

**ORGANISME NATIONAL CHARGE DE  
L'ACTION DE L'ETAT EN MER**

**(ONAEM)**

**RAPPORT ANNUEL**

*Août 2016*



## **SIGLES ET ACRONYMES**

AEM : Action de l'Etat en Mer ;

AFRICOM: United States Africa Command;

BAD: Banque Africaine de Développement;

CNFMT : Commission Nationale des Frontières Maritimes du Togo ;

CNDF : Commission nationale de délimitation des frontières ;

DOSI : Délégation à l'Organisation du Secteur Informel.

FAO : Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture ;

FEM : Fond pour l'Environnement Mondial ;

HCM : Haut Conseil pour la Mer ;

NEMO: Navy exercise for maritime operations;

OMA: Oil and Marine Agencies;

OMI : Organisation Maritime Internationale ;

ONAEM : Organisme National chargé de l'Action de l'Etat en Mer ;

ONUDDC : Office des Nations unies contre la drogue et le crime ;

Pêche INN : pêche illicite, non déclarée et non réglementée ;

PGSI : plate-forme globale de service intégré ;

PLACTO : Commission de pilotage du dossier d'extension du plateau continental du Togo ;

POLMAR : Pollution Marine ;

SHOM : Service Hydrographique et Océanographique de la Marine ;



## INTRODUCTION

Conformément à l'article 5 alinéa 2 du décret N° 2014-173/PR du 16 octobre 2014 portant attributions et organisation des services du conseiller pour la mer, le conseiller pour la mer établit un rapport à l'attention du président de la République et du Premier ministre sur la politique maritime et sur la coordination des actions de l'Etat en mer.

Le présent rapport fait donc état des activités réalisées par l'Organisme national chargé de l'action de l'Etat en mer (ONAEM) au cours de la période septembre 2015 - août 2016. Selon le décret portant création de l'ONAEM, ce dernier comprend trois (03) instances notamment (1) le Haut conseil pour la mer dont les réunions sont présidées par le Chef de l'Etat, (2) les services du conseiller pour la mer qui assurent la permanence du Haut conseil pour la mer et coordonnent les réunions interministérielles et (3) la préfecture maritime qui est chargée de la coordination opérationnelle et la mutualisation des moyens maritimes mis à la disposition des administrations par l'Etat.

Les activités menées au cours de l'année peuvent être classées dans cinq (05) grands domaines d'action : ***la gouvernance, l'économie, l'environnement marin, la sécurité et la sûreté maritimes et l'acquisition des moyens maritimes.*** Ces domaines d'action constituent les parties essentielles du présent rapport.

### 1. LA GOUVERNANCE

Relativement à la gouvernance, les activités menées ont concerné cinq (05) rubriques : (1) l'élaboration d'un cadre stratégique national pour la mer et le littoral, (2) l'amélioration du cadre législatif et réglementaire, (3) la coordination de l'action de l'Etat en mer, (4) la gestion de la flotte togolaise et (5) l'armement de la préfecture maritime.

## 1.1- La stratégie nationale pour la mer et le littoral

La stratégie nationale pour la mer et le littoral élaborée et présentée à la réunion du Haut conseil de 2015 reprend les cinq (5) grands axes reflétant les grandes lignes de la politique du Togo dans le domaine maritime. Il s'agit notamment de : (i) renforcer la gouvernance maritime, (ii) développer l'économie bleue, (iii) protéger durablement l'environnement marin et côtier, (iv) promouvoir la recherche et la sensibilisation dans la connaissance du domaine maritime, et (v) développer une coopération internationale dynamique et diversifiée.

Cette stratégie a été présentée aux membres du gouvernement lors d'un séminaire gouvernemental tenu le 10 février 2016.

Les différents axes stratégiques connaissent un début de mise en œuvre à travers les actions réalisées au cours de l'année 2016 et qui sont présentées dans le présent rapport.

