partie des ressources du domaine restent encore inexploitées par ces pays.

En réalité, l'économie bleue en Afrique englobe toutes les étendues d'eau et les rives, qu'il s'agisse des océans et des mers, des côtes, des lacs, des cours d'eau et des nappes souterraines. Le secteur concerne une série d'activités économiques comme « la pêche, l'aquaculture, le tourisme, les transports, la construction navale, l'énergie, la bioprospection et toutes les filières du secteur minier sous-marin ».

A ce jour, l'économie bleue constitue un secteur florissant. 90% des échanges commerciaux entre les Etats s'effectuent par voie maritime et 95 % des communications mondiales s'opèrent par des réseaux sous-marins. Cependant, en Afrique, plusieurs menaces pèsent sur l'économie bleue.

Il y a la piraterie et la violence armée, le trafic des êtres humains, le trafic d'armes et le trafic de drogue. En plus, l'on peut noter des menaces naturelles. La surpêche provoquée par la pêche illicite, non déclarée et non réglementée et d'autres pratiques de

pêche non durables posent également de sérieux problèmes à l'Afrique, de même que la pollution et la destruction des habitats naturels.

Le sommet de Lomé veut trouver une solution à tous ces problèmes et redynamiser le secteur. Les pays africains œuvrent pour profiter des avantages de cette économie.

A cet effet, les 53 Etats délégations venues à Lomé ont des raisons suffisantes. L'économie bleue représente en effet une source de richesse pour ces pays qui entendent convertir leur croissance économique en progrès durable. La rencontre extraordinaire dans la capitale togolaise donne les clés à chaque pays d'associer sa croissance à une répartition inclusive de la richesse et un respect de l'environnement.

Les travaux vont permettre aux pays de diversifier leur économie. Ce sera un moyen pour eux de créer des emplois de qualité dans le secteur de l'économie bleue et d'explorer d'autres stratégies qui leur permettront de répondre à la croissance démographique.

Les Etats sont incités à développer la pêche, l'aquaculture et la mariculture. Pour les spécialistes du domaine, cela ouvre des ambitions pour le continent qui peut développer les industries chimiques, pharmaceutiques et cosmétiques. « L'Afrique ne sera plus dans ce cas un simple fournisseur de matières premières brutes.

Mais la rencontre de Lomé soulève aussi la nécessité pour le continent de développer la logistique et le transport maritimes, les infrastructures portuaires et ferroviaires.

« Les ports africains doivent aller vers une modernisation des équipements. Ils doivent se préparer à l'avenir ». Mais déjà, les Etats africains pensent aussi développer l'énergie renouvelable des océans.

C'est en cela que le sommet de Lomé remplace la mer et l'océan comme des outils de développement durable du continent.



Récupéré n° 0326 / 18 / 10 / 07 / HAAC du 18 / 10 / 07

Adresse : BP. 431 Lomé Tél. +228 2235 7766
E-mail: focusinfos@yahoo.fr

• Directeur de Publication

Ekpé K. AGBOH AHOUELETE

• Rédaction

Albert AGBEKO : Secrétaire de rédaction

Ayi d'ALMEIDA : Resp. Desk Politique

Ibrahim SEYDOU

• Collaboration

Edem QUIST

Essénam KAGLAN

Wilfried ADEGNIKA

• Ont collaboré sur ce numéro

Olivier ADJA

Marc ABOFLAN

• Distribution

Bernard ADADE

• Maison du journalisme

Casier N°49

• Imprimerie

Imprimerie 1 Rois 17

BP. 8043 Lomé Togo

Tél. +228 90054237

99587773

• Conception

Focus Yakou Sarl

Tél: +228 22 26 01 91

+228 22 19 78 20

Lomé Togo

• Tirage

2500 exemplaires



CHRONIQUE

A DÉFI GLOBAL, RÉPONSE COLLECTIVE

C'est un fait irréfutable : aucun pays africain pris isolément ne peut assumer totalement sa souveraineté maritime. Non que les Etats du continent n'aient pas la volonté, ni l'agenda mais parce qu'un tel exercice requiert des moyens humains, techniques et financiers dont nous ne disposons pas à ce jour. Et pour être plus précis, disons que les fortunes sont diverses parmi les 38 pays du continent disposant de façade maritime : L'Egypte, l'Algérie et le Nigeria ne sont pas logés à la même enseigne que la Guinée-Bissau, le Liberia et la Sierra Leone.

Plus grave, le camp d'en face, celui des organisations criminelles et souvent de certaines multinationales respectables, dispose de grandes capacités à déjouer la vigilance des Etats africains. En atteste l'exemple de la pêche illégale qui cause chaque année à l'Afrique un préjudice financier estimé à pas moins de deux milliards de dollars.

Le manque à gagner pour nos économies est bien plus élevé lorsqu'on y ajoute tous les droits non perçus sur les navires remplis de marchandises qui empruntent, à notre insu, nos routes maritimes. Mais le plus grand danger qui nous guette, c'est de voir

demain les organisations terroristes qui écument le continent passer de la terre ferme à la voie maritime et fluviale pour perpétrer leurs actions meurtrières. Boko Haram s'y adonne déjà dans le lit du lac Tchad avec des pirogues de fortune.

Seule alternative crédible

Face à cette menace réelle et explosive, la seule réponse africaine crédible ne peut être que collective. Elle passe d'abord par la mutualisation des moyens de surveillance des côtes africaines, des moyens de formation ainsi que les échanges d'information. Mais pour être efficace, la mutualisation

doit être complétée par une harmonisation des législations dans un premier temps au plan sous-régional puis à l'échelle continentale.

L'enjeu n'est pas tant l'organisation des sommets successifs (Yaoundé, Lomé) ou l'adoption de nouveaux textes même contraignants que l'avènement d'une culture de travail ensemble, d'une coopération inter-Etats qui fait tant défaut actuellement. En effet, chaque Etat travaille de son côté, avec son agenda national sans en référer ni au voisin ni à l'organisation sous-régionale à laquelle il appartient. Ainsi, le Sénégal négocie seul son accord de pêche avec l'Union européenne, la

Mauritanie fait de même, la Guinée-Conakry aussi. Résultat, ces pays s'en tirent avec des accords notoirement déséquilibrés. Il faut donc, pour renverser cette tendance, se mettre ensemble. A cet effet, des tentatives sont en cours dans la lutte contre le terrorisme avec le G-5 Sahel qui regroupe le Burkina Faso, le Mali, la Mauritanie, le Niger et le Tchad. La même approche a été retenue par les Etats du Bassin du Lac Tchad (Cameroun, Niger, Nigeria, Tchad) avec la création de la Force mixte multinationale (FMM) pour lutter contre le groupe extrémiste nigérian Boko Haram. L'Union africaine doit convaincre ses Etats membres disposant de façade maritime de reprendre à leur compte cette recherche de réponse collective. Ce n'est pas une option mais la seule alternative crédible pour garantir la sûreté et la sécurité maritimes sur le continent.



Seidik Abba, journaliste et écrivain
Ancien Chef du bureau de Panapress à Paris
Ancien Rédacteur en chef central à Jeune-Afrique
Chroniqueur à Monde Afrique

ILS ONT DIT...

FAURE ESSOZIMNA GNASSINGBE, Président de la République togolaise

« ...en prenant l'initiative de ce sommet sous l'égide de l'Union africaine, le Togo fait le bon choix. Celui de contribuer très activement à impulser des changements qualitatifs. Le rendez-vous de Lomé, au-delà de conférer de nouveau à notre pays le rôle de carrefour de grandes rencontres régionales voire internationales, consacrera surtout la pertinence des échanges et je l'espère, l'originalité des mesures idoines qui détermineront l'avenir de notre économie. Nous ne devons pas perdre de vue que le développement durable de nos pays exige les conditions sine qua none de paix et de sécurité... »



SELOM KLASSOU, Premier ministre togolais

« Le Togo s'est résolument inscrit dans une logique de renforcement de ses actions en mers à travers une série de mesures contenues dans la stratégie nationale pour la mer et le littoral. Cette stratégie vise, à travers diverses réformes législatives, réglementaires et l'élaboration d'outils variés de planification des activités du secteur maritime, à garantir la sécurité et la sûreté le long des frontières maritimes togolaises, à développer l'économie bleue, à asseoir une gestion durable de l'écosystème marin et à promouvoir les opportunités d'emploi à travers le partenariat public-privé »



Nkosazana Dlamini Zuma, Présidente de la Commission de l'Union africaine

« L'espace marin est un bien commun à tous, pour le commerce et la sécurité du continent. Si nous avons un bien, il est de notre devoir de le protéger. La sécurité dans le secteur maritime est très importante étant donné que c'est par la mer que se font plusieurs échanges commerciaux (...) Il y a des criminels et pirates qui utilisent malheureusement la mer à des fins et des trafics illicites, notamment le commerce de la drogue, les armes et les trafics humains. D'où l'urgence aujourd'hui d'avoir une stratégie commune pour protéger nos mers et nos océans ».



MOHAMED IBN CHAMBAS, Représentant spécial pour l'Afrique de l'Ouest de Ban Ki-moon

« Les Nations unies sont très intéressées par ce sommet. C'est une opportunité pour toute l'Afrique de définir une approche globale pour combattre la piraterie, non seulement dans le Golfe de Guinée mais en Afrique en général. Des résultats concrets sont attendus »



STANISLAS BABA, ministre conseiller pour la mer du Président togolais

« Sur les 54 Etats africains, 38 sont des pays côtiers et plus de 90% des exportations et importations africaines s'effectuent par la mer. Les zones économiques exclusives (ZEE) africaines se déploient sur 13 millions de km², avec un plateau continental de près de 6,5 millions de km² des réservoirs et zones humides, soit 17% des ressources mondiales d'eau douce »



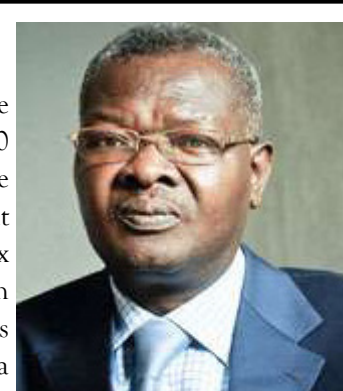
ROBERT DUSSEY, ministre togolais des Affaires Etrangères

«...Le sommet de Yaoundé était un sommet régional sur une seule thématique, la piraterie. Il a posé les premiers jalons, qui ont permis une coordination – même si elle n'est pas parfaite – et un partage d'informations entre les pays du Golfe de Guinée. Le sommet de Lomé est un sommet de l'Union africaine, c'est tout le continent qui se réunit. Le but c'est l'adoption d'une charte de l'Union africaine sur la sûreté, la sécurité maritime et le développement... »



AGBEYOME KODJO, Ancien Premier ministre togolais

« Au niveau de la piraterie maritime, le Bureau Maritime International a recensé 4 000 actes de piraterie entre 1980 et 2010. Ce qui équivaut à 45 actes de grand banditisme perpétré par les gangsters de la mer chaque année. C'est tout à l'honneur du Togo d'avoir accepté d'offrir son merveilleux cadre pour engager au niveau multilatéral la concertation devant déboucher sur des mesures cohérentes et appropriées pour rendre la terre et la mer moins risquées pour la sécurité humaine et pour l'épanouissement de l'économie internationale car qui contrôle la Mer contrôle la Terre ».



LOME, APRES YAOUNDE ET SEYCHELLES

REVUE DES INITIATIVES CONTINENTALES CONTRE LA PIRATERIE MARITIME

Les chefs d'États et de gouvernement ainsi que les délégations des 54 pays de l'Union Africaine (UA) qui se réuniront demain 15 octobre à Lomé auront pour ambition d'adopter une feuille de route sur la sécurité maritime en Afrique, à travers une charte. Cette session extraordinaire de l'UA capitalisera sur les résultats des sommets de Yaoundé (juin 2013) et des Seychelles (février 2015), premières initiatives continentales sur le sujet. Revue !

