

A tropical beach scene with palm trees and a cliffside. The image shows a sandy beach with a cliffside on the left, several tall palm trees, and a clear blue sky. The ocean is visible in the distance with white waves. The text is overlaid on the right side of the image.

La Gouvernance des Océans au Togo

Décembre 2022

Programmes d'assistance visant à
répondre aux besoins stratégiques
des États en développement en
matière de gouvernance des océans
et de droit de la mer

Reconnaissance

Ce rapport a été réalisé par M. Paul Banka et M. Koku-Azonko Fiagan. Les auteurs souhaitent remercier le Gouvernement togolais et la Division des affaires maritimes et du droit de la mer du Bureau des affaires juridiques des Nations Unies pour leur contribution à sa réalisation.

Avis de non-responsabilité

Le présent document est l'oeuvre exclusive des consultants qui ont réalisé l'étude nationale sur la gouvernance des océans et qui sont responsables du contenu du rapport. Les consultants ont contribué à titre personnel. Les consultants ne sont pas les représentants d'un gouvernement ou de toute autre autorité ou organisation. Les appellations employées, y compris les noms géographiques, et la présentation des documents figurant dans le présent rapport, notamment les citations, les cartes et la bibliographie, n'impliquent de la part de l'Organisation des Nations Unies aucune prise de position quant au nom et au statut juridique des pays, territoires, villes ou zones, ou de leurs autorités, ni quant au tracé de leurs frontières ou limites, et n'impliquent de la part de l'Organisation aucune reconnaissance ou acceptation officielle. Les informations contenues dans le présent rapport, qui émanent d'actions et de décisions prises par les États, n'impliquent aucune approbation, acceptation ou reconnaissance officielle par l'Organisation des Nations Unies.

Le présent rapport doit être cité comme suit:

UN/DOALOS-Norad Programmes of Assistance, Banka, P et Fiagan, K.-A., La gouvernance des océans au Togo, 2022, available at <www.un.org/oceancapacity/norway/NOGS>, accessed [date].

Pour en savoir plus au sujet du Programme d'assistance UN/DOALOS-Norad, voir: www.un.org/oceancapacity/norway

La Gouvernance des Océans au Togo

Programme de renforcement des capacités de la Division des affaires maritimes et du droit de la mer

La Division des affaires maritimes et du droit de la mer (la Division) du Bureau des affaires juridiques des Nations Unies fournit informations, conseils et assistance aux États et aux organisations intergouvernementales dans le domaine des océans et du droit de la mer depuis l'adoption de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM ou la Convention), en 1982.

L'assistance de la Division aux États se fait par le biais de son programme de renforcement des capacités et des appuis financiers à travers le fonds d'affectation spéciale volontaire qu'elle administre. L'assistance se fait sur la base des besoins identifiés en étroite collaboration avec les bénéficiaires, les donateurs, ainsi qu'avec les organisations intergouvernementales et les partenaires en développement concernés. La priorité est donnée aux États en développement, conformément aux termes et références de chaque projet ou fonds.

Les projets de coopération technique de la Division comprennent une liste d'activités de renforcement des capacités aux niveaux multilatéral, régional et bilatéral. L'une de ces activités porte sur l'application et la mise en œuvre des dispositions de la Convention et des accords connexes, ainsi que sur l'élaboration et la mise en œuvre de cadres de gouvernance des océans, les aspects liés aux océans du Programme de développement durable à l'horizon 2030 (le Programme 2030), de ses objectifs de développement durable (ODD) et des économies océaniques durables (économie bleue¹).

La Division coordonne plusieurs programmes de bourses et propose des cours de formation sur un large éventail de questions liées aux affaires maritimes et au droit de la mer, notamment par le biais des programmes de renforcement des capacités des Nations Unies et de la Nippon Foundation, du programme de bourses commémoratives Hamilton Shirley Amerasinghe, ainsi que par le biais des cours de formation ad hoc, de réunions d'informations et de contributions à des programmes de formation organisés par des structures nationales compétentes, intergouvernementales et non gouvernementales dans le domaine des océans et du droit de la mer.

La Division administre en outre, un certain nombre de fonds d'affectation spéciale volontaires et un fonds d'assistance, qui facilitent les travaux des organes et processus des Nations Unies dans le domaine des océans et du droit de la mer, assurent la participation des pays en développement à ces organes et processus et appuient la mise en œuvre de la Convention et des accords connexes par les États en développement. La Division assiste également les États en ce qui concerne leurs contributions volontaires aux fonds, leurs demandes d'assistance au titre des fonds, ainsi que l'administration des subventions accordées aux États et les procédures de rapport pour chaque fonds.

Pour plus d'informations, veuillez visiter le site Web de renforcement des capacités de la Division (www.un.org/oceancapacity) ou contacter la Division via doalos@un.org.