L'axe stratégique n°2 relatif au développement d'une économie bleue, est décliné en un "cadre stratégique pour une économie bleue togolaise", dont l'élaboration est en cours sous l'expertise et le financement de la Banque mondiale. Ce cadre stratégique fera l'état des lieux des différents secteurs concernés (pêche et aquaculture, tourisme maritime, énergie renouvelable, transport maritime, gaz et pétrole offshore, industrie, environnement, secteur informel, etc.) par l'économie bleue togolaise. Le suivi de la conformité de ce document de planification avec les autres instruments nationaux de planification est assuré par le ministère de la planification et du développement et la permanence du Haut conseil pour la mer. Les administrations impliquées dans l'action de l'Etat en mer et dans le transport maritime ainsi que les autres administrations concernées par le secteur économique apportent leur expertise technique dans l'élaboration de ce cadre stratégique.

## 1.2- Amélioration du cadre législatif et réglementaire

Sous l'impulsion du HCM, l'autorisation de ratification ou d'adhésion à six (6) conventions internationales relatives au domaine maritime a été accordée par l'Assemblée Nationale qui a également au cours de la même période (septembre 2015 – août 2016) voté quatre (4) lois. Le Gouvernement a adopté un avant-projet de loi, quatre (4) décrets et un arrêté.

### 1.2.1 Au titre des conventions,

Les autorisations de ratification accordées par l'Assemblée Nationale portent sur :

- ✓ Le Protocole de 2005 relatif à la convention internationale pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime : ce texte étend ses prescriptions aux actes illicites commis à l'encontre des plates-formes fixes situées sur le plateau continental ;
- ✓ Le Protocole de 1973, relatif à l'intervention en haute mer en cas de pollution par des substances autres que les hydrocarbures : à cause de la dangerosité des substances autres que les hydrocarbures que déversent les navires et qui présentent un grave danger pour le milieu marin et la santé humaine, l'adoption de ce texte permet de protéger nos eaux contre le déversement de ces substances ;
- ✓ L'accord de l'Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) relatif aux mesures du ressort de l'Etat du port visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée : ce texte autorise les parties à interdire l'entrée dans les ports aux navires impliqués dans les activités de pêche INN et à mettre en place une autorisation préalable pour les navires de pêche souhaitant entrer dans les ports des parties à l'accord ;
- ✓ La Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les

hydrocarbures : par l'adoption de ce texte, le Togo cherche à atténuer ou à éliminer les dangers que représente pour ses côtes, la pollution ou la menace de pollution par les hydrocarbures à la suite d'un accident en haute mer ;

- ✓ Le Protocole de 2003 à la convention internationale de 1992 portant création d'un fond international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures : Il s'agit d'un fond complémentaire international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et s'appliquent exclusivement aux dommages par pollutions survenus sur le territoire maritime y compris la mer territoriale et la zone économique d'un Etat contractant, établit conformément au droit international. Elle s'applique également aux mesures de sauvegarde destinées à réduire ou à éliminer de tels dommages ;
- ✓ La ratification de la convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires : Elle permet au Togo de protéger ses ressources biologiques contre les substances chimiques contenues dans les peintures utilisées pour protéger les coques des navires.

### 1.2.2 *Au titre des lois,*

il s'agit :

- ✓ du nouveau code pénal qui prend en compte la nouvelle définition de la piraterie maritime et innove en accordant aux juridictions togolaises la compétence quasi universelle. Cette compétence quasi universelle permet le jugement par nos tribunaux des crimes commis au-delà de la mer territoriale. Le nouveau code pénal sanctionne également des comportements nouveaux qui peuvent être appréciés par le juge comme constitutifs d'actes de piraterie ;
- ✓ de la loi relative à la lutte contre la piraterie, les autres actes illicites et l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer, qui donne par

habilitation, à une catégorie de personnels, la qualité d'officier de police judiciaire leur permettant de constater certaines infractions en mer. Elle les autorise à étendre leur mission de reconnaissance et de visite sur les navires privés naviguant dans les espaces maritimes relevant de la juridiction nationale et en haute mer. Elle précise également la procédure à suivre pour effectuer les contrôles à bord des navires et les mesures de coercition qui pourraient être employées en cas de refus d'obtempérer du capitaine de navire. Par ailleurs, cette loi permettra de renforcer la compétitivité du Port Autonome de Lomé vis-à-vis des ports concurrents de la sous-région ;