Les Chefs d'Etat et de Gouvernement de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique Centrale (CEEAC), de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) et de la Commission du Golfe de Guinée (CGG) sur la Sûreté et la Sécurité Maritimes dans le golfe de Guinée ont tenu les 24 et 25 à Yaoundé 2013 (CAMEROUN) un sommet en vue de l'adoption des documents stratégiques relatifs à la sûreté et à la sécurité maritimes dans le golfe de Guinée, dans le cadre de la mise en oeuvre de la Résolution 2039 (2012) du Conseil de sécurité des Nations unies. Qualifiée d'historique par le communiqué final, cette rencontre avait été précédée le 21 juin par un symposium international sur les défis sécuritaires dans le golfe de Guinée.

Les leaders régionaux avaient réaffirmé leur adhésion aux textes fondamentaux de la CEEAC, de la CEDEAO et de la CGG relatifs à la bonne gouvernance, à la paix et à la sécurité et réitéré leur préoccupation face aux graves menaces posées par la piraterie, les vols à main armée et autres activités maritimes illicites dans le golfe de Guinée. Ils avaient salué l'adoption des Résolutions 2018 (2011) et 2039 (2012) par le Conseil de sécurité des Nations unies et de la stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans – horizon 2050 par l'Union africaine. Et s'étaient félicités des initiatives prises par la



Un cargo avec des contenaires

CEEAC, la CEDEAO et la CGG sur la sécurité maritime, notamment la stratégie visant à garantir les intérêts vitaux en mer des Etats de la CEEAC, de l'élaboration en cours de la stratégie maritime intégrée de la CEDEAO et de la stratégie de la CGG pour la gestion de la paix et de la sécurité dans la région, de la fructueuse coopération entre les régions de l'Afrique centrale et de l'Afrique de l'Ouest, sur la sûreté et la sécurité maritimes.

Désireux de conjuguer leurs efforts en vue de définir un cadre juridique commun et approprié pour lutter contre la piraterie, les vols à main armée et les autres activités illicites commises en mer dans le domaine maritime de l'Afrique centrale et de l'Afrique de l'Ouest, les dirigeants de ces deux zones ont adopté le code de conduite relative à la prévention et à la répression des actes de

piraterie, des vols à main armée, à l'encontre des navires et des activités maritimes illicites en Afrique de l'Ouest et du Centre, signé en séance par les ministres des Etats de l'Afrique centrale et de l'Ouest ; et dont la mise en oeuvre sera évaluée après un délai de trois ans. Ils ont également adopté le mémorandum d'entente entre la CEEAC, la CEDEAO, et la C.G.G. sur la sûreté et la sécurité dans l'espace maritime de l'Afrique centrale et de l'Afrique de l'Ouest. Et signé une Déclaration sur la sûreté et la sécurité dans l'espace maritime commune dite « Déclaration de Yaoundé ». Ils ont instruit leurs communautés respectives à rendre opérationnel le mécanisme de mise en oeuvre des décisions du mémorandum d'entente avec l'appui des partenaires.

Le Sommet a décidé que le Cameroun abritera le siège du Centre interrégional de coordi-

nation, prévu par le mémorandum d'entente entre la CEEAC, la CEDEAO et la CGG sur la sûreté et la sécurité dans l'espace maritime de l'Afrique centrale et de l'Afrique de l'Ouest. Furent présents : Paul Biya (Cameroun) Idriss Deby Itno (Tchad), Alasane Ouattara (Côte d'Ivoire), Thomas Boni Yayi, Bénin), Blaise Compaoré (Burkina Faso), Denis Sassou N'guesso (Congo), Ali BONGO (Gabon), Teodoro Obiang Nguema (Guinée Equatoriale), Mahamadou Issoufou (Niger), Goodluck Jonathan (Nigéria), Manuel Pinto da Costa (Sao Tome et Principe), Faure Gnassingbé (Togo), etc.

SUIVI :

La réunion ministérielle de l'Union africaine sur la sécurité et la sûreté maritimes qui s'est déroulée à Victoria (Seychelles) les 08 et 09 février 2015 s'inscrit dans le prolongement de la réunion tenue à Bruxelles, le 1er avril 2014, sous l'égide de la Commission de l'Union européenne pour discuter des questions de sûreté et sécurité maritimes dans la Corne de l'Afrique et dans le Golfe de Guinée. Il avait alors été convenu de convoquer une réunion ministérielle pour assurer le suivi requis. Il y a été rappelé que la maîtrise du domaine maritime du continent est cruciale pour permettre à l'Afrique d'exploiter pleinement les immenses potentialités qu'il recèle.

Pour ce faire, les ministres ont estimé devoir lutter davantage plus efficacement face aux nombreuses menaces qui pèsent sur l'espace maritime du continent. Celles-ci portent, entre autres, sur la piraterie maritime et les vols à main

armée en mer, la pêche illégale, le déversement de déchets toxiques, la pollution, ainsi que sur nombre de trafics illicites qui participent de la criminalité transnationale organisée. Le danger couru est d'autant plus grand que les liens entre cette criminalité et le terrorisme sont de plus en plus avérés et étroits, ont constaté les participants.

De fait, il a été recommandé de prendre appui sur les nombreuses décisions et initiatives prises par les instances compétentes de l'Union africaine et par les Communautés économiques régionales. Et également souligné la nécessité de l'élaboration d'une Stratégie globale pour assurer une gestion efficace du domaine maritime africain. Il a été rappelé la décision prise il y a de cela quelques années par le Comité technique spécialisé sur la défense, la sécurité et la sûreté en vue de la mise en place, dans le cadre de la Force africaine en attente, d'une Cellule d'information et de coordination maritime.

L'Union africaine a adopté une Stratégie maritime à l'horizon 2050 visant à promouvoir une approche intégrée et concertée impliquant tous les acteurs concernés, de façon à maximiser les bénéfices que l'Afrique et ses populations tirent du vaste domaine maritime du continent.

Il s'agit de prendre les initiatives pour la mise en oeuvre de cette Stratégie, ont noté les participants. Qui ont salué au passage le travail remarquable accompli par les Communautés économiques régionales et souhaité qu'il soit pris en compte.

Et après le sommet ?

Le Togo devrait profiter des retombées diplomatiques mais aussi économiques du sommet de Lomé sur la sécurité, la sûreté maritimes et le développement en Afrique. Les nombreux aménagements effectués dans la capitale restent et demeurent propriété des Togolais. Il faudra veiller surtout à l'aménagement des routes et des places spéciales aménagées dans l'optique de cette rencontre de Lomé. Les mesures prises

notamment pour la sécurisation de la ville, sa propriété et son assainissement doivent perdurer. Car la capitale doit désormais se positionner pour accueillir d'importantes rencontres. Des pays comme l'Ethiopie ont bâti une économie autour du business des rencontres internationales. Hôtellerie, tourisme avec les nombreux prestataires autour. Lomé dispose désormais d'un centre de conférence hautement

technologique situé à proximité du Palais des Congrès qui a tout donné depuis près de 30 ans. Le nouveau site devrait permettre à notre pays d'abriter des rendez-vous à l'échelle africaine et même mondiale. L'expertise acquise lors de cet événement doit véritablement permettre au Togo de se replacer dans les relations internationales. Et un service après vente du sommet de Lomé devrait être mis en place pour maintenir

aussi longtemps que possible le souvenir de ces quelques jours auprès de nos hôtes. Lomé aspire à redevenir la « Suisse de l'Afrique » qu'elle était dans les années 70. Un havre de paix, politiquement stable dont la renommée dépasse les frontières du continent. Pour ce faire, il faut une union sacrée des acteurs politiques, économiques et sociaux. La nouvelle renommée du Togo profite à tous, sans exceptions.

APERÇU HISTORIQUE SUR LE CONCEPT DE « SÉCURITÉ MARITIME »

✎ Olivier ADJA

Le Togo accueille du 10 au 15 octobre, le sommet extraordinaire de l'Union africaine (UA) sur la sécurité, la sûreté maritimes et le développement en Afrique d'où devrait sortir la très attendue Charte africaine sur les océans. L'enjeu étant d'ouvrir une guerre sans merci contre les fléaux de piraterie, de trafics de drogue, d'armes et d'êtres humains en mer ainsi que d'autres actes délictueux qui portent un sérieux coup à l'économie du continent.

Qu'est-ce que la sécurité maritime ?

La sécurité, est l'état d'une personne ou d'un groupe de personnes convaincues d'être à l'abri de tout danger. Elle se définit également comme l'absence ou la limitation de risques dans un domaine précis. Le domaine concerné ici est la mer. La mer peut-elle être un endroit sûr qui ne présente aucun risque pour l'homme ? La question a occupé pendant des siècles, des générations de chercheurs et de penseurs qui sont finalement arrivées à la conclusion que la sécurité en mer, ne peut-être qu'un « idéal à atteindre et le restera ». « Comment peut-on imaginer, dans un milieu si hostile sur lequel les hommes n'ont aucun contrôle, que puisse exister une quelconque notion de sécurité ?

La sécurité en mer n'existe pas. Si l'on souhaite en parler, ce n'est possible qu'à travers la sécurité à bord des navires : les hommes ont essayé de rendre les navires « sécuritaires », et ce, grâce aux expériences qu'ils ont vécues en mer. Ils ont construit des navires qui, jusqu'à un certain point, peuvent résister aux périls de la mer ou autres « actes de Dieu ». Si l'on peut ici oser une comparaison, on dira que ces hommes ont agi de la même façon que le droit romain s'est formé, de façon casuistique. Au fur et à mesure que les problèmes se posaient, ils ont essayé de trouver des solutions. Aujourd'hui, et si l'on retire l'activité hauturière de ce constat, les marins se sentent plus en sécurité qu'ils ne semblaient l'être auparavant », avance Marine Esvelin dans un essai consacré à « l'histoire de la sécurité maritime ».

La notion même de sécurité maritime est apparue avec l'émergence de la marine marchande et des risques liés à la navigation dans ce vaste espace bleu. L'histoire de la sécurité maritime est donc intrinsèquement liée à l'histoire des risques rencontrés par les navigateurs en mer. La piraterie maritime et à ses heures de gloire en sont également pour quelque chose.

Les débuts de la piraterie maritime Selon les historiens, la piraterie maritime a pris de l'ampleur entre le XVII et XVIII^e siècle, du fait

notamment de la découverte d'une nouvelle route maritime entre l'Europe et l'Inde ce qui boostait considérablement le commerce vers le nouveau monde car de nombreux bateaux qui partaient pour l'Inde et les Amériques revenaient les cales chargées d'or et de marchandises telles que le tabac, la soie, les épices... Une aubaine qui



attire des groupes de hors-la-loi qui choisissaient des endroits stratégiques comme les Caraïbes ou Madagascar, loin de toutes civilisations pour s'attaquer aux navires marchands afin de les piller. Même si les chercheurs estiment que l'origine des actes de piraterie remonte au moins à l'Antiquité, il ne reste pas moins vrai que ces actes ont pris une réelle ampleur entre les XVII et XVIII^e siècle drainant dans leur sillage, des légendes autour de « redoutables pirates » tels que Edward Teach, dit « Barbe Noire », qui a opéré dans les Antilles et sur la côte Est des colonies américaines entre 1700 et 1718 et Olivier Levasseur qu'on surnommait « La Buse ». L'histoire informe sans trop de précisions que celui-ci aurait laissé un fabuleux trésor dans les îles des caraïbes avant sa mort par pendaison le 7 juillet 1730 à Saint-Paul.

La mer et ses aléas

Outre la piraterie maritime, la mer et ses aléas ont été de tout temps, des facteurs de risque et d'insécurité pour les navires et leur équipage. L'exemple du naufrage du Titanic le 15 avril 1912, reste le plus marquant de l'histoire contemporaine et démontre à suffisance que la piraterie ne constitue pas la seule et unique menace à la navigation ma-

ritime. La tragédie du Titanic est encore vivace dans les mémoires plus d'un siècle après et ceci est certainement dû au nombre de personnes qui y ont laissé leur vie.

Ce naufrage a d'ailleurs motivé la communauté des hommes à décider la mise en place de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) adoptée en 1914. C'est ainsi, estiment les experts, que la notion de sécurité maritime en est venue à « occuper le premier rang dans la conscience publique ».