¹ Encore appelé économie océanique durable, le terme économie bleue est une analogie marine et côtière de l'économie verte. Il est défini comme un système économique basé sur les ressources marines et côtières qui assure une adéquation entre les activités économiques et la capacité des écosystèmes marins à soutenir ces activités et à rendre les écosystèmes résilients et intègres. Source : Mémoire "La Protection de l'environnement marin et côtier au Togo: analyse du cadre réglementaire et institutionnel" présenté par Koffi Afandi KOU MASSI pour l'obtention du diplôme de Master à l'Université de Lomé.

Programmes d'assistance visant à répondre aux besoins stratégiques des États en développement en matière de gouvernance des océans et de droit de la mer

Le projet Programmes d'assistance favorise le développement des capacités et fournit une assistance technique aux États en développement afin de renforcer leur capacité à mettre en œuvre la Convention et les accords connexes, et de mieux exploiter les avantages de l'économie bleue, y compris par une mise en œuvre plus efficace de l'Agenda du Programme 2030.

Le financement du projet est assuré par le Gouvernement norvégien dans le cadre du programme Océans pour le développement géré par l'Agence norvégienne de coopération pour le développement (Norad). Les activités du projet sont réalisées par la Division qui s'appuie sur sa longue expérience dans la mise en œuvre de programmes d'assistance adaptés aux affaires maritimes et au droit de la mer.

Le projet comprend trois grandes catégories d'activités :

- des consultations régionales, par le biais desquelles la Division consulte les organisations intergouvernementales régionales et autres pour identifier les programmes et activités régionaux en cours sur la gouvernance des océans et les besoins et priorités en matière de renforcement des capacités dans la région ;
- des cours de formation personnalisés, pour renforcer la capacité des responsables gouvernementaux et des parties prenantes concernées à mettre en œuvre des stratégies de gouvernance des océans aux niveaux régional et national ; et
- des études nationales sur la gouvernance des océans (OGS), pour aider les États bénéficiaires à obtenir des informations stratégiques sur leurs cadres juridiques et institutionnels relatifs aux affaires maritimes et au droit de la mer, ainsi que sur les besoins en matière de renforcement des capacités ; et
- de l'assistance technique visant à aider les États bénéficiaires à mettre en œuvre les recommandations faites dans leur étude sur la gouvernance des océans.

Le présent rapport a été produit dans le cadre de la troisième activité du projet. Grâce aux OGS, les États parviennent plus facilement à identifier leurs principaux cadres nationaux de gouvernance des océans, à améliorer la mise en œuvre de la Convention et des accords connexes, ainsi que du Programme 2030, et à élaborer des politiques efficaces pour les secteurs océaniques pertinents, notamment en renforçant leurs stratégies d'économie bleue.

Les OGS fournissent une vue d'ensemble de haut niveau des cadres juridiques et institutionnels de l'État bénéficiaire dans le domaine des affaires maritimes et du droit de la mer, y compris dans les secteurs prioritaires identifiés par l'État bénéficiaire, ainsi qu'un inventaire hiérarchisé des besoins en matière de renforcement des capacités. Le genre et les océans, ainsi que l'économie bleue, sont les deux questions transversales abordées dans les études.

Dans la mesure du possible, les OGS sont menées par des consultants de l'État bénéficiaire ou de la région. Afin de renforcer les capacités des chercheurs locaux, le projet s'efforce d'impliquer des universitaires ou des professionnels de l'océan en début de carrière. Les points focaux nationaux de l'État bénéficiaire, en plus de faciliter le travail des consultants, se chargent de sa diffusion. De plus, ce travail garantit un engagement important des parties prenantes nationales.

La participation à une OGS est ouverte aux États figurant sur la liste des pays éligibles au titre de l'aide publique au développement du Comité d'aide au développement de l'Organisation de coopération et de développement économiques (CAD-OCDE).

Table des matières

ACRONYMES	3
RESUME EXECUTIF	6
CONTEXTE POLITIQUE ET SOCIO-ECONOMIQUE	8
DEMARCHE METHODOLOGIQUE	8
INTRODUCTION	9
I. LA CNUDM ET LES AUTRES ACCORDS MULTILATERAUX LIES AUX OCEANS	10
1.1 Objectifs et contexte de ratification de la CNUDM.....	10
1.2 Autres accords multilatéraux liés aux océans ratifiés par le Togo.....	11
1.3 Cadres politique et stratégique de mise en œuvre de la CNUDM au Togo.....	21
1.4 Cadre juridique national de mise en œuvre du CNUDM	24
1.5 Cadre institutionnel de mise en œuvre du CNUDM	30
1.6 Cadre opérationnel de mise en œuvre	33
II. GOUVERNANCE NATIONALE DES OCEANS	34
2.1 Conservation et utilisation des ressources vivantes, y compris la pêche et la mariculture.....	35
2.2 Sécurité et sûreté de la navigation	38
2.3 Explorion et exploitation des ressources non vivantes	44
2.4 Tourisme côtier et marin	51
2.5 Protection et préservation de l'environnement marin, y compris les outils/mesures de conservation par zone	53
2.6 Recherche scientifique marine	56
2.7 Secteur des transports et des installations portuaires.....	60
2.8 Approches intégrées de la gestion des secteurs	63
III. CADRES DE GOUVERNANCE APPLICABLES AUX SECTEURS PRIORITAIRES SELECTIONNES	65
3.1 Secteur de la pêche.....	65
3.2 Pollution	72
IV. OBSERVATIONS ET BESOINS EN MATIERE DE RENFORCEMENT DES CAPACITES	77
4.1 Observations.....	77
4.2 Observations et inventaire des besoins prioritaires en matière de renforcement des capacités	83
4.3 Besoins à court terme en matière de renforcement des capacités	85
4.4 Besoins à moyen terme en matière de renforcement des capacités.....	86
4.5 Besoins à long terme en matière de renforcement des capacités.....	87
CONCLUSION	90
REFERENCES	91
ANNEXES	92