- ✓ de la loi relative aux espaces maritimes sous juridiction nationale qui fixe les limites au large de ces espaces maritimes, conformément à la convention de Montégo Bay de 1982 sur le droit de la mer et permet ainsi à la commission nationale des frontières maritimes de poursuivre sa mission;
- ✓ du nouveau code de la marine marchande qui vient remplacer l'ordonnance n° 29 du 12 août 1971 et qui prend en compte les évolutions constatées dans le domaine de la marine marchande. Il prend en compte également la nouvelle configuration de l'action de l'Etat en mer en intégrant les différents rôles du préfet maritime et en élargissant l'autorité maritime aux nouvelles autorités en charge de la coordination de l'action de l'Etat en mer ;
- ✓ du projet de loi sur le Littoral dont l'avant-projet a été adopté par le Gouvernement et soumis à l'Assemblée Nationale. Ce projet de loi prend en compte certains aspects de la réforme apportée au secteur maritime au Togo avec l'implication de la préfecture maritime dans la gestion des problèmes du littoral, des zones côtières et lagunaires du domaine public maritime.

### 1.2.3 *Au titre des règlements, nous avons :*

- ✓ le décret n°2016-063/PR du 11 mai 2016 relatif à l'agrément d'exercice d'une activité professionnelle dans les ports, les installations portuaires et les espaces maritimes sous juridiction togolaise ainsi que du permis

d'exploitation des engins flottants ; pour mieux exercer les contrôles sur les opérateurs économiques ainsi que sur les activités qui se déroulent dans le port et les espaces maritimes, les agréments accordés seront désormais instruits par un organe dédié et délivré par une autorité unique. Ce décret institue aussi la délivrance d'un permis d'exploitation des engins basés dans les eaux territoriales, le suivi informatique des informations de sûreté et leur archivage ;

- ✓ Le décret n°2016-084/PR du 04 juillet 2016 portant identification des usagers des ports, la traçabilité des marchandises et des véhicules et au contrôle de sûreté des navires et autres engins flottants dans les eaux sous juridiction togolaise ; ce texte renforce l'identification des usagers des ports et des navires qui traversent les espaces maritimes togolais ou qui y mouillent. Il renforce également les dispositifs de sécurité et de sûreté maritime ;
- ✓ Le décret n°2015-062/PR du 09 septembre 2015 portant création de la commission nationale des frontières maritimes du Togo (CNFMT) ;
- ✓ Le décret n°2015-087 /PR du 26 novembre 2015 portant création du comité d'hydrographie, d'océanographie et de la cartographie marine dont la nomination des membres permettra au Togo de mettre en place un mécanisme permettant aux partenaires internationaux ( cas du Service français Hydrographique et Océanographique de la Marine –SHOM- ) d'accéder aux données hydrographiques pertinentes pour l'entretien et la tenue à jour des documents nautiques du Togo afin d'assurer la sécurité des navigateurs ;
- ✓ L'arrêté n°2016-001/PR du 09 mai 2016 portant nomination des membres de la CNFMT (dont les commentaires figurent à la partie 2 du présent rapport et qui est relative à l'économie).



### **1.3- Coordination de l'action de l'Etat en mer et relations internationales dans le domaine maritime.**

#### **1.3.1 Coordination entre administrations AEM et appui des partenaires**

Cette coordination a été assurée par, la tenue de la conférence maritime les 23 et 24 mai 2016 à Lomé, les réunions inter administrations sur d'autres sujets tels les projets de formation dans les filières maritimes, les réunions sur l'élaboration des termes de référence des idées de projets approuvées par le HCM.