Partout dans le monde, la pression se faisait de plus en plus sentir

vue un autre risque, cette fois-ci lié à l'architecture des navires eux-mêmes. Au début de la navigation, les navires étaient essentiellement construits à l'aide de matériaux fragiles et non résistants à l'eau et aux vagues. Les tempêtes et orages faisaient à cette époque beaucoup de dégâts sur les navires d'où la recherche effrénée de solutions afin d'assurer la sécurité des hommes et des biens.

La sécurité maritime, naissance et évolution

A la naissance de la navigation maritime, l'insécurité, surtout celle

liée aux tempêtes était combattue d'une seule façon à savoir, le largage des marchandises contenues à bord des bateaux. Le but est de délester les bâtiments et de minimiser les risques de naufrage à cause du poids. À cette époque, la sécurité des navires et de leur équipage passait essentiellement par le jet à la mer des marchandises en cas de danger lié aux périls de la mer. Une pratique, qui selon les chercheurs, serait née à l'époque des Phéniciens et qui par la suite

a été juridiquement mieux encadrée par les Rhodiens dans la Lex Rhodia de jactu (loi rhodienne du jet à la mer).

Le principe était ceci : à chaque fois qu'un navire allait en mer et était victime soit d'attaques de pirates soit de la rage des eaux, il devait se débarrasser d'une partie, voire de la totalité de sa cargaison. Ce qui donnait lieu parfois à des situations où, certains marchands s'en sortaient avec leurs marchandises intacts tandis que d'autres moins nantis, voyaient leurs bagages jetés en priorité à la mer. Certaines fois, mais pas toujours, l'équité était recherchée. Ainsi on regardait les marchandises qui avaient été jetées. Les marchandises arrivées ne pouvaient alors pas être récupérées par leurs destinataires sans que les autres marchands n'indemnisent dans une certaine proportion, celui dont les marchandises avaient été jetées. En cas de refus d'indemniser le malheureux, le capitaine, seul maître à bord, disposait d'un droit de rétention des marchandises pour faire pression sur le récalcitrant. Les récits bibliques font cas de deux exemples célèbres de cette situation. Il s'agit du naufrage de Jonas (Jonas 1,2 et 3) et de Paul (Actes 27 et suivants). Par le recours au jet, le capitaine travaillait à établir la sécurité à bord de son navire.

La notion d'assurance, qui permet aux navires ainsi qu'à leur équipage et cargaison d'être couverts a été adoptée à Londres en 1666 à la suite d'un grave incendie. Ensuite vont apparaître en 1563, l'obligation faite aux constructeurs de navires de veiller à leur parfaire navigabilité et bonne conception, (Suite à la page 18)

Repères : la Sécurité maritime en quelques dates

18 décembre 2012 : Réunion à Abidjan du comité de pilotage préparatoire au sommet des chefs d'Etat et de gouvernement d'Afrique occidentale et centrale pour la mise en œuvre de la Résolution 2039 du Conseil de sécurité des Nations unies sur la sécurité maritime dans le Golfe de Guinée.

24 au 25 juin 2013 : Sommet des chefs d'Etat et de gouvernement d'Afrique occidentale et centrale sur la sûreté et la sécurité dans le golfe de Guinée à Yaoundé au Cameroun.

10 août 2013 : Organisation d'un sommet des Chefs d'Etats de la Commission du Golfe de Guinée (CGG) à Malabo.

26 et 27 juin 2014 : Réunion des Chefs d'Etat et de gouvernement de l'Union Africaine à Malabo (Guinée Equatoriale) et décision de confier au Togo l'organisation du Sommet sur la Sécurité Maritime.

17 septembre 2015 : Report du sommet extraordinaire

sur la sécurité, la sûreté maritimes et le développement en Afrique de Lomé par l'UA.

30 au 31 janvier 2016 : Annonce à Addis-Abeba d'une nouvelle date pour le sommet extraordinaire sur la sécurité, la sûreté et le développement de Lomé.

21 mars 2016 : Rencontre à Londres entre le ministre togolais des affaires étrangères Robert et le secrétaire général de l'Organisation Maritime Internationale (OMI), M. Ki-Tack LIM.

Juillet 2016 : Confirmation à Kigali au Rwanda du Président Faure Gnassingbé de la tenue effective à Lomé du sommet de l'UA.

8 et 9 septembre 2016 : Réunion à Lomé des ministres de l'UA autour du projet de charte du sommet de Lomé.

2 au 7 septembre 2016 : Examen à Lomé du projet de charte sur la sécurité maritime par les experts de l'UA.



WHY A SUMMIT ON MARITIME SECURITY?

The aim of the Lomé Conference is to make maritime space the key driver of Africa's economic and social development.

The Heads of State and Government of the 54 countries in the African Union will meet in Lomé on 15 October 2016, with experts and leaders from the business world, in order to establish a roadmap on Maritime Security in Africa. This special session will build on the results of the summits held in Yaoundé (June 2013) and the Seychelles (February 2015), in order to put in place an African strategy for the protection of its seas and oceans, to provide peace, security and stability, and to make African maritime space the key driver for sustainable economic development.

Africa's inland waters, oceans and seas are under pressure. Over the years, traditional maritime activities like shipping and fishing have escalated, while new activities such as aquaculture or renewable offshore energy have also been introduced. However, the upsurge of maritime activities is taking place against a background of insecurity, with various forms of illegal trafficking, deterioration in the marine environment and its biodiversity, as well as the compounded impacts of climate change. Over recent decades, the accumulated revenue losses resulting directly from illegal activities in the African maritime sector add up to hundreds of billions of US dollars, without counting the loss of human lives.

The integrated African strategy for seas and oceans for 2050 (AIM

2050 Strategy) takes into account not only the significant potential that the African maritime sector possesses in terms of the creation of wealth, but also the fact that the Member States of the African Union share common maritime opportunities and challenges, which means that, as many as they are, they also share a major role to play in promoting the political commitment needed to implement this strategy.

Maritime Piracy

Modern sea piracy pays little attention to the nationality of the ship attacked. These violent actions take place in the open sea, but also in harbors, anchorages and along the coasts. In 2013, 51 attacks were recorded in the Gulf of Guinea. Moreover, West Africa has been the site of intercontinental transit for a long time: the gateway for cocaine coming from Latin America and headed for Europe. The economic, security and strategic challenges of piracy and drug trafficking are indisputable. The phenomenon calls for a global response that should include a specific legal framework, means of surveillance and response, and sub-regional coordinating bodies. However, only a strong and united Africa can inspire the necessary international coordination that builds on the areas of maritime safety and security.

Illicit traffic of all sorts

How do we develop security mea-

sures that will protect the jobs that depend on the industry? Illicit traffic threatens the lifeblood of a country's economy, and compromises its capacity to trade with the rest of the world. It is from the port that the products proudly created by the millions of workers, farmers and entrepreneurs of a country leave for distant markets. It is from that same port that goods enter: goods that will be used by the country's inhabitants. But when illicit traffic jeopardizes the course of those goods, it is lawful jobs that are affected. It is therefore important to set up a dedicated organization to combat illicit traffic, and to directly address one of the needs of all countries around the world: that of creating jobs.

Illicit Fishing

Illicit fishing depletes fish stocks, destroys marine habitats, results in distortion of competition for honest fishermen and enfeebles coastal communities, particularly in Africa. It is estimated that illicit fishing causes West Africa the loss of 170 billion CFA francs per year. Africa therefore needs to invest more in the acquisition of efficient surveillance and control equipment in order to fight illicit fishing. The aim of this item is to create a catch certification scheme for the import and export of fishery products. The summit will also discuss how to use existing technologies to combat illicit fishing.

The Sea as a factor in development

How should Africa prepare for an



Carte du Golfe de Guinée

unprecedented increase in trade and commerce?

The cargo ship is the emblem of the globalization of goods, and the world's major ports compete to pick up the traffic. Africa is expecting a sharp increase in commercial trade with the rest of the world, linked directly to its growing middle class. Such an increase in commercial activities requires modern ports where cargos can be exchanged efficiently. How is the continent getting its port infrastructures ready for this increase in commercial activity? What innovations have been planned and which management procedures need to be put in place? What role will digital technologies have in enabling modern docks to better manage the flow of containers?

Conservation of the Marine Environment

Limiting the environmental impact of ports and protecting the biodiversity of our coasts:

Handling dry bulk produces dust that can then contaminate the environment. The transferring of liquids can cause leaks or unexpected spills. Vapor emissions from a shipment can result in air pollution. Poor waste management and loss of shipments can have toxic effects on the oceans. Fishing represents a vital contribution to the food and nutritional security of more than 200 million Africans and provides an income for over 10 million fishermen.

Freight handling often produces effects that can have negative consequences on the environment. Hence, it is important to develop marine eco-design by anticipating the effects of infrastructure and integrating them into the ecosystem. What are the international best practices to ensure the conservation of biodiversity in the context of a long-term development program? What steps can we put in place in order to measure the ecological quality of port areas?

www.african-union-togo2015.com

PIRACY ON THE DECREASE BUT THREAT STILL THERE

Incidences of Piracy in the Gulf of Guinea and Horn of Africa have been decreasing but waters off West Africa remain dangerous and criminal gangs in East Africa are still a lingering threat, according to a new report.

These were some of the conclusions from a recent Oceans Beyond Piracy (OBP) meeting that convened 35 maritime experts to discuss the current state of maritime piracy off the east and west coasts of Africa in the runup to the upcoming African Union Maritime Summit in Lomé, Togo, later this month.

The OBP working group meeting noted that the upturn in kidnapping for ransom incidents in the Gulf of Guinea in the last quarter of 2015 and the first quarter of 2016 appears to have been reduced through a combination of increased patrols by the Nigerian Navy, increased use of contracted security and a refocus of attacks away from piracy at sea and more towards inland infrastructure.

"While the waters in the Gulf of Guinea remain dangerous, regional nations are increasingly able to respond to piracy attacks through operational coordination across the zones developed through the Yaoundé process. Recent examples of these successes include the Nigerian Navy's armed response to pirate attacks on the MT Maximus in February and the Vectus Osprey in August of this year. International actors are supporting the regional states by coordinating Maritime Situational Awareness for merchant vessels through the Maritime Domain Awareness for Trade - Gulf of Guinea (MDAT - GoG) framework," Oceans Beyond Piracy said.

Regarding the rule of law, Oceans

Beyond Piracy said there is considerable frustration that regional justice systems are still not able or willing to hold pirates accountable. "As evidenced off the Horn of Africa, the commitment to arrest, prosecute and incarcerate pirates was essential in building trust between the shipping industry and regional states as well as sending a signal of regional resolve to address the issue based on the rule of law."

For the Horn of Africa region, Oceans Beyond Piracy said it has recorded a decline in international counter-piracy spending from \$7 Billion in 2010 down to \$1.3 Billion in 2015, noting that an effective deterrence has been maintained due to more cost-effective counter-piracy measures and the overall decline in pirate activity. "However, participants agreed that piracy gangs are still organized and retain

the capability and intent to attack international shipping. These criminal networks are currently focused on other criminal activity, but are watching to see if conditions at sea become favourable again for piracy attacks."

In spite of emerging maritime crises elsewhere, Oceans Beyond Piracy said international forces remain committed to support countries in the Horn of Africa/Western Indian Ocean region to deal with piracy. "It is hoped that support for operational issues can be increasingly provided by regional partners and so-called 'independent deployers.' It was also stressed that capacity building plans for regional forces are still many years from effectively suppressing piracy on their own."

The international fight against piracy has seen the apprehension, prosecution, conviction and incarceration of more than 1 000 pirates.

Nevertheless, Oceans Beyond Piracy has urged shipping organisations not to become complacent and to sustain deterrence.