Acronymes

ACAD	Association des commissionnaires agréés en douane	CIM	Centre d'instruction maritime
ADR	Atlas du développement régional	CIMAO	Ciment de l'Afrique de l'Ouest
ADT-Togo	Les Amis de la terre	CNCA	Caisse nationale de crédit agricole
AE	Audit environnemental	CNCT	Conseil national des chargeurs du Togo
AEM	Action de l'État en mer	CNHOC	Comité national d'hydrographie, d'océanographie et de cartographie marine
AFS	Anti-Fouling System	CNS	Comité national de supervision
AGR	Activité génératrice de revenu	CNUDM	Convention des Nations Unies de 1982 sur le droit de la mer
AIS	Automatic Identification System	Code ISPS	Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires
AJEDI	Action des jeunes pour le développement intégral	COM	Centre des opérations de la marine
AMP	Aires marines protégées	COMHAFAT	Conférence ministérielle sur la coopération halieutique entre les États africains riverains de l'océan Atlantique
ANASAP	Agence nationale d'assainissement et de salubrité publique	COMMA	Corps des marins marchands du Togo
ANGE	Agence nationale de gestion de l'environnement	Convention SNPDP	Convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses
ANPC	Agence nationale de la protection civile	COP	Conférence des Parties
APA-Togo	Association des professionnels en aquaculture du Togo	COPACE	Comité des pêches pour l'Atlantique Centre-Est
APPA	Association pour la promotion de la pêche artisanale	COVAP	Coopérative de vente des articles de pêche
AVOTODE	Association des volontaires togolais et togolaises pour le développement	CP	Comité de pilotage
BAD	Banque africaine de développement	CPCA	Comités des pêches continentales pour l'Afrique
BCA	Bureau de coordination et d'assistance	CPCAT	Conseil permanent des chambres d'agriculture du Togo
BCEAO	Banque centrale des États de l'Afrique de l'Ouest	CPCO	Comité des pêches pour le centre-ouest du golfe de Guinée
BM	Banque mondiale	CSDEMC	Cadre stratégique pour le développement de l'économie maritime et côtière
BPF	Bonnes pratiques de fabrication	CSEB	Cadre stratégique économie bleue
BPH	Bonnes pratiques d'hygiène	DAAF	Direction des affaires administratives et financières
CAD-OCDE	Comité d'aide au développement de l'Organisation de coopération et de développement économiques	DAES	Département des affaires économiques et sociales des Nations Unies
CBI	Commission baleinière internationale	DAF	Direction de l'administration et des finances
CCM/ PREMAR	Centre de coordination maritime	DAM	Direction des affaires maritimes
CDB	Convention sur la diversité biologique	DBP	Direction du bâtiment et du patrimoine
CEB	Communauté électrique du Bénin	DCIC	Direction de contrôle interne et de la coordination
CECA	Coopérative d'épargne et de crédit pour l'artisanat	DCRR	Direction de la construction et de la reconstruction des routes
CEDEAO	Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest	DE	Direction de l'élevage
CGILE	Centre de gestion intégrée du littoral et de l'environnement		
CIC	Centre interrégional de coordination		
CICTA	Commission internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique		
CIDAP	Centre international de développement agricole et professionnel		