- Concernant la conférence maritime, elle a permis aux administrations des secteurs public et privé de s'approprier les projets identifiés et approuvés lors de la réunion précédente du HCM. Elle a permis également de former les magistrats et les agents habilités et assimilés par la loi relative à la lutte contre la piraterie, les autres actes illicites et l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer, en technique de collecte de preuves en mer. Elle a aussi permis d'identifier les faiblesses de certains textes et d'envisager leur correction (code pénal, code de la marine marchande) ;
- Les réunions inter administrations ont été également les cadres d'élaboration des termes de références des différents projets identifiés et approuvés en 2015. Leur niveau de mise en œuvre est développé dans la partie IV du présent rapport relative à la sécurité et à la sûreté maritimes ;
- La permanence du HCM (services du conseiller pour la mer) a facilité également, avec l'appui des partenaires (France, Allemagne, Egypte, Etats-Unis, Seychelles, ONUDC), la formation et le recyclage d'environ une vingtaine d'agents des différentes administrations (Confère tableau en annexe). A ce jour, le Togo peut affirmer disposer de quatre (4) experts juridiques dont un noyau de trois (3) magistrats outillés en matière de règlement des différends relatifs à la piraterie maritime au regard des lois nationales du Gabon, du Nigéria, du Bénin et du Togo, et du droit international y relatif. Il serait souhaitable de poursuivre le renforcement des compétences des magistrats dans le domaine maritime et plus

particulièrement de ce noyau par d'autres formations complémentaires de longue durée pour leur donner un profil international qui leur permettra de représenter le Togo au sein des juridictions internationales spécialisées.

### **1.3.2 Coordination internationale**

- Pour une plus grande efficacité et visibilité de la réforme en cours dans le secteur maritime au Togo, le Haut Conseil a adopté à sa réunion de 2015, des mesures destinées à faciliter la coordination de l'action des partenaires régionaux et internationaux. Nous notons avec satisfaction la décision du Chef de l'Etat de créer une ambassade du Togo au Royaume Uni dont l'ambassadeur résident à Londres devrait prendre part aux réunions de l'Organisation Maritime Internationale (OMI), la principale agence des Nations Unies spécialisée dans les questions maritimes. Ceci a amené la Conférence maritime à suggérer une des mesures dont la mise en œuvre contribuerait à régler ces difficultés. Il s'agit de la création d'une mission permanente auprès de l'Organisation maritime internationale (OMI) pour participer aux réunions de décisions et faciliter l'échange d'information d'intérêt maritime avec le Togo ;
- L'année 2016 a été marquée par un audit de l'OMI dans certains de ses pays membres dont le Togo. Celui du Togo a été conduit du 13 au 26 février 2016. L'audit de l'Etat a été effectué conformément aux dispositions du document-cadre et procédures pour le Programme d'audit des Etats Membre de l'OMI (résolution A. 1067 (28)) et au code d'application des instruments de l'OMI (code III) (résolution A. 1070 (28)).

Au cours de l'audit, les auditeurs ont formulé :

1. Six (06) conclusions et une constatation au titre des responsabilités et obligations générales qui incombent à l'Etat ;
2. Neuf (09) conclusions au sujet des activités de l'Etat du pavillon ;

3. Quatre (04) conclusions relatives aux activités de l'Etat côtier ;
4. Quatre (04) conclusions relatives aux activités de l'Etat du port.

Par ailleurs, les auditeurs ont laissé à la disposition de l'Etat togolais les documents relatifs aux directives pour les inspections de l'Etat du pavillon et aux directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port.

Les recommandations qui en sont issues sont en cours de mise en œuvre par le ministère en charge des transports. Il ressort globalement de cet audit que le Togo devrait améliorer davantage les obligations relatives à l'Etat du port et à l'inspection par l'Etat du pavillon ; et que celles qui incombent à l'Etat côtier sont, à ce jour, satisfaisantes.