"As commercial shipping patterns return to pre-crisis norms, there is concern that a growing number of vulnerable vessels are not following recommended procedures such as transiting through the Internationally Recognized Transit Corridor in the Gulf of Aden. There are also clear indications that the use of armed guards is decreasing in all areas of the High Risk Area (HRA). These developments may risk creating opportunities for pirates to reassert piracy business models," OBP said. "Shipping organizations still implore their members to remain vigilant and follow BMP4 recommendations while the HRA remains in effect."

www.defenceweb.co.za



ON AFRICAN COASTLINES, PROSPERITY AND SECURITY GO TOGETHER

Africa's leaders must see their marine space as important for its economic potential, not just as a security threat. Reversing traditional 'sea blindness' is a no-brainer for African development; 70 per cent of African countries have coastlines, and even land-locked countries need safe seas for trade. Africa's coastlines are an under-exploited resource, which could enhance social and economic stability. Higher per capita food supply from fish would reduce hunger and improve nutrition. Sustainable tourism could be developed, demanding healthy marine bio-diversity, which in turn requires the protection of more marine areas.

Encouragingly, the next African Union summit in Togo on 15 October signals a new ambition to move Africa's maritime agenda beyond security. It complements the UN's new Sustainable Development Goal 14, which challenges the world to act urgently to restore healthy, productive and resilient oceans and seas, and reflects the emphasis placed on the 'blue economy' by some of Africa's coastal and island states. The AU has already highlighted these issues in both its Agenda 2063 and its 2050 Integrated Maritime Strategy, but the summit provides an inflection point: Africa's governments now need to generate the political will to implement maritime development ideas effectively.

Strategic economic importance
To capitalize on the potential of the sea, coastlines need to be factored into development planning. Coastal communities in Africa bear the brunt of climate change and ocean acidification, and the focus of policy-makers in African governments does not always encompass those living on the peripheries. Overfishing and pollution can combine to push them into crisis, worsening

the challenges of insecurity and migration. There are nonetheless examples of innovative new thinking in Africa that could help the emergence of national 'blue economies' on the continent.

In the western Indian Ocean there is encouraging news about gross marine product and the asset base that underpins that. The 'blue economy' dimension is relatively new for policy-makers but some countries are showing the way with innovative financial experiments, such as Seychelles' issue of a debt for marine conservation swap and its intention to issue a 'blue bond'. Others are looking at tourism through a sustainable lens. For example, nine countries, including Senegal, Tanzania and Mozambique, supported by the Global Environment Facility and the United Nations Environment Programme, have been the focus of study on how to conserve eco-systems while reducing negative impacts from coastal tourism.

The African Union, African Development Bank and United Nations Economic Commission for Africa have all begun to look at 'blue eco-

nomy' policy options and can help build coherent strategy models to assist regional and country planners.



If the oceans' marine resources are to remain healthy, policy should aim at sustainability and generating benefit from ecosystem services, rather than focusing solely on extraction. This approach has been seized positively by island and coastal states like Kenya and Seychelles, which have seen success by integrating the 'blue economy' agenda into joined-up cross-governmental action.

Dual priorities
But other African countries seem to be waiting for evidence of impact on jobs and GDP before they act. And even if the right policies are put in place, the development, safety and security of seas remain fundamentally a challenge of governance. Weak national capacities in providing effective law enforcement including coastguards, and weak

tant agreements for regional cooperation have been signed for East and West Africa. And low-cost collaboration between eight eastern African countries through the FISH-i Africa initiative is hitting illegal fishing operators, including those targeting tuna. But insecurity and crime remain an issue, including in the Gulf of Guinea. The dual priorities of marine security and development should be pursued in concert. Local, national and international efforts towards a healthy, productive, sustainable ocean space will only succeed if basic security is guaranteed. And healthy, prosperous coastal communities can help mitigate security threats including piracy and illegal migration.

Thirty African heads of state are expected to attend the AU Extraordinary Summit on Maritime Security, Safety and Development in Lomé. These leaders must realize the urgency of a shift in strategic planning, to see the marine space as important for its economic potential, not just as an arena for countering security threats.

Source: Bob Dewar, Associate Fellow, Africa Programme

Chatham House, the Royal Institute of International Affairs, an independent policy institute based in London.

✉ Marc ABOFLAN

INDISCRET :

POURQUOI DAME VENUS A DISPARU DU ROND POINT DE L'AÉROPORT ?

Erigé au carrefour principal de l'aéroport de Lomé, le monument « Venus de Lomé » a été nuitamment déboulonné et remplacé par une décoration à l'effigie du sommet de Lomé. Qu'est-il advenu de la mystérieuse statue située à l'entrée principale du pays par voie aérienne ?

Selon des informations relayées par les médias, le monument «Venus de Lomé» est un don à la ville du directeur général de la Société Ceko BTP, M. Constantin Amouzou d'une valeur de 130 millions de FCFA. La société dit avoir conçu l'ouvrage pour mettre en valeur la beauté de la femme togolaise après s'être inspirée d'un ouvrage similaire perceptible à Dubaï.

Seulement, plus d'une année après la livraison du monument, l'ouvrage n'a jamais été dévoilé. Mieux, à chaque fois que le vent a voulu en révéler la splendeur, les concepteurs sont venus rattacher solidement les voiles. Avant la fatidique nuit où le monument a été arraché à l'affection de ceux qui espéraient pouvoir admirer pleinement un jour le joyau. Il nous revient que le mystère autour du monument s'explique par une vieille prophétie d'un certain

Israël Dekpoe que distillent depuis un certain temps au sein de la population, un groupe de politicards. Selon la prophétie, les pères de l'indépendance du pays ont conclu un pacte avec la divinité Venus (Ablo en Éwé), pour les délivrer des Colons. C'est de là que découlerait le mot « Ablodé » qui signifie indépendance et dont l'étymologie proviendrait de « Ablo » et « De » qui veut dire, délivré par Venus en Éwé.

Pour les milieux chrétiens, ériger et dévoiler un tel monument à l'entrée principale du pays, équivaut non seulement à donner du crédit aux tenants de cette prophétie, mais aussi à consacrer le Togo définitivement à Venus.

C'est donc le lobby chrétien (un regroupement des Eglises charismatiques du Togo et du conseil chrétien du Togo, appuyé par l'Eglise

Catholique) qui bénéficieraient d'une oreille très attentive auprès du locataire du « Palais », qui ont pesé de tous leurs poids auprès du Chef de l'Etat, chrétien lui même, pour que « La Venus de Lomé » ne soit jamais dévoilée et finisse déboulonné.

Comme quoi, même s'ils ne sont pas (encore) institutionnalisés ici, les lobbies ont le vent en poupe à Lomé également.

Reste à savoir, si la Venus atterrira dans un autre carrefour de la capitale ou finira à Sotouboua, dans la nouvelle cité en construction par la société CECO...

Qui est Vénus

Vénus, ou Aphrodite pour les grecs, est connue pour être la déesse de l'Amour et de la Beauté. Elle est l'une des déesses les plus influentes de la Mythologie et sa figure est souvent utilisée pour représenter le symbole



Monument représentant «La Venus»

de l'amour et de la beauté, et être le canon féminin idéal.

C'est une déesse qui depuis son origine est en lien avec la fécondité, et le charme, mais elle sera aussi associée à d'autres valeurs et prendra un caractère extrêmement complexe chez les romains, notamment en devenant déesse protectrice ou

mère d'une dynastie. Il existe alors de nombreuses représentations de Vénus.

C'est en l'assimilant à Aphrodite qu'elle prend son caractère de déesse de l'Amour et de la Beauté.

Elle est représentée diversement avec de nombreux attributs à travers les âges.



SOMMET DE LOMÉ : LE FILM DES ÉVÉNEMENTS

✎ Ayi d'ALMEIDA

Le sommet de Lomé sur la sécurité, la sûreté maritimes et le développement en Afrique bat son plein depuis lundi. Pendant que les officiels planchent sur l'étude et l'adoption de la charte de Lomé, on discute de différentes thématiques liées à la mer dans les « side events ». En attendant la journée de samedi réservée aux chefs d'Etat et de gouvernement de l'Union, le pari du Togo de réussir à adopter un instrument juridique est presque réussi.

« Side Events »

Les travaux de l'événement ont officiellement démarré avec l'inauguration lundi des « side events », les événements parallèles du sommet autour du thème de la sécurité maritime. C'est le Premier ministre togolais, Komi Selom Klassou, représentant le chef de l'Etat qui a inauguré ces « side events » et le village des partenaires. Pendant quatre jours, 238 experts et participants ont profité d'un espace de près de 3.000 m² entièrement dédié comprenant des salles de conférences et un village des partenaires.

« Ces side events se veulent un lieu d'échanges et de débats sur 10 thématiques liées à la problématique de la sécurité maritime », a indiqué le chef de la diplomatie togolaise, Robert Dussey qui souhaite que les participants trouvent

time et les trafics en mer.

Des experts internationaux de haut niveau ont exposé la problématique en insistant d'abord sur la nécessité de définir des réponses globales, en lien avec les autres grands enjeux qui seront évoqués lors du sommet de Lomé. Ils ont ensuite expliqué que les politiques qui doivent être mises en œuvre doivent se fonder en premier lieu sur les capacités des Etats qui doivent s'efforcer d'améliorer la cohérence du fonctionnement interne de leurs institutions.

La thématique consacrée aux trafics illicites par voie maritime a mis en exergue le fait qu'il est impératif de développer les exercices navals conjoints et des formations communes entre pays de la région, y compris avec les Etats enclavés concernés par les circuits de la criminalité transnationale

dommages considérables causés par la pêche illicite, la protection et la sécurisation des domaines de pêche apparaissent clairement comme des priorités. Pour les experts présents à Lomé, la mer est a priori une formidable chance pour l'Afrique, sous réserve que les pays améliorent d'abord leur connaissance des fonds marins et des océans.

Jeudi, les participants ont abordés le thème de la sûreté et de la sécurité maritime au cours de deux conférences.

L'insécurité maritime en Afrique, marquée par une recrudescence des actes de piraterie dans les Golfs d'Aden et de Guinée est caractérisée par des manifestations complexes. Mais il s'agit d'un sujet qui manque souvent à l'ordre du jour des sommets politiques africains de haut niveau,



Les participants au sommet lors d'un atelier

La journée de vendredi sera consacrée à la gouvernance maritime aux échanges en matière judiciaire et de police. Le renforcement de la gouvernance maritime est essentiel à la conduite de la stratégie définie par l'UA. Les experts traiteront des questions prioritaires de l'ingénierie financière innovante, de l'harmonisation des corpus juridiques et des processus de coopération interétatique, notamment en matière judiciaire et de police.

Travaux des instances de l'UA

Différentes instances de l'organisation se réunissent à Lomé pour préparer, étudier et adopter la charte de Lomé, en vue de son examen par la conférence des chefs d'Etat et de gouvernement de l'UA.

Le comité des représentants permanents de l'Union africaine (COREP) qui réunit l'ensemble des ambassadeurs accrédités auprès de l'UA a démarré ses travaux mardi.

Ses membres se sont penchés sur le projet de charte que le Togo souhaite voir adopter par l'organisation panafricaine. Afin d'être certain que les pays membres comprennent bien les enjeux du sommet, Robert Dussey, ministre des affaires étrangères du Togo a appelé à la nécessaire mobilisation de l'Afrique pour sécuriser les océans et assurer aux populations riveraines un avenir meilleur.

Le projet soumis par le Togo a été adopté mercredi à la fin des travaux du COREP. Le président du COREP, Chérif Mahamat Zène a souhaité que la charte marque « une nouvelle étape décisive pour doter le continent d'un cadre juridique et technique de prévention

et de lutte contre les menaces sur les espaces maritimes africains. »

Le projet de charte a été soumis jeudi aux ministres des Affaires étrangères de l'Union africaine réunis au sein du conseil exécutif. Avant d'être adopté par les chefs d'Etat et de gouvernement le 15 octobre prochain dans la capitale togolaise.

« Nos espaces maritimes et nos côtes sont devenus le théâtre d'une recrudescence d'activités illicites qui constituent une menace dangereuse, tant à la sécurité de nos populations qu'au développement harmonieux de nos Etats », a souligné Robert Dussey, le chef de la diplomatie togolaise à l'ouverture des travaux avant d'indiquer que « Renoncer au potentiel qu'offre la mer, l'abandonner aux mains des pirates et des narcotrafiquants, se désengager des responsabilités qui sont les nôtres en termes de protection des espèces maritimes et des ressources naturelles dont il regorge, reviendrait à freiner notre élan vers un progrès qui assure le bien-être de tous et de chacun ».