DECDM	Direction de l'exploration, du contrôle et du développement minier	IFAD	Institut de formation en alternance pour le développement
DFDTPA	Direction de la formation, de la diffusion des techniques et des organisations professionnelles agricoles organisations professionnelles agricoles	ILOSTAT	Principale source de statistiques sur le travail
DGMG	Direction générale des mines et de la géologie	IMDG Code	International Maritime Dangerous Goods Code
DGT	Direction générale des transports	INFA	Institut national de formation agricole
DGTP	Direction générale des travaux publics	INSEED	Institut national de la statistique et des études économiques et démographiques
DLMME	Direction des laboratoires du Ministère chargé de l'énergie et des mines	IRB	International Registry Bureau
DNER	Direction nationale de l'entretien routier	ITIE	Initiative pour la transparence dans les industries extractives
DOALOS	Division des affaires maritimes et du droit de la mer (la Division)	ITRA	Institut togolais de recherche agronomique
DPA	Direction des pêches et de l'aquaculture	LBSA	Protocole additionnel sur la pollution provenant de sources et activités terrestres
DPDT	Direction de la planification et du développement touristique	LCT	Lomé container terminal
DPESE	Direction de la planification, des études et du suivi-évaluation	MAEDR	Ministère de l'agriculture, de l'élevage et du développement rural
DPPSE	Direction des politiques, de la planification et de suivi évaluation	MAEP	Ministère de l'agriculture, de l'élevage et de la pêche
DPR	Direction des pistes rurales	MAPAH	Ministère de l'agriculture, de la production animale et halieutique
DPT	Direction de la promotion touristique	MARPOL	Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires
DRDE	Direction de la recherche et du développement énergétique	MCT	Ministère de la culture et du tourisme
DRG	Direction de la recherche géologique	MD	Marchandises dangereuses
DRICEHB	Direction de la réglementation, de l'inspection et du contrôle des établissements hôteliers et des bars	MEMPPC	Ministère de l'économie maritime, de la pêche et de la protection côtière
DRTP	Direction régionale des travaux publics	MERF	Ministère de l'environnement et des ressources forestières
EIE	Etude d'impact sur l'environnement	MIFA	Mécanisme incitatif de financement agricole
EIES	Etude d'impact environnemental et social	MIT	Ministère des infrastructures et des transports
EM	États membres	MLC	Convention du travail maritime, 2006
EVP	Équivalent vingt pieds	MTRAF	Ministère des transports routiers, aériens et ferroviaires
FAO	FAO Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture	NAVITOGO	Association professionnelle des compagnies de navigation et de consignation de navire au Togo
FAOSTAT	FAO Statistics	Norad	Agence norvégienne de coopération pour le développement
FENUCOO-PETO	Fédération nationale des unions de coopérative de pêche du Togo	ODD	Objectifs du développement durable
GCI	Gestion côtière intégrée	OGS	Etudes nationales sur la gouvernance des océans
GIRE	Gestion intégrée des ressources en eau	OIT	Organisation internationale du travail
GIZCM	Gestion intégrée des zones côtières et maritimes	OMD	Objectifs du millénaire pour le développement
HCM	Haut Conseil pour la Mer	OMI	Organisation maritime internationale
ICAT	Institut de conseil et d'appui technique	OMT	Organisation mondiale du tourisme
IDE	Investissements directs étrangers	ONAEM	Organisme national chargé de l'action de l'État en mer
IDH	Indice de développement humain	ONG	Organisation non gouvernementale
IEC	Information, éducation et communication	OSC	Organisation de la société civile

OSR	Office de sécurité routière	RIPAM/ Règlement COLREG	Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer
OUA	Organisation de l'unité africaine	RSM	Recherche scientifique marine
PAL	Port autonome de Lomé	SAR	Convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes
PASA	Projet d'appui au secteur agricole	SAT	Schéma d'aménagement touristique
PA-STAT 2030	Politique agricole assortie du plan stratégique pour la transformation de l'agriculture au Togo à l'horizon 2030	SCS	Suivi, contrôle et surveillance
PCB	Polychlorobiphényles	SDAL	Schéma directeur d'aménagement du littoral
PCT	Programme de coopération technique	SDAU	Schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme
PDDAT	Plan directeur sur le développement et l'aménagement touristiques	SLAT	Schémas locaux de l'aménagement du territoire
PDGM	Projet de développement et de gouvernance minière	SMIC	Stratégie maritime intégrée de la CEDEAO
Pêche INN	Pêche illicite, non déclarée et non réglementée	SNAT	Schéma national de l'aménagement du territoire
PEID	Petits États insulaires en développement	SNEEG	Stratégie nationale de l'égalité et l'équité de genre
PESCAO	Projet pour l'amélioration de la gouvernance régionale des pêches en Afrique de l'Ouest	SNML	Stratégie nationale pour la mer et le littoral
PGES	Plan de gestion environnementale et sociale	SNPT	Société nouvelle des phosphates du Togo
PIA	Plateforme industrielle d'Adétikopé	SOLAS	Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer
PIB	Produit intérieur brut	SP	Senne de plage
Plan POLMAR	Plan national d'intervention d'urgence de lutte contre la pollution maritime	SPANB	Stratégie et plan d'action national pour la biodiversité
PMA	Pays moins avancés	SRAT	Schémas régionaux de l'aménagement du territoire
PND	Plan national de développement	STADD- Togo	Science et technologie africaine pour un développement durable au Togo
PNUE	Programme des Nations Unies pour l'environnement	TT	Togo Terminal
POLMAR	Pollution maritime	UA	Union africaine
POPEL	Port de pêche de Lomé	UE	Union européenne
PPA	Parité de pouvoir d'achat	UEMOA	Union économique et monétaire ouest-africaine
PREMAR	Préfecture maritime	UGFETRAPO	Union des groupements de femmes transformatrices de poissons
PSM	Planification spatiale marine	UL	Université de Lomé
PTBA	Plans de travail et budget annuel	UNESCO	Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture
PTF	Partenaires techniques et financiers	UNICOPEMA	Union des coopératives de pêche maritime
RAMPAO	Réseau régional d'aires marines protégées en Afrique de l'Ouest	UPRAD	Union professionnelle des agréés en douanes
Recueil INF	Recueil international de règles de sécurité pour le transport de radioactifs en colis à bord de navires	VMS	Vessel Monitoring System
Recueil IBC	Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac	WACA	West Africa Coastal Areas
Recueil IGC	Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac	WACA ResIP	Projet d'investissement de résilience des zones côtières en Afrique de l'Ouest
RGPH	Recensement général de la population et de l'habitat	WACEM	West Africa Cement
		WASCAL	West African Science Service Center on Climate Change and adapted Land Use
		WEF	World Economic Forum
		WIMA-Togo	Women in maritime in Africa-Togo
		ZEE	Zone économique exclusive