### **1.3.3 Coordination opérationnelle**

Au niveau opérationnel, les actions de la préfecture maritime se résument à cinq (5) actions de coordination dont trois (3) exercices de crises maritimes et deux (2) cas de gestion de crises réelles.

Pour le cas des exercices de gestion de crises maritimes, il s'agit de :

- ✓ l'exercice maritime « OBANGAME EXPRESS 16 » qui s'est déroulé du 17 au 25 mars 2016 dans l'espace maritime du Golfe de Guinée, plus précisément dans la zone E qui regroupe le Togo, le Bénin, le Nigeria et le Niger avec l'appui matériel et financier d'AFRICOM (USA). Il a permis aux administrations impliquées de tester leurs capacités à réagir face à une crise maritime portant sur la pêche INN, aux trafics de stupéfiants mettant ainsi en œuvre le code de conduite de Yaoundé au niveau national et régional ;
- ✓ Les exercices de gestion de crise maritime «NEMO 2016-1» le 17 avril 2016 et «NEMO 2016-3» qui s'est déroulé du 13 au 17 juin 2016. Les deux exercices de crises se sont déroulés dans les eaux nationales avec l'appui de la coopération française. L'objectif de ces exercices est d'une part, de

tester le niveau de coordination dans la gestion d'une crise maritime par la structure opérationnelle de l'action de l'Etat en mer et d'autre part, d'améliorer le niveau opérationnel des différentes entités intervenant en mer dans le domaine de la sécurité et de la sûreté maritimes.

En ce qui concerne la gestion des crises réelles, il s'agit des cas :

- ✓ SAMPATIKI IMO 9405772 battant pavillon libérien et consigné par la société OMA, qui a été victime d'un acte de piraterie dans les eaux nigérianes et s'est retrouvé clandestinement au mouillage du port autonome dans les eaux togolaises le 28 mars 2016. L'alerte donnée par un renseignement de la permanence du Haut Conseil pour la Mer a permis à la préfecture maritime de mener des investigations de concert avec les autres administrations concernées, marine nationale et gendarmerie maritime ;
- ✓ Navire de pêche congélateur F/V YELE battant pavillon Sierra Léonais IMO 6607666 et consigné par la société INTER TRANS MARITIME est suspecté d'activités liées à la pêche INN par un renseignement livré à la direction des pêche. Ce navire qui dispose d'un journal de bord vierge depuis 2012, n'avait à son bord ni transpondeur AIS, ni licence de pêche ni autorisation de transbordement.

Ces deux navires après investigations et paiement d'une amende à l'Etat ont quitté les eaux togolaises.

#### **1.4 La formation aux métiers de la mer**

Une étude sur la prise en compte des filières maritimes dans l'éducation et la formation professionnelle au Togo est suggérée par les services du conseiller pour la mer (permanence du Haut Conseil pour la Mer) aux administrations publiques (enseignement supérieur, enseignement technique et professionnel, fonction publique, infrastructures et transports, etc.), et aux administrations du secteur

privé maritime (y compris l'enseignement privé). Un projet de document (termes de référence de l'étude) est élaboré par les techniciens de ces institutions.

Une appropriation de ce projet doit être faite par le secteur de l'éducation pour être exécuté sans plus tarder. Une réunion technique envisagée avec le ministère de l'enseignement supérieur et de la recherche est prévue pour la prise en main de ce projet.

### **1.5 Amélioration de la flotte de navires de commerce et de pêche togolais**

Outre la radiation d'un certain nombre de navires du registre togolais, un travail définitif reste à faire notamment, la modification contractuelle d'immatriculation de navires sous pavillon togolais, la mise en place d'un système de contrôle stricte et effectif sur les navires battant pavillon togolais pour une gestion efficace du registre du pavillon togolais, l'application des nouvelles dispositions concernées du nouveau code de la marine marchande, l'application de la mesure relative à la suspension de nouvelles immatriculations des navires dans le registre togolais et l'adoption par l'Assemblée Nationale de la nouvelle loi sur les pêches qui devrait également régir entre autres l'immatriculation des navires de pêche.