En fin de matinée de jeudi, la charte de Lomé a été adoptée par les ministres membres du conseil exécutif de l'UA.

La présidente de la Commission Nkosazana Dlamini-Zuma, a salué l'engagement des autorités togolaises qui n'ont pas ménagé leurs efforts pour permettre une adoption de cette charte par les différentes instances de l'organisation. 17 présidents ont confirmé leur présence à Lomé au 13 octobre, selon les chiffres fournis par l'Union Africaine pour la conférence des chefs d'Etat et de gouvernement prévue samedi et qui devrait aboutir à l'adoption et la signature de la Charte de Lomé.



Vue partielle du public lors de la cérémonie d'ouverture

des réponses aux défis que sont les menaces qui pèsent sur les océans. Des obstacles à l'essor d'une économie bleue. Carlos Lopes, secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Afrique a souligné qu'il était grand temps que l'Afrique se prenne en main sur les questions de sécurité des côtes et du développement de l'économie liée à la mer. « Les pays africains ne doivent plus être tributaires des bonnes intentions des autres ».

La journée de mardi des « side events » a été consacrée au thème de la lutte contre la piraterie mari-

organisée.

Mercredi, les experts ont abordé les questions relatives à l'économie bleue.

Les spécialistes ont convenu du besoin d'appréhender la mer comme un ensemble global et continu, qu'il s'agisse de la protéger ou encore de l'exploiter durablement. Ils se sont également entendus sur la nécessité de mieux communiquer auprès des populations sur les potentialités et les risques qui pèsent sur leurs espaces maritimes. Compte tenu de l'enjeu vital que représente la pêche pour les populations et des

pourtant nécessaire pour pouvoir produire une stratégie complète de sécurité et développer une économie bleue. Or, dans le contexte d'une mondialisation croissante, la mer est devenue une voie très importante pour le commerce international, étant donné que 50 000 navires couvrent 80% du commerce mondial et que 80% du commerce des hydrocarbures se fait par voie maritime. Les experts proposent de mutualiser les efforts et trouver des mesures contraignantes face au laxisme de certains Etats, apparemment indifférents au péril.



LE SOMMET EN IMAGES



UNE CHARTE À TOUT PRIX POUR SÉCURISER LES OCÉANS

✎ Marc ABOFLAN

L'adoption de la charte de Lomé sera le point culminant du sommet de Lomé sur la sécurité et la sûreté maritimes et le développement en Afrique. Déjà jeudi, le Conseil exécutif de l'Union africaine qui regroupe les ministres des Affaires étrangères des pays membres de l'organisation a validé le document qui sera soumis samedi aux chefs d'Etat et de gouvernement. A Lomé on espère vivement que cette charte sera adoptée.

Avant d'être adoptée par les chefs d'Etats et de gouvernement samedi, la charte de Lomé a fait tout un circuit. Après avoir été étudiée et adoptée par le Comité technique spécialisé (CTS) sur la Justice et les Affaires juridiques de l'Union Africaine les 08 et 09 septembre dernier, elle a été adoptée par la session extraordinaire du Comité des Représentants Permanents de l'Union Africaine (COREP) avant d'être validée par Conseil exécutif de l'Union africaine.

Selon un document de l'Organisation Nationale de l'Action de l'Etat en mer (OANEM), une des entités chargées de préparer le texte, « la charte de Lomé se veut réaliste, en d'autres termes être à la portée des moyens existants des Etats, des regroupements sous régionaux, du continent et de la communauté internationale et adapté à l'acuité, l'occurrence et la complexité des problèmes à résoudre. La charte jouira d'une effectivité en étant pragmatique, concret, et s'appuyant sur des mécanismes existants et opérationnels ou en cours d'opérationnalisation, adossé sur un cadre juridique international traduit de façon cohérente au plan national et harmonieux au plan régional ». Cherif Mahamat Zene, ambassadeur et représentant permanent du Tchad auprès de l'Union africaine, président du COREP rap-

pelle que la stratégie africaine intégrée maritime à l'horizon 2050, adoptée en janvier 2014, met en exergue les immenses potentialités et opportunités économiques que présente le domaine maritime pour l'Afrique. De ce fait, le projet de «Charte de Lomé» marque une nouvelle étape décisive visant à doter le continent d'un cadre juridique et technique de prévention et de lutte contre les menaces sur les espaces maritimes africains. « Elle situe le concept de l'économie bleue, définit les mesures d'atténuation des effets de changement climatique et de gestion des risques et catastrophes maritimes », selon M. Zene.

« Le sommet de Lomé a lieu dans un contexte marqué par les menaces complexes sur les espaces maritimes africains », indique le ministre Robert Dussey, en charge des Affaires Etrangères du Togo. Selon lui, le continent est confronté à l'insécurité en mer, les espaces maritimes et les côtes sont devenus le théâtre d'une recrudescence d'activités illicites qui constituent une menace dangereuse tant sur la sécurité des populations que sur le développement harmonieux des Etats. Le ministre a fait cas d'actes de piraterie, de pêche illicite, des trafics de drogues, d'êtres humains et d'armes, qui sont des crimes commis par des groupes malveillants bien

organisés. Face à ces crimes, l'Afrique devra assumer sa part de responsabilité dans la sécurisation des mers et des océans qui l'entourent et qui sont de véritables vecteurs de développement. Parce qu'ils constituent des espaces privilégiés de création de richesses, grâce à la diversité des activités génératrices de revenus qu'ils favorisent et aux flux des échanges commerciaux, à l'échelle internationale, qu'ils permettent de promouvoir.

Autant dire que le projet de charte de Lomé, s'il est adopté par les chefs d'Etat, permettra aux pays africains de mutualiser leurs efforts, d'harmoniser leurs instruments juridiques et de renforcer leurs moyens de contrôle et de surveillance sur leurs espaces maritimes

« Ce texte nous permettra, à bien des égards, de relever le défi vital de la pleine exploitation de nos ressources maritimes, facteurs déterminants de l'éclosion de notre économie bleue, source innovante de prospérité partagée », a relevé Robert Dussey.

Mobilisation

Avant le début de la réunion de Lomé, la jeunesse africaine s'est mobilisée pour clamer son souhait de voir aboutir le document que propose le Togo. Caravane, meeting, rencontres de réflexions autour du thème «



la responsabilité de la jeunesse face aux défis de la sécurité et la sûreté maritimes en Afrique », tout a été mis en œuvre par le Congrès Africain pour le Développement, la Démocratie et la Relance Economique (CADDRE) pour mobiliser les Togolais autour de l'adoption d'un document qui prenne en compte toutes les préoccupations de l'heure, mais aussi les besoins et aspirations de la jeunesse. Pour ce faire, le CADDRE a retenu six points essentiels : la sécurité et la sûreté maritimes, la pollution maritime, migration clandestine par la voie maritime, exploitation et promotion des ressources maritimes, la responsabilité des populations côtières et la stabilité, politique, économique et développement, proposés dans un document adressé à l'Union Africaine.

« L'approche du CADDRE au cours de ce sommet de Lomé est de poser le récurrent problème africain de la nécessité d'associer impérieusement aux prises de grandes décisions et orien-

tations, toutes les couches de la vie nationale ou les couches cibles, notamment la jeunesse et les collectivités locales et villageoises côtières », indique M. Martial Akpane, président du CADDRE.

L'essentiel pour ces jeunes est que l'Afrique maîtrise les eaux, car qui « contrôle la mer contrôle la terre ». Si pendant longtemps, les Etats-Unis ont eu le monopole absolu du contrôle des eaux, et qu'ils ne sont titillés ces quelques temps que par quelques nations occidentales et la Chine, il est temps pour l'Afrique de se doter d'une stratégie de contrôle des mers, notamment une force navale commune.

Une mobilisation, dont le but est d'amener les gouvernants à ne pas quitter Lomé, sans signer la charte, afin de doter le continent d'un instrument juridique fort, à même de permettre à l'Afrique d'assurer la sécurité de ses côtes et de développer l'économie bleue.

Cap sur l'organisation du 1er sommet Afrique-Israël ?

Le Président togolais et le Premier ministre israélien se sont convenus en août de l'organisation à Lomé d'un sommet israélo-africain sur le thème « sécurité et développement » en vue du renforcement des liens de coopération entre Israël et l'Afrique.

Le Togo se positionne donc

comme partenaire privilégié de l'Etat d'Israël pour bénéficier de son expertise dans les domaines de l'agriculture, de la sécurité et du développement.

Ce sommet, s'il est organisé, consacrera une nouvelle donne dans les relations internationales car jusqu'ici les relations d'Israël avec les pays africains restent disparates. «

Le Togo est très important pour nous, l'Afrique est très importante pour nous. Nous avons une excellente relation, une grande amitié et nous cherchons à intensifier notre coopération et notre amitié pour le succès continu du Togo », avait déclaré M. Netanyahu, lors d'une conférence de presse à l'issue d'une rencontre avec le président Faure Gnassingbé.

Plusieurs pays africains réchauffent leurs relations avec Israël, à l'instar du Tchad qui a renoué fin juillet des contacts diplomatiques avec Israël après un arrêt de quarante ans (1972). C'est le cas également de la Guinée qui avait rompu ses liens diplomatiques avec Israël en 1967, à la suite de la Guerre des six jours. Le mouvement devrait se poursuivre.

PARUTION GRATUITE OFFERTE PAR

MAERSK LINE



CEET





L'eau représente
70%
de la superficie
du monde

mais uniquement
0,6% de sa
superficie est protégée



60%
de la population
mondiale habite près
de la mer

50 milliards \$

Coût annuel de la mauvaise
gestion des pêcheries



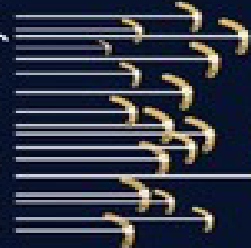
50% O₂



de l'oxygène que nous respirons
est produit par les océans

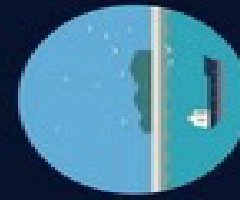
75%

des grandes pêcheries
mondiales ont été surexploitées
ou sont déjà épuisées



10-23 milliards \$

Coût annuel de la pêche illégale



1950

20 millions de tonnes

PRODUCTION MONDIALE DE PÊCHE

Aujourd'hui

2500 milliards \$

par an dans le monde proviennent des
océans (pêche, recherche sous-marine,
tourisme, transport maritime)



Aujourd'hui

90% & 65%

de l'échange international & de l'approvisionnement énergétique
sont transportés par la mer

38 pays
africain sont
côtiers

\$ 25 milliards \$

estimation des pertes
commerciales dans
le Golfe d'Aden



1/5
des attaques pirates
ont lieu dans le
Golfe de Guinée

90%

des importations/exportations en
Afrique sont effectuées par la mer

4.1%



1
attaque par
semaine

moyenne des attaques de pirates
dans le Golfe de Guinée



>100 milliards \$

la valeur du pétrole qui
a disparu depuis 1960



1960

Aujourd'hui



Parole aux citoyens

Ils n'ont pas (tous) accès aux salles des discussions. Mais ce n'est pas pour autant que les Togolais n'ont pas leur mot à dire sur cette grande rencontre qu'abrite leur pays et qui aboutira à la signature d'une charte qui portera le nom de la capitale togolaise.

Paul Missiagbeto, professeur de philosophie et sciences politiques

« Nous gardons l'espoir que cette démarche novatrice portée par le Togo aura l'écho nécessaire ».