Photo: Africanway

Résumé exécutif

Pays côtier de l'Afrique de l'Ouest, d'une superficie de 56 600 km², le Togo a une côte de 50 km et partage ses frontières maritimes avec le Bénin à l'est et le Ghana à l'ouest. Son positionnement stratégique offre au pays de nombreux atouts pour le développement de l'économie maritime. Les importantes ressources naturelles du Togo contribuent très favorablement au développement économique et social des populations du secteur maritime.

L'environnement marin et côtier du Togo offre en effet d'importantes opportunités aux populations côtières en termes de moyens de subsistance. Toutefois, il se trouve confronté à de nombreux problèmes tels que l'érosion côtière, la surexploitation des ressources biologiques, la pollution marine et côtière et la pression démographique.

Mis à part ses atouts naturels, la côte togolaise dispose également d'un port en eau profonde et d'une zone franche qui facilitent l'intensification des activités économiques et industrielles. Le Togo depuis quelques années dispose également d'un port sec d'une capacité de stockage de conteneurs équivalent à 12 500 EVP sur le site de la Plateforme industrielle d'Adétikopé (PIA), qui a pour vocation de désengorger le Port autonome de Lomé (PAL) et de desservir les pays de l'hinterland. Ces activités exercent une pression sur l'environnement et l'écosystème marin et côtier, renforcée par le phénomène de l'érosion côtière et les pressions humaines, mais également par le réchauffement climatique. Cette situation est à l'origine d'impacts négatifs sur le secteur économique et social en termes de pollution et de dégradation des ressources aquatiques.

Le secteur de la pêche maritime consiste essentiellement en pêche artisanale qui représente 70 à 80 % de la production halieutique nationale². Malgré l'étroitesse du plateau continental et la faiblesse des stocks ichtyologiques, les ressources halieutiques subissent de nombreuses

² www.fao.org/3/k7480b/k7480b12.pdf

pressions. Néanmoins, elles contribuent tant bien que mal à satisfaire une partie des besoins des populations en produits halieutiques. En outre, de nombreuses pêcheries sont surexploitées et connaissent une dégradation poussée du fait du développement de la pêche illicite, non réglementée et non déclarée (INN) et de mauvaises pratiques de pêche.

Le contexte juridique et institutionnel actuel qui assure l'encadrement des activités en milieu marin et côtier reste un grand atout pour l'amélioration de la gouvernance maritime au Togo. En effet, la création de l'Organisme national chargé de l'action de l'État en mer (ONAEM) par le décret n° 2014-113/PR relatif à l'action de l'État en mer du 30 avril 2014, du Ministère de l'économie maritime, de la pêche et de la protection côtière (MEMPPC) par décret n° 2020-080/PR du 1er octobre 2020, et l'adoption de la loi n° 2021-11 du 20 mai 2021 relative à l'aménagement, à la protection et à la mise en valeur du littoral, ont permis de mener d'importantes réformes aux fins d'assurer la sécurité et la sûreté des espaces maritimes, de lutter contre la pollution marine et l'exploitation anarchique ou abusive des ressources naturelles.

Plusieurs institutions à caractère public et privé interviennent dans la gouvernance des océans. L'État, à travers ses institutions, joue un rôle important dans la gouvernance maritime que ce soit dans le domaine de la sécurité, de l'environnement, de la pêche, du tourisme, de la lutte contre la pollution marine, des transports maritimes, etc.

Si autant d'actions dénotent la volonté des décideurs politiques de faire de la gestion durable de la zone côtière et marine une des priorités de la politique gouvernementale, les résultats desdites actions restent encore mitigés. Certains textes juridiques existants ne disposent pas de textes de décrets d'application. Les moyens techniques et financiers mobilisés pour faire face aux difficultés environnementales et sociales peinent à se résoudre efficacement.