### **1.6 L'Armement de la préfecture maritime**

Au regard des difficultés que les administrations ont à mettre leur personnels à la disposition de la préfecture maritime, dues au manque de personnels disponibles, la résolution du problème de l'armement de la préfecture maritime est envisagée sous l'angle d'un recrutement au profit de l'ONAEM, suivi d'une immersion dans les administrations concernées par l'action de l'Etat en mer.

## **2. L'ECONOMIE**

Le développement de l'économie bleue et la gestion des ressources naturelles marines passent également par la maîtrise des frontières maritimes du Togo.

A cet égard, le décret n°2015-062/PR portant création de la Commission Nationale des Frontières Maritimes du Togo et l'arrêté n°2016-001/PR nommant les



membres sont en cours d'exécution. Le décret relatif à la commission des frontières maritimes du Togo (CNFMT) a fusionné dans une commission unique, la Commission nationale de délimitation des frontières (CNDF) créée par décret n°96-109/PR du 8 octobre 1996 et la Commission de pilotage du dossier d'extension du plateau continental du Togo (PLACTO) créée par décret n°2008-136/PR du 16 octobre 2008. La nouvelle commission (CNFMT) a déjà tenu à ce jour sept (7) réunions depuis la nomination de ses membres. Elle s'est structurée en trois (3) sous commissions (scientifique, juridique, et relations internationales) ; a adopté son budget prévisionnel pour le reste de l'année en cours (2016) et l'année 2017.

Cette commission a deux missions principales :

La première est relative au montage et au dépôt dans les délais (2019) du dossier définitif d'extension du plateau continental togolais au-delà des 200 milles marins. La Seconde porte sur la négociation des frontières maritimes avec les pays limitrophes du Togo (BENIN et GHANA) en s'appuyant entres autres sur l'expérience de la cote d'ivoire et du Nigeria. La CNFMT envisage d'ores et déjà d'entamer les négociations avec ces pays. Elle aura pour ce faire, besoin du soutien de l'Etat pour le recrutement des expertises internationales dans les domaines scientifiques et juridiques.

Les membres de la commission tiennent à rendre un hommage au Chef de l'Etat pour le suivi rapproché des travaux de la CNFMT et pour les orientations dont elle bénéficie.

### **3. L'ENVIRONNEMENT MARIN**

Le projet de loi relatif à la protection et la mise en valeur du littoral initié par la permanence du Haut Conseil pour la Mer et porté par le ministère en charge de l'environnement, est soumis par le Gouvernement au vote de l'Assemblée nationale. Une fois ce projet adopté, les problèmes de manque de coordination, d'interférence dans les actions des départements ministériels concernés par les

questions de pollution et d'occupation du littoral et de la zone côtière seront donc réglés, avec une forte implication du préfet maritime.

Il convient de relever ici, la création d'un fond de prévention et de lutte contre la pollution marine, nommé fonds POLMAR par le nouveau code de la marine marchande, dont l'opérationnalisation permettra de financer l'action de l'Etat en mer par des mécanismes appropriés et de faire fonctionner le plan contre la pollution marine (Plan POLMAR). Ce plan a été testé lors de l'exercice OBANGAME Expresse 2016, mais nécessite d'être actualisé et adopté par un acte réglementaire.

Le cas de l'affaire FAIR AFRODITI (explosion à bord d'un navire pétrolier au large des eaux togolaises) a été salubre dans la mesure où le pire a pu être évité.