« Ce sommet de la sécurité et de sûreté maritimes et du développement en Afrique a la particularité de faire une jonction entre la lutte contre la piraterie maritime et le développement économique durable du continent. Il pose les vrais problèmes notamment comment mutualiser les moyens pour combattre définitivement le fléau maritime qui se nourrit de la misère des jeunes déscolarisés et désœuvrés à la merci des bandes mafieuses. Il s'engage à travers une charte maritime africaine et se donne les moyens juridiques de réprimer cette criminalité qui n'a d'autres noms que le terrorisme maritime. Nous gardons l'espoir que cette démarche novatrice portée par le Togo et son gouvernement aura l'écho nécessaire auprès des leaders du continent africain ».



Délali Obobi, journaliste :

« Notre diplomatie est toujours active sur les problèmes de sécurité et de développement à l'échelle du continent »

« Le sommet sur la sécurité maritime qui se tient à Lomé n'est pas en soi une mauvaise chose. Même pendant les années 70-80 Lomé était coutumier des sommets internationaux de grande envergure. On se rappelle des sommets ACP-UE, Lomé I, Lomé II, Lomé III etc. Notre diplomatie est toujours active sur les problèmes de sécurité et de développement à l'échelle du continent et dans le monde. Mais le citoyen ne comprend pas pourquoi son gouvernement se tracasse pour organiser ces genres de sommets pendant que les problèmes économiques et sociaux restent sans solutions à l'intérieur. L'épineux problème des salaires des enseignants, les réformes institutionnelles et constitutionnelles au plan politique, l'état de délabrement avancé de nos hôpitaux et les conditions de travail du corps médical, les salaires des agents de l'État en général, de nos forces de sécurité et de défense en particulier (ceux-là même qui ont la lourde responsabilité du maintien de l'ordre et de la lutte contre le terrorisme terrestre, maritime ou aérien)

Notre souhait est que le gouvernement déploie la même volonté, le même engagement à faire face aux problèmes internes comme il vient de le faire pour le sommet de l'UA sur la sécurité maritime et le développement ».



Chantal Adjignon, secrétaire de direction

« On devrait normalement résoudre beaucoup de problèmes en laissant de côté de sommet »

« Depuis un certain moment, il y a eu des tapages médiatiques sur le fait que le Togo organise un sommet sur la sécurité maritime. En tant que citoyenne, je n'ai pas tellement aimé cela dans le sens où notre pays souffre de beaucoup de maux qu'on devrait normalement résoudre en laissant de côté de sommet là. Si nous voyons le budget consacré à ce sommet on se demande est-ce que nos autorités pensent à nous réellement, savent-elles que nous existons ? En tant que citoyens quel profit tirons-nous de ce sommet ? On nous explique qu'il y aura des retombées pour le Togolais anonyme. Je n'ai pas d'éléments pour apprécier mais je veux y croire. Sinon ce serait du gachis »



Patrick Nébadi, enseignant

« Ce sommet va renforcer l'image du Togo sur le plan diplomatique ».

« Ce sommet est une bonne chose pour le Togo parce que ça peut renforcer l'image du Togo sur le plan diplomatique. Depuis l'arrivée de Faure Gnassingbé à la tête du pays, on n'a pas eu un sommet de cette envergure comme ce que nous sommes en train de voir. Donc je pense que c'est une bonne chose. Par exemple au niveau des hôtels, nous voyons que ces établissements voient leur chiffre d'affaire augmenter. Les étrangers qui visitent le pays et qui ont une mauvaise image du Togo verront que les choses marchent actuellement ici ».



SAHAM Assurance

N°1 en Assurance Automobile au Togo.

Assurez donc vos véhicules à SAHAM TOGO

+228 22 21 79 91 / 22 22 98 98

DÉCRYPTAGE :

COMMENT FONCTIONNE LA DIPLOMATIE TOGOLAISE SOUS FAURE GNASSINGBÉ ?

✶ E. d'ALMEIDA

Son prédécesseur avait de l'appétit pour les rencontres internationales et ne ratait pas d'occasion pour en accueillir au Togo. Lui semble privilégier la diplomatie silencieuse mais efficace. Enquête sur le style diplomatique de celui qui préside aux destinées du Togo depuis 2005.

« Lorsqu'il parle, ses interlocuteurs écoutent attentivement notamment parce qu'il s'exprime peu ». Cette observation d'un diplomate africain croisé dans les allées d'un sommet onusien auquel participait Faure Gnassingbé résume le personnage. Lorsqu'il accède au pouvoir en avril 2005, le Togo est très isolé sur la scène internationale. Un peu plus de dix ans après, le « petit » pays d'Afrique de l'ouest accueille de nombreux chefs d'Etat et de gouvernement du continent. « Le challenge a été difficile mais exaltant », témoigne un ancien conseiller diplomatique du numéro Un togolais. Car Faure Gnassingbé a méthodiquement construit sa diplomatie telle une araignée tisse sa toile, avec patience et habileté.

Bon voisinage

On a connu les relations parfois orageuses entre le Togo et certains pays voisins dans les années 1980, le Burkina Faso du capitaine Thomas Sankara, le Ghana du Gerry John Rawlings, de temps en temps le Bénin de Mathieu Kérékou. « Il ne s'agissait souvent que de problèmes entre personnes car le président Eyadema avait une manière propre à lui d'imposer son autorité de doyen à ses voisins », explique un journaliste qui a longtemps côtoyé l'ex chef de l'Etat togolais décédé en février 2005. Lorsqu'il accède au pouvoir la même année, Faure Gnassingbé soigne ses rapports avec ses voisins en y dépêchant très vite des émissaires. Très vite, les liens se resserrent avec Mathieu Kérékou, Blaise Compaoré –qui sera un acteur majeur du dialogue politique togolais– et John Agyekum Kufuor. La même proximité est entretenue avec les différents successeurs de ces derniers. Fin mars 2016, alors qu'il n'est pas encore officiellement investi à la tête de son pays, le tout frais élu Président du Bénin va effectuer son premier déplacement de Chef d'Etat élu au Togo. Les deux hommes très décontractés ne se connaissaient officiellement pas avant cette rencontre.

Faure Gnassingbé a indiqué alors sur Twitter avoir eu un « entretien chaleureux » avec Patrice Talon. « Je l'ai félicité pour son élection et ai transmis, à travers lui, mes félicitations au peuple béninois ». Depuis, les deux hommes se rencontrent souvent lors de rencontres internationales et échangent régulièrement sur des questions stratégiques pour leurs pays.

La chute de Blaise Compaoré en octobre 2014 et la période de transition politique ouverte juste après ne changeront rien aux relations entre les dirigeants togolais et burkinabè. Pourtant, de nombreux médias ont relayé à l'époque une information laissant croire à une brouille entre les nouvelles autorités issues de la Transition et le pouvoir de Lomé. Fidèle à lui-même Faure Gnassingbé se tait, même si quotidiennement les rumeurs d'une présence à Lomé d'ex-dignitaires du CDP de Blaise Compaoré sont distillées par les médias. C'est un lieutenant-colonel Isaac Yacouba Zida tout sourire qui rendra pourtant visite fin mai 2015 à Faure Gnassingbé à Pya (450km au nord de Lomé). Le Premier ministre, homme fort de la Transition a justifié la visite au Togo en rappelant que le « président Faure Gnassingbé s'était impliqué très tôt dans la recherche d'une solution politique à la crise burkinabè et qu'il avait poursuivi ses efforts ». De fait, le président togolais s'est abstenu d'une quelconque prise de position publique et officielle sur la situation au « pays des Hommes intègres », se rappelant d'appeler les acteurs à la retenue pour le bien des populations burkinabè. Faure Gnassingbé a participé aux côtés de ses pairs de la sous-région le 29 décembre 2015 à la cérémonie d'investiture du Président élu, Roch Kaboré. Mais Faure Gnassingbé ne se contente pas d'entretenir des relations de bon voisinage avec ses pairs des pays limitrophes.

Déplacements millimétrés

Le chef de l'Etat togolais voyage



Faure Gnassingbe, Président de la République Togolaise

régulièrement, allant à la rencontre de ses pairs du continent mais aussi d'ailleurs. Parmi ses « amis intimes », on cite notamment le sénégalais Macky Sall, l'Ivoirien Alassane Ouattara, le Malien IBK, le Rwandais Paul Kagamé, l'Ethiopien Haile Mariam Dessalegn... « Les visites officielles effectuées à l'Etranger sont toujours minutieusement préparées et aboutissent souvent à la signature d'importants accords de coopération ». Dernier séjour en date, la visite en Ethiopie début octobre a été l'occasion pour les deux dirigeants de signer trois accords de coopération à savoir : un accord de coopération culturelle ; un accord de coopération dans le domaine du tourisme et un mémorandum portant création d'une commission mixte.

A l'extérieur des frontières africaines, Faure Gnassingbé mise sur une diplomatie économique pour impacter directement le quotidien des populations togolaises. Ainsi en visite officielle en Allemagne début juin, le président togolais a multiplié les rencontres avec les milieux d'affaires pour les inciter à investir dans les domaines porteurs au Togo. Le séjour de Faure Gnassingbé a également été marqué par la signature d'un important accord financier le 9 juin. Le Togo a bénéficié d'un engagement financier de 54 millions d'euros de la part de l'Allemagne (en hausse de +30 % par rapport à l'exercice précédent) répartis

entre les projets de coopération financière et de coopération technique sur la période 2016-2017. Faure Gnassingbé a participé à un forum économique qui a réuni près de 200 entrepreneurs allemands issus des secteurs de l'énergie, des travaux publics, des infrastructures portuaires, des transports et des télécommunications. Quelques jours plus tôt, le président togolais parvenait à mobiliser plus de 100 millions d'euros de financement en Chine. Cette dernière a d'ailleurs annoncé l'annulation partielle de la dette extérieure du Togo au 31 décembre 2015. Le Président Xi Jinping a promis à son homologue togolais la révision des taux des prêts concessionnels de Pékin et l'octroi d'un don de 18 milliards de F CFA en faveur de l'agriculture.

Modèles de développement

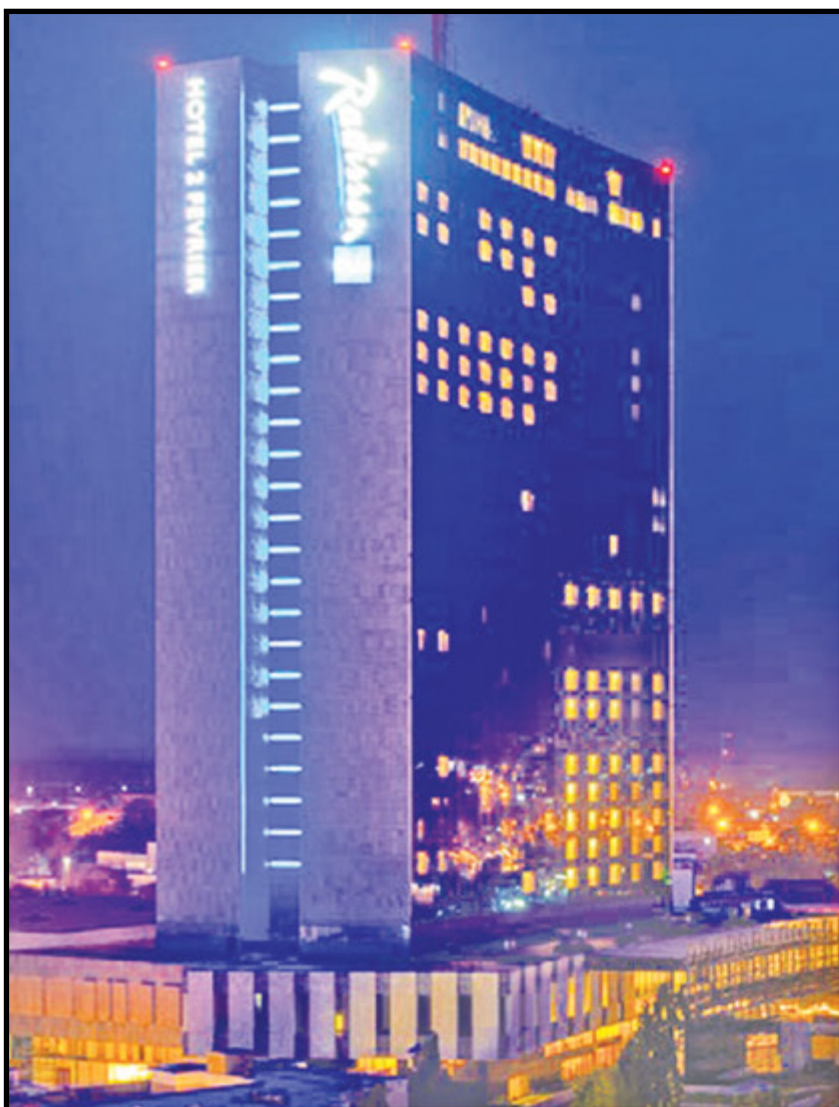
Ceux qui le côtoient le décrivent comme un homme fasciné par les réussites des pays ayant des ressemblances démographiques et économiques semblables au Togo. Faure Gnassingbé et Paul Kagamé s'apprécient ainsi et le Togo s'inspirent dans de nombreux domaines des réussites rwandaises. Le Togo souhaite s'imposer sur la scène continentale comme un modèle de développement réussi. Pour ce faire, il faut « additionner les expériences des uns et des autres pour bâtir un modèle de développement propre au

Togo », explique au diplomate togolais.