Le présent rapport fait une analyse de la gouvernance des océans au Togo et est subdivisé en quatre parties : i) il présente les détails du cadre politique, juridique et institutionnel dédié à la gouvernance maritime au Togo ; ii) il souligne la prise en compte des questions transversales telles que le genre et l'économie bleue dans la gouvernance maritime ; iii) il fait le diagnostic des forces et faiblesses de la gouvernance maritime au niveau national et iv) il propose des recommandations servant de leviers d'action pour le renforcement des capacités nécessaires à l'amélioration du cadre de gouvernance.

De ce rapport, il ressort que le Togo dispose peu ou prou d'un cadre juridique, politique et institutionnel pertinent en matière de gouvernance maritime. Mais il en ressort que l'absence des textes d'application des différentes lois ne facilite pas l'exécution des missions des différentes institutions opérant dans le domaine maritime. En outre, l'absence d'un cadre de concertation dynamique et efficace au niveau national des différentes institutions est source de chevauchements de mandats institutionnels de ces institutions. Les nombreux efforts menés pour réduire la pression sur les ressources naturelles marines, devraient être renforcés d'une part, pour assurer une protection efficace de l'écosystème et des ressources, et d'autre part, pour bénéficier des dividendes de la croissance bleue. Ainsi, le défi principal du Togo est de créer une synergie d'actions de toutes les institutions intervenant dans le secteur et d'assurer la conservation optimale de cet environnement aux fins de garantir une exploitation durable des ressources à travers l'application ou la mise en œuvre effective des textes élaborés, la formation des acteurs pertinents impliqués et la sensibilisation des populations.

Contexte politique et socio-économique

Pays à façade maritime, le Togo dispose d'un espace maritime et côtier qui regorge de nombreuses ressources naturelles. Cet espace stratégique du fait de sa position et ses atouts offre un meilleur cadre de vie et de croissance économique. Les écosystèmes marins et côtiers fournissent des services et des biens nécessaires à la croissance économique du pays.

En effet, les écosystèmes marins et côtiers procurent une quantité importante de biens alimentaires indispensable. Les productions halieutiques contribuent à la sécurité alimentaire en fournissant des apports nutritionnels fondamentaux et assurant également la subsistance des populations.

De même, le secteur portuaire joue un rôle stratégique dans l'économie nationale. Environ 60 % des revenus de l'État sont générés par le PAL. Malgré le ralentissement des flux de la navigation maritime dans le monde dû à la crise sanitaire, le PAL demeure une plateforme portuaire importante pour le transbordement international et le déploiement de la nouvelle politique de fret en Afrique. Compétitif, efficace et sécurisé, le PAL a connu une évolution soutenue du trafic pendant les trois dernières années : 22,1 millions de tonnes en 2018 ; 22,7 en 2019 ; et 25,5 en 2020. Le secteur portuaire a enregistré une hausse de 12 % entre 2019 et 2020, passant ainsi d'environ 22,7 millions de tonnes à près de 25,5 millions de tonnes³.

En ce qui concerne les loisirs, les cultures et les patrimoines, les écosystèmes marins et côtiers constituent, par leur richesse et leur paysage, un attrait pour le tourisme balnéaire, de même que pour les activités sportives et la pêche de loisir. Ils présentent également une forte dimension patrimoniale.

Vu l'importance de la place du secteur maritime dans l'économie nationale et sa contribution au renforcement de la résilience des communautés, une part belle est accordée à la gouvernance maritime dans les priorités du Gouvernement énoncées dans le Plan national de développement (PND) 2018-2022 et entériné dans la feuille de route gouvernementale 2025.

Démarche méthodologique

Cette partie détaille la méthodologie relative à cette étude. La démarche méthodologique utilisée est multidisciplinaire pour les analyses et participative pour la collecte des données. Les consultants ont travaillé en étroite collaboration avec le Haut Conseil pour la mer (HCM) à travers l'organisation de réunions périodiques avec les responsables de cette institution.

Cette collaboration a été renforcée par des réunions, en présentiel ou en visio-conférence avec la Division, tenues environ toutes les trois semaines avec pour objectif de suivre la mise en œuvre de l'étude aux fins de permettre aux parties prenantes de s'accorder sur les questions pouvant susciter des doutes et nécessitant des clarifications.

Une revue documentaire a permis de collecter des données complétées par celles recueillies lors des consultations des parties prenantes (services publics, secteur privé, universités, organisations de la société civile, personnes-ressources aux niveaux central et périphérique).

Les consultations des parties prenantes ont été faites sur la base de questionnaires concernant les cadres juridique et institutionnel pour les océans selon les exigences de la CNUDM et des accords connexes, en mettant l'accent sur les besoins en capacités des acteurs et les questions transversales comme le genre et l'économie bleue.