Nous réitérons dans le présent rapport la nécessité de l'acquisition d'un aéronef de surveillance maritime ou de tous autres moyens de collecte de preuves en mer dont la requête a été formulée lors des précédentes réunions du HCM. Cet investissement à but multiples permettra par un survol rapide de reconnaissance, de cerner tous les problèmes maritimes au large et de collecter d'éventuelles preuves en matière de pollution, de présomption d'actes illicites, de poursuite de criminels etc. Aussi, la signature d'un accord bilatéral avec la république sœur du Ghana pour l'assistance technique en cas de marée noire serait un atout.

Concernant la lutte contre l'érosion côtière, cette problématique est prise en main par le ministère de l'environnement sur financement de la Banque Mondiale, de la Banque Africaine de Développement (BAD), du Fond pour l'Environnement Mondial (FEM) et des autres partenaires. Le vote prochain de la loi sur le littoral contribuera à la lutte contre l'érosion côtière par la diminution de la pression des activités anthropiques sur la côte. Dans la problématique de l'érosion côtière, il est également pris en compte le dédoublement de la voie Avépozo-Sanvee Condji.

Une étude financée par la FAO (Etude de reconversion des femmes exploitantes de sables et de graviers marins) pour répertorier les activités génératrices de revenus les plus porteuses dans la zone côtière a été faite. Les résultats de cette étude

permettront de faire un meilleur ciblage de l'appui à apporter aux populations vulnérables de la zone. Il faut aussi signaler l'étude sur la réalisation du modèle numérique d'évolution du trait de côte, du modèle de calcul des courants littoraux et du modèle d'évolution du profil de plage en tempêtes réalisée dans le cadre du projet de renforcement de la résilience climatique des infrastructures en zone côtière qui va bientôt être validé en atelier national.

Le texte relatif au groupe d'appui national pour la sécurité environnementale est soumis au gouvernement pour adoption. Le groupe d'appui national développera une expertise particulière en matière d'enquêtes et d'informations sur les crimes environnementaux y compris la pêche illégale et les pollutions maritimes. Ce point figure déjà au rapport de l'année 2015, mais le projet de décret n'est toujours pas adopté.

#### 4. LA SECURITE ET LA SURETE MARITIMES

Six (6) projets de développement dont la mise en œuvre contribuerait à la sécurité et à la sûreté maritimes, (avec un impact significatif sur la vie socio-économique des populations) ont été identifiés, approuvés à la réunion du HCM 2015 et portés par les ministères concernés.

Lors de la conférence maritime tenue les 23 et 24 mai 2016, il a été présenté l'état d'avancement des dossiers relatifs aux projets identifiés. Le constat est que leur mise en œuvre a rencontré des difficultés liées au financement de leur étude et que sur les six (6) projets, seul le projet relatif à la **valorisation économique de la zone du Lac Togo pour lutter contre le trafic illicite de carburants et autres produits** a connu une avancée car une enquête a été réalisée par la DOSI avec l'appui d'un partenaire. La mise en œuvre est donc envisagée mais conditionnée par la question du financement.

Le projet de lutte contre l'érosion côtière entamé depuis longtemps a connu des phases d'études dont un aspect des résultats a fait l'objet de débat critique vis-à-



vis d'une solution proposée notamment *l'utilisation du sable de la zone d'ensablement côté ouest du port pour engraisser les casiers entre les épis.*

Les quatre (4) autres projets identifiés sont restés à l'étape de l'élaboration des termes de références pour les études appropriées. Il s'agit (i) du projet de mise en place d'une plate-forme globale de service intégré (PGSI) pour la sûreté et la sécurité maritime et portuaire avec les opérations associées au développement de l'économie maritime au Togo, (ii) du projet de création d'une aire marine protégée, (iii) du Projet de création d'infrastructures portuaires de traitement des effluents et déchets d'hydrocarbures et (iv) du projet de réorientation des pêcheurs artisanaux afin d'éviter les activités de pêche dans la zone de mouillage.