De fait, Faure Gnassingbé est un dirigeant apprécié et écouté par ses pairs. Le succès des tables rondes organisées par le Togo à New York en marge de l'Assemblée Générale de l'ONU est une preuve de cette efficacité diplomatique. Lorsqu'il prend la parole lors d'une réunion spéciale organisée par la Banque mondiale au sommet de Paris sur le climat (COP 21), Faure Gnassingbé va rappeler dans un style propre à lui les priorités de son pays en matière d'infrastructures sur le corridor Abidjan-Lagos. Pour lui, il faut penser à soulager les souffrances des populations victimes de l'érosion côtière avant de penser à construire des routes menacées également par l'avancée de la mer. Une intervention saluée par ses pairs présents qui ont abondé dans le même sens.

Le succès du sommet de Lomé dédié à la sécurité maritime est une preuve du changement du cap de la diplomatie togolaise sous Faure Gnassingbé. Cette diplomatie désormais dite « de résultats » doit mener des actions concrètes perceptibles dans le quotidien des populations togolaise et au-delà, africaines. Il ne s'agit plus donc de convoiter la présidence de telle ou telle institution, mais d'œuvrer « peu importe la position », à la visibilité d'une diplomatie aussi engagée que celle du Togo.





SOMMET DE LOME

sur la sécurité maritime et le développement en Afrique



15 OCTOBRE 2016
LOME TOGO



MOBILISONS-NOUS POUR LA PROTECTION DE NOS OCÉANS!



Ce message est offert par le
Conseil National des Patrons de Presse (CONAPP)
avec le soutien de Maersk Line Togo



DE L'ENERGIE POUR LE SOMMET.

✎ Ibrahim SEYDOU

Les Togolais et les trois mille (3000) délégués peuvent se rassurer : il y aura de l'énergie pendant toute la durée du Sommet et même au-delà. Le Gouvernement togolais s'y est engagé, question d'image et de prestige ; la Compagnie Energie Electrique du Togo (CEET) s'en est donné les moyens.

De fait, selon monsieur G. Koli-Yidaou BAKO, Conseiller principal du Directeur général, l'électricien togolais a procédé à une revue générale du réseau pendant des mois à l'avance. Objectif : le rendre plus sûr et davantage fiable. Ainsi, environ 4 kms de

être normalisés et régularisés dans la zone périurbaine de Lomé. De même, une opération de repérage des poteaux et supports défectueux préalablement entamée, consolident les efforts de mise à niveau du réseau électrique. Et pour renforcer l'éclairage

des dizaines de ruelles donnant accès à des sites d'hébergement des conférenciers et jusque-là non éclairés, ont été raccordées à l'éclairage public.

GARANTIR LA FOURNITURE.

La hantise des dirigeants de la CEET est une éventuelle interruption dans la fourniture de l'énergie durant le Sommet ; ce qui serait une catastrophe. La société a donc mis en place un véritable « plan de guerre » pour assurer au site de l'évènement ses besoins énergétiques, estimés à 1000 kVa tout en garantissant au reste du pays un régime normal ; soit un total de 150 MW aux heures de pointe.

L'entreprise publique a donc mis à contribution ses fournisseurs. D'abord la Compagnie Energie du Bénin (CEB) qui s'est engagée à mettre ses sources les plus fiables au bénéfice du Togo, provenant notamment du barrage de NANGBETO pour environ 60 MW. Volta River Authority (VRA), avec 10 MW viendrait en appoint des sources de la CEB le cas échéant. Ensuite Contour



G. Koli-Yidaou BAKO, Conseiller principal du DG de la CEET

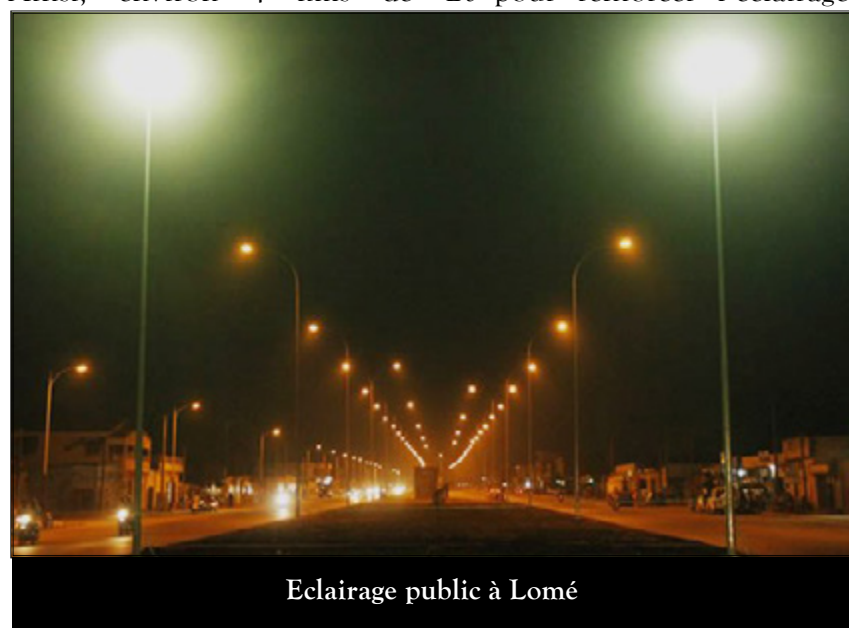
Global, auquel l'électricien va assurer la quantité de fuel nécessaire lui permettant la production d'au moins 90 MW. A ces disponibilités, il faut ajouter les 20 MW que celle-ci est en mesure de produire à partir de ses propres centrales, en cas de besoin.

Durant tout le Sommet, un centre de commandement basé au Bureau Central de Conduite (BCC) a été constitué pour contrôler tout le dispositif et parer à toute éventualité. Sous la supervision du directeur général, le centre assure la permanence et la veille, avec une équipe répartie sur le

terrain, prête à intervenir et à reconfigurer le cas échéant.

Tout cela n'aurait pas été rendu possible si la CEET n'avait pas longtemps anticipé en mettant en place un réseau de communication basé sur la technologie de radiocommunication DMR.

Ce dispositif permet d'effectuer en toute transparence les manœuvres de gestion de réseau de distribution électrique. Il couvre aujourd'hui l'ensemble du territoire et autorise la coordination en tout lieu où se trouvent des infrastructures d'exploitation.



Eclairage public à Lomé

câbles de moyenne tension ont été notamment remplacés. Les réseaux de distribution anarchiques ont commencé à

public et donner à la capitale une impression de ville lumière, plus de deux mille (2000) lampes ont été remplacées et

LA SÉCURITÉ, L'AUTRE DÉFI DU SOMMET DE LOMÉ

✎ Albert AGBEKO

Ils sont déployés aux carrefours stratégiques de la capitale. Leur présence discrète se veut rassurante pour la population et les invités au sommet sur la sécurité maritime. Les forces de l'ordre veulent être également au rendez-vous d'une rencontre historique organisée au Togo.

Le dispositif sécuritaire en place à Lomé ces derniers jours est impressionnant. Visibles aux carrefours, le long des principales artères de la ville, devant les édifices publics ou privés notamment les banques, les hôtels, les centres commerciaux, des militaires armes au poing, la main sur la gâchette, cagoulés ou non, prêts à parer à toute éventualité. Une présence qui ne surprend pas les habitants. « Nous ne sommes pas habitués à cette forte présence militaire dans la ville mais c'est rassurant, c'est pour notre propre sécurité. Nous savons que notre pays accueille un sommet », confie Zenab, une commerçante au marché de Hedzranawoè.

Ce sommet n'implique pas seulement la présence militaire

dans la ville, il impose également certains changements dans le vécu quotidien des habitants de Lomé. Ainsi depuis le début de la semaine, certaines voies sont interdites ou limitées d'accès.



Les militaires en patrouille à Lomé

Les artères menant à l'Aéroport international Gnassingbé Eyadema (AIGE) sont interdites d'accès au public sauf riverains et voyageurs.

L'autre point stratégique de ce sommet, est la zone du quartier administratif : CASEF-Radisson

Blu-Palais des congrès.

Elle est, elle aussi depuis le début de la semaine bouclée. Les fonctionnaires de la zone avaient été auparavant entretenus sur les

mesures sécuritaires prises et ont été priés de s'y conformer.

Pour atteindre leurs lieux de travail, ils doivent faire des détours et sont identifiables par des badges spéciaux et des vignettes collées à leurs engins.

Mais à partir de ce vendredi, jour où les chefs d'Etat sont attendus, de nouvelles mesures sécuritaires, sont prises pour ceux qui se rendent au centre ville. Les vignettes utilisées jusque là n'ont plus d'importance. Avec l'activation de cette ceinture rouge, l'accès à l'hôtel Radisson Blu et au Palais des congrès n'est permis qu'à des véhicules strictement autorisés. Les laissez-passer qui étaient jusque là autorisés pour avoir accès à la zone « rouge » du sommet ne le seront plus. La circulation strictement restreinte.

Ainsi trois stations sont identifiées pour garer les engins avant de regagner la zone du sommet. Ceux qui viennent des quartiers nord de Lomé, ils doivent garer leurs engins à la station Total, après la lagune de Tokoin. Les riverains des quartiers Ouest de Lomé, Kwadjoviakopé et autres vont devoir garer au niveau de CINETI et ceux qui viennent du côté Est notamment le grand marché, Ablogamé, Bè,...un espace est aménagé au niveau de la plage en face de la Présidence de la République pour garer leurs

engins. Les autorités sécuritaires appellent la population au civisme et au respect scrupuleux des mesures mises en place. Des navettes sont positionnées à ces stations pour amener les délégués et les invités sur le lieu du sommet. Les nuits, les patrouilles se multiplient dans la ville. Des jeeps et des fourgonnettes des forces de l'ordre sillonnent la ville. De même, des fouilles et des contrôles d'identités et d'engins sont faits dans la ville. Fait notable, ces éléments sont courtois et conviviaux envers leurs interlocuteurs.

Il est à noter que depuis des opérations inopinées de police sont menées dans plusieurs quartiers de Lomé (Hedzranawoè, Agoè, Wuiti, Adidogomé, Avédji, Katanga, Kodjoviakopé...) en trois mois.

Ces opérations qui s'inscrivaient dans le cadre de la prévention de l'insécurité, la criminalité et la menace terroriste ont permis selon les chiffres publiés d'interpeller près de 300 personnes, saisir plus de 250 motos, ainsi que des fusils dont des AK 47, et des munitions.



HÔTELLERIE AU TOGO : LE RENOUVEAU D'UN SECTEUR ÉCONOMIQUE VITAL

✎ Marc ABOFLAN

S'il est un secteur qui doit se frotter les mains de la tenue du sommet de Lomé, il s'agit bien de l'hôtellerie. Plusieurs grands établissements du pays affichent complets. Lomé qui ambitionne de se positionner comme un centre de grands rendez-vous internationaux, compte beaucoup sur le dynamisme du secteur. De grands groupes internationaux comme de modestes entrepreneurs se positionnent sur un marché prometteur.