L'analyse est portée sur plusieurs secteurs dont deux identifiés prioritairement par le Gouvernement : la pêche et les pollutions. L'élaboration de ce rapport a été appuyée par une étude sectorielle réalisée par un consultant à la recherche en collaboration et en coordination avec le consultant en gouvernance des océans. L'examen du cadre juridique et institutionnel a abouti à l'identification des besoins en matière de renforcement des capacités et observations de haut niveau correspondant aux moyens spécifiques possibles afin de répondre à chaque besoin. Cette analyse a été faite sur la base d'une méthodologie suggérée dans le rapport du Département des affaires économiques et sociales des Nations Unies (DAES) intitulé Développement de capacités pour la mise en œuvre de l'Agenda 2030, dans lequel les insuffisances en matière de capacités sont analysées dans six domaines principaux : capacités politique et législative ; capacité institutionnelle ; capacité de suivi et d'établissement de rapports ; ressources humaines et capacité managériale ; capacité financière ; capacités d'information et de technologie.

L'identification sur cette base des besoins en termes de renforcements des capacités a permis aux experts d'en établir les priorités à court, moyen et long termes.

³ presidence.gouv.tg/2021/03/14/togo-une-economie-maritime-resiliente-face-a-la-covid-19/

Introduction

Au Togo, l'économie maritime joue un rôle essentiel dans le développement économique du pays. A cet effet, la question de la gouvernance des océans constitue un défi majeur pour les pouvoirs publics.

Ainsi, au Sommet extraordinaire sur la sûreté et la sécurité maritimes et le développement en Afrique tenu du 10 au 15 octobre 2016 à Lomé, le Président de la République togolaise a déclaré que :

« (...) Notre continent s'est donné rendez-vous ici dans sa volonté de faire face, uni et solidaire, à un défi contemporain majeur, celui de la protection des mers et des océans ainsi que la préservation et l'exploitation judicieuse des potentialités et des ressources dont il regorge (...). Les mers et les océans, ces biens si précieux et si vitaux, méritent notre protection afin que nous puissions tirer meilleur parti des ressources considérables qui s'y trouvent ».

Cette déclaration illustre l'engagement de l'Afrique à s'orienter vers un développement socio-économique basé sur une économie maritime durable, conformément à l'objectif 14 du Programme de développement durable à l'horizon 2030 qui vise à « *conserver et exploiter de manière durable les océans, les mers et les ressources marines aux fins du développement durable* ».

Ainsi comme dans tous les pays côtiers, la maritimisation et la littoralisation des activités économiques ont induit des bouleversements du milieu physique et des impacts majeurs sur la biodiversité marine et côtière. Les espaces maritimes sous juridiction togolaise sont en effet sujets à la pollution marine occasionnée par le déversement des hydrocarbures, des huiles usagées et des eaux de ballast par les navires. Cette pollution est accentuée par le rejet en mer des déchets industriels et chimiques contenant souvent des métaux lourds provenant des activités industrielles proches de la côte. L'abondance de déchets solides ménagers et d'effluents issus d'activités riveraines est due à l'absence d'un mécanisme de gestion adéquate des déchets et d'un aménagement de la zone côtière et constitue une source supplémentaire d'atteinte à l'environnement marin et côtier. Par ailleurs, le Togo n'est à l'abri ni du vol à main armée dans les eaux togolaises ni d'actes de piraterie de plus en plus fréquents dans les espaces maritimes du golfe de Guinée. Ces actes représentent tous deux une menace à la sécurité et à la sûreté maritimes.

Prenant en compte cette situation, la lutte pour la sécurisation, la protection écologique et la valorisation rationnelle du domaine maritime et portuaire sont inscrites au frontispice des politiques du Gouvernement du Togo. Depuis 2014, le Gouvernement a entamé un vaste chantier de réformes institutionnelles, juridiques et politiques. L'objectif est d'une part d'assurer une gestion écologiquement rationnelle des ressources naturelles marines et côtières et d'autre part de protéger les espaces maritimes sous juridiction nationale contre les actes illicites et la criminalité maritime, telles que la piraterie et la pêche INN dans l'espace maritime togolais⁴. Les réformes engagées ont conduit à l'adoption d'un ensemble de normes législatives, réglementaires et de documents de planification stratégique nationale, ainsi qu'à la mise en place de diverses institutions chargées de la mise en œuvre de la vision gouvernementale.

Ce renouveau du cadre juridique, politique et institutionnel a renforcé la gouvernance maritime au Togo. Malgré les efforts impressionnants fournis par le Gouvernement, certaines insuffisances entravent la progression du dispositif réglementaire et institutionnel qui favoriserait l'atteinte des objectifs de gestion durable des espaces et ressources maritimes et côtiers.