## **5. L'ACQUISITION DES MOYENS MARITIMES**

Le schéma directeur des moyens maritimes, examiné lors de la conférence maritime de l'année 2015 et validé lors de la réunion du HCM de la même année n'a pu être mis en œuvre à ce jour. Le plan d'acquisition de ces moyens reste à être pris en compte dans les programmes d'investissement à court, moyen et long terme de l'Etat.

Au regard de ce qui précède il convient de rappeler les points ci-après, dont certains nécessitent un investissement assez important.

Il s'agit de :

- L'acquisition d'un aéronef de surveillance maritime et d'autres moyens de collecte de preuves en mer ;
- Le financement de la construction d'un centre maritime et d'une tour de surveillance ;
- Le projet de construction d'un centre maritime dont le plan a été présenté aux membres du HCM lors de la réunion précédente (2015) ;
- l'achat d'un navire pour accroître la visibilité et l'opérationnalité de la préfecture maritime.

Pour ce qui est des patrouilles en mer, l'intensité des patrouilles maritimes est maintenue, mais un travail règlementaire pour la création de routes maritimes recommandées et sécurisées reste à faire. Il y a aussi lieu d'activer les accords bilatéraux avec les Etats voisins afin de mener des patrouilles conjointes dans la zone du Golfe de Guinée. Au plan interne, l'expérience des patrouilles mixtes (Marine nationale, gendarmerie maritime, pêche, environnement, affaires maritimes) à bord d'un même navire reste à tester et à pérenniser.

## **6. PERSPECTIVES**

Outre la coordination de la mise en œuvre au plan national des recommandations qui seront issues du sommet extraordinaire des Chefs d'Etat et de gouvernement de l'Union Africaine sur la sécurité, la sûreté maritimes et le développement en Afrique, l'ONAEM envisage au cours de l'année prochaine:

- ✓ L'effectivité accrue du nouveau cadre législatif et règlementaire de l'Action de l'Etat en mer par l'élaboration des textes d'application et le suivi de leur application ;
- ✓ La préparation des décrets d'application du code de la marine marchande ;
- ✓ Le Suivi du dossier relatif au projet de loi sur la pêche et l'aquaculture en adéquation avec l'accord de la FAO sur les mesures du ressort de l'Etat de port visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée;
- ✓ La poursuite de l'identification des aspects du domaine maritime non règlementés et non légiférés, en vue de l'amélioration de la gouvernance ;
- ✓ La réorientation des entreprises privées et le Port autonome de Lomé vers le choix de la qualité et du respect des standards dans la prestation des différents services en conformité avec les conventions internationales pertinentes et les objectifs nationaux ;
- ✓ L'opérationnalisation du financement de l'action de l'Etat en mer par la mise en œuvre des mécanismes appropriés ;

- ✓ Le suivi des dossiers relatifs à la délimitation des frontières maritimes du Togo et à l'extension de son plateau continental dans les délais ;
- ✓ La tenue de réunions périodiques sur la problématique de l'érosion côtière entre le Togo et les Etats voisins ;
- ✓ La création d'une mission permanente auprès de l'OMI, point focal du Haut Conseil pour la Mer ;
- ✓ La mise en œuvre des recommandations des partenaires (OMI, gardes côtes américaines, SHOM, etc.) ;
- ✓ Le renforcement des capacités (humaines, techniques et en matériels) de la préfecture maritime et des services du conseiller pour la mer ;
- ✓ La poursuite du renforcement des capacités des magistrats ;
- ✓ La formation des inspecteurs des affaires maritimes en contrôle des navires par l'Etat du port et par l'Etat du pavillon ;
- ✓ Le financement des six (6) projets identifiés dont la mise en œuvre contribuerait à la sécurité et à la sûreté maritimes au Togo et du projet d'étude relative à la prise en compte des filières maritimes dans l'éducation et la formation professionnelle au Togo ;
- ✓ La finalisation du dossier relatif au pavillon togolais ;
- ✓ La nomination des membres de la commission d'hydrographie, d'océanographie, et de la cartographie marine.

**FIN**