En juin dernier, le Togo a accueilli le forum africain sur l'investissement hôtelier (AHIF) qui a réuni des dizaines de professionnels du secteur, investisseurs, exploitants, sociétés de gestion venus d'Europe et d'Afrique. Les travaux se sont déroulés à l'hôtel du 2 février devenu Radisson Blu après sa réhabilitation par un investisseur privé. Une réhabilitation qui se veut le symbole de la renaissance du tourisme togolais après deux décennies de crise. Du haut de cette tribune, le chef du gouvernement Kllassou Sélom a lancé un appel aux investisseurs. « Venez profiter de ce marché à haut potentiel qu'est le Togo. Pour faciliter la tâche aux investisseurs, le gouvernement s'attèle à améliorer le niveau de compétitivité des infrastructures hôtelières de même que le niveau de la chaîne de transport terrestre, aérienne et portuaire. Selon le ministère du tourisme, le Togo a accueilli 303.000 touristes pour des recettes hôtelières estimées à 26 milliards de Fcfa en 2015. « Ces chiffres, au demeurant modestes, traduisent toutefois une évolution progressive amorcée depuis le début des années 2000. L'objectif visé est de franchir la barre des 500.000 touristes avant 2020 avec des recettes touristiques à la hauteur de cette progression », indique un document de ce ministère.

Avant garde

Pour booster le secteur hôtelier, le gouvernement prend le devant. En plus d'avoir aménagé le réseau routier et d'avoir doté le pays d'infrastructures portuaires et aéroportuaires de qualité, le gouvernement veut amorcer un renouveau du secteur hôtelier.

En nationalisant en fin d'année 2014 l'emblématique hôtel du 2 février, devenu entre temps, propriété libyenne, le gouvernement avait un double objectif, rouvrir ce bâtiment qui faisait la fierté des Togolais, mais également renforcer la capacité d'accueil de Lomé, afin de pouvoir accueillir des événements internationaux. L'ancien palace a fait l'objet d'une réhabilitation complète, réalisée par le sud-africain ZPC Hospitality, pour un investissement de plus de 45 milliards de F CFA avec une concession de gestion pour trente ans au groupe mauricien Kalyan Hospitality Development (KHD) via sa filiale locale, KHD-Togo. L'hôtel Sarakawa situé en bordure de mer, auparavant exploité par le groupe français Accor, a été repris par le gouvernement en 2014 pour manquements aux obligations contractuelles. L'Etat togolais, propriétaire de l'Hôtel Sarakawa, a décidé de lancer un appel d'offres pour confier la réhabilitation de l'établissement et son exploitation à un opérateur de renommée internationale dans la catégorie luxe. Mais pour l'instant et en attendant la reprise, le ministère de l'Économie et des Finances a confié la gestion à une équipe de direction qui a entamé des travaux de modernisation. A côté du Sarakawa, le groupe Pefaco Hotels érige un complexe hôtelier de luxe, grâce à un PPP (Partenariat Public Privé) avec l'Etat togolais. Le complexe hôtelier sera formé par un hôtel 5 étoiles de 148 chambres, 36 bungalows et un Centre de Conférences International. Le gouvernement envisage également, faire une concession pour la

reprise de l'Hôtel de la Paix, joyau jadis, en déliquescence aujourd'hui. L'objectif est de retrouver les marques d'un secteur pourvoyeur d'emplois et de devises, levier de croissance du pays durant les années 1980 et 1990.

Assaut du privé

Le Togo dispose désormais de nombreux hôtels qui se concentrent principalement à Lomé, la capitale. Du 'cinq étoiles' de très bon standing au logement de fortune, toute la gamme est à la disposition du visiteur. Situé également en bord de mer, l'hôtel Ibis Lomé-Centre, exploité par Accor, s'est refait une beauté. Des travaux d'embellissement de la façade essentiellement, selon la direction. Le Groupe Onomo déjà implanté à Dakar, Libreville, Abidjan et Bamako, a également ouvert une enseigne à Lomé mi 2015. Onomo Lomé (127 chambres et 4 suites) a été spécialement conçu pour les hommes d'affaires. Les chambres de ce 'trois étoiles' offrent l'essentiel en terme de confort (literie de qualité, douche à l'italienne, toilette séparée, coffre-fort) avec un accent sur la technologie (Internet haut débit gratuit, TV écran plat par satellite). L'Hôtel du Golfe (33 chambres) a également rouvert ses portes fin 2015. Désormais plus grand, il compte un restaurant-terrasse panoramique au quatrième étage, avec vue sur la marina, la plage et le grand marché d'Adawlato. Situé à moins de trois cent mètres l'un de l'autre, Palm Beach et Ibis Lomé-Centre sont également deux établissements coquets, parmi la



L'hôtel de 2 Février Radison Blu de Lomé

longue liste d'hôtels que propose le pays aux visiteurs. Les maisons d'hôtes, qui à la différence des hôtels, promettent un accueil, une rencontre et des lieux plus intimes sont de plus en plus présents dans le paysage. Les plus en vue, sont le Patio et la résidence Océane.

Opportunités

Pour ces enseignes et toutes les autres retenues pour accueillir les participants au sommet de Lomé, c'est la bonne affaire. Pour la cause, un millier d'employés supplémentaires ont été requis, en plus des quelques 20.000 personnes qui travaillent déjà dans le domaine. Ce sommet est en réalité le premier test grandeur nature pour un certain nombre d'hôtels qui affichent complet pour la première fois. Les retombées sont évidentes pour les exploitants, mais également pour les nombreux prestataires des hôtels. Mme Issifou Richalatou, directrice d'une société de nettoyage dont le principal client est un grand hôtel de la place en est consciente. Pour être à la hauteur de la tâche, elle a recruté une vingtaine d'agents

supplémentaires pour couvrir la période du sommet. Côté restaurants, on assiste à un afflux de clients et les commandes ont été passées en conséquence. Mais malgré le sourire affiché des hôteliers, l'heure est à la prudence. Après la manne du sommet, les enseignes devront se battre pour rester rentables sur un marché de plus en plus compétitif.

Les hôtels de Lomé restent encore chers pour la bourse du togolais moyen. Cette question de coût engendre la prolifération de petites structures d'accueils qui raflent pratiquement la clientèle étrangère de moyenne gamme, mais aussi celle togolaise, sans pour autant offrir une meilleure qualité de service. « Nous devons faire en sorte que les prix moyens hôteliers soient abordables pour tous afin ne pas seulement rentabiliser uniquement sur les hôtels d'affaires. On ne doit pas s'attendre à ne prendre que des clients qui peuvent payer 150 000F à 200 000F CFA par jour pour une chambre », souligne Hilaire Messan LOCOH-DONOU, promoteur de l'hôtel Eda Oba et responsable de l'Union togolaise de l'hôtellerie.

APERÇU HISTORIQUE SUR LE CONCEPT DE « SÉCURITÉ MARITIME »

(Suite de la 7)

en 1584, la bonne aptitude des capitaines et de leur équipage à naviguer en mer, en 1570 le contrôle des bâtiments par les fonctionnaires de l'Etat. Aujourd'hui, c'est la loi du 17 avril 1907 qui encadre les conditions de construction et de chargement des navires et qui crée la fonction d'inspecteurs de la sécurité des navires et de prévention des risques professionnels maritimes.

La notion de sécurité maritime aujourd'hui

De nos jours, les outils de sécurité à bord et autour des navires se sont perfectionnés et diversifiés. Ce qui ne supprime pour autant pas, les risques humains qui néanmoins, s'adaptent à l'évolution et au temps. Pour garantir l'intégrité et la sécurité des bâtiments aujourd'hui, des consignes précises et claires sont données aux équipages des navires qui traversent des zones à risques. Il leur est demandé de verrouiller toutes les issues à la nuit tombée, d'allumer tous les voyants du na-

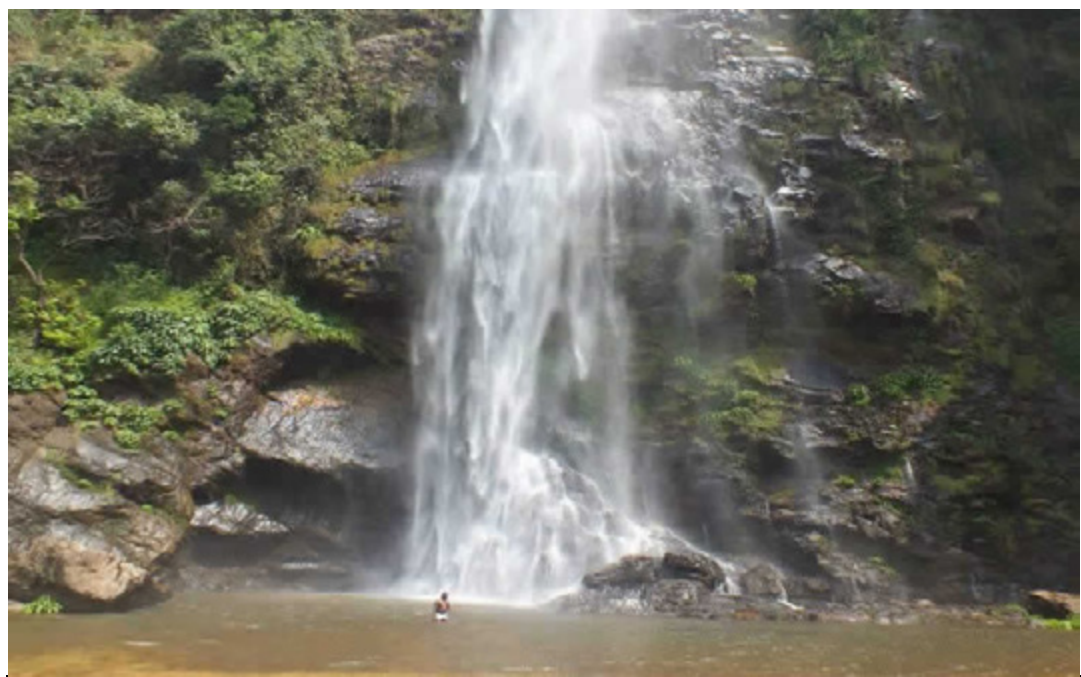
vire, de fixer les lances-incendie sur les rambardes en mode utilisation, de diriger les projecteurs vers toute embarcation s'approchant du navire, de signaler au capitaine tout mouvement suspect autour du navire. Il est également conseillé aux navires de créer des zones de cachette permettant à l'équipage d'échapper à la capture en cas d'arraisonnement, d'installer si possible, des barrières électriques autour des bateaux, d'équiper les navires de lunettes à vision nocturne et d'un

système de localisation, de disposer à bord d'une équipe chargée de la sécurité. Certains Etats ont opté pour la solution militaire par le renforcement de leur marine et patrouille le long des côtes. Mais la protection efficace des côtes suppose un Etat fort, ayant de grands moyens financiers et militaires et à l'abri du phénomène de corruption. C'est le cas en 2008 où la « Combined Task Force » a été déployée au large de la Somalie sous les auspices des Etats-Unis. Elle fut imitée en octobre

2008 par l'OTAN qui déploya le Standing NATO Maritime Group pour l'opération « Allied Provider » dont l'objectif est d'assurer une escorte efficace pour les navires marchands ainsi que les navires transportant de l'aide humanitaire. La notion de sécurité maritime a donc évolué avec le temps et est aujourd'hui au cœur des préoccupations du monde de la navigation maritime et par delà, des Etats. Les solutions s'adaptent à la croissance exponentielle et au développement des risques en mer.



A LA DECOUVERTE DE CERTAINS SITES TOURISTIQUES DU TOGO



Cascade de Kpimé - Togo



Maïson des esclaves - Agbodrafo



Chateau Vïale -Kloto Togo



Hauts fourneaux du pays Bassar - Togo



Muraille d'Agbogbo du peuple Ewé à Notsé - Togo



Eléphant - Parc national fazao malfakassa - Nord Togo



MAERSK
LINE