4 MERF, (2022). Premier rapport sur l'état de l'environnement marin du Togo (REEM). ANGE Lomé, 168 p.

I. La Convention et les autres instruments liés aux océans

1.1 Objectifs et contexte de ratification de la CNUDM

La CNUDM constitue le cadre juridique global qui régit l'ensemble des activités des États parties touchant les mers et les océans. Elle définit les droits et les obligations des États en matière de navigation, de gestion des ressources biologiques et non biologiques, de conservation et de préservation du milieu marin, de recherche scientifique marine (RSM), de développement et transfert des technologies marines, parmi d'autres. La CNUDM préconise également un cadre de règlement des différends pour les États parties.

La CNUDM a été adoptée par la troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, qui s'est tenue de 1973 à 1982, et ouverte à la signature le 10 décembre 1982 à Montego Bay (Jamaïque). Elle définit un régime de droit global pour les océans et les mers et établit les règles relatives à l'utilisation des océans et à l'accès à leurs ressources. En prenant en compte les règles traditionnelles d'utilisation des océans et en introduisant dans le même temps de nouveaux concepts et régimes juridiques, la CNUDM facilite les communications et les utilisations pacifiques des mers et des océans en tenant compte des intérêts et besoins de l'humanité tout entière, en particulier ceux spécifiques aux pays en développement, qu'ils soient côtiers ou sans littoral.

La CNUDM est entrée en vigueur le 16 novembre 1994. Elle a été signée et ratifiée par le Togo, respectivement, le 10 décembre 1982 et le 16 avril 1985. Elle compte aujourd'hui 168 États parties⁵. La Division assure le secrétariat de la Convention.

Composée de 320 articles répartis en 17 parties et neuf annexes⁶, l'analyse des dispositions de la CNUDM révèle l'existence de plusieurs types d'obligations. Aux fins d'assurer une utilisation pacifique et équitable des mers et des océans, la CNUDM prévoit ainsi des dispositions régissant :

- la mer territoriale et la zone contiguë (partie II) ;
- les détroits servant à la navigation internationale (partie III) ;
- les États archipels (partie IV) ;
- la zone économique exclusive (ZEE) (partie V) ;
- le plateau continental (partie VI) ;
- la haute mer (partie VII) ;
- le régime des îles (partie VIII) ;
- les mers fermées ou semi-fermées (partie IX) ;
- le droit d'accès des États sans littoral à la mer, et depuis la mer et liberté de transit (partie X) ;
- la Zone (les fonds marins et leur sous-sol au-delà des limites de la juridiction nationale) (partie XI) ;
- la protection et la préservation du milieu marin (partie XII) ;
- la RSM (partie XIII) ;
- le développement et le transfert des technologies marines (partie XIV) ; et
- le règlement des différends (partie XV).

Pour la mise en œuvre de la partie XI, l'Accord relatif à l'application de la partie XI de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982, a été adopté le 28 juillet 1994. Le Togo a consenti à être lié par cet Accord le 28 juillet 1995. De même, il a été conclu le 4 août 1995, un Accord aux fins de l'application des dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 relatives à la conservation et à la gestion des stocks de

⁵ Voir la liste des États parties sur le site de la Division : www.un.org/Depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm#The%20United%20Nations%20Convention%20on%20the%20Law%20of%20the%20Sea.

⁶ La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM/United Nations Convention on the Law of the Sea/UNCLOS), signée le 10 décembre 1982, est entrée en vigueur, après ratification ou adhésion de 60 États (il y avait 157 États signataires de la Convention en 2014).



Photo: iStockPhoto

poissons dont les déplacements s'effectuent tant à l'intérieur qu'au-delà de zones économiques exclusives (stocks chevauchants) et des stocks de poissons grands migrateurs. Cet Accord est entré en vigueur le 11 décembre 2001 et le Togo y a adhéré le 11 décembre 2001.

Depuis l'entrée en vigueur de la CNUDM, des efforts sont entrepris par les États parties dans le but d'harmoniser leurs politiques, stratégies et législations nationales avec les dispositions de la CNUDM.

1.2 Autres accords multilatéraux liés aux océans ratifiés par le Togo

Plusieurs autres accords multilatéraux ratifiés par le Togo contribuent à la réalisation des obligations du Togo vis-à-vis de la Convention. Ces accords sont soit à vocation internationale soit à vocation régionale.

1.2.1 Les accords à vocation internationale

Convention sur la diversité biologique (CDB)

La CDB a été adoptée en 1992 et le Togo l'a acceptée le 4 octobre 1995. La CDB exige que, l'exploitation des écosystèmes, des espèces terrestres et marines ainsi que les gènes se fassent au bénéfice de l'humanité mais à un rythme et de manière à ce que cette utilisation n'entraîne pas, à long terme, une diminution de la diversité biologique indispensable à la vie sur terre. Pour ce faire, la CDB fixe trois objectifs principaux à savoir, la conservation de la biodiversité, l'utilisation durable des ressources biologiques et le partage juste et équitable des bénéfices tirés de l'utilisation des ressources génétiques.

En application de ces objectifs, le Togo avait prévu, dans la Stratégie et plan d'action national pour la biodiversité (SPANB 2011-2020)⁷, trois objectifs nationaux pour la période 2011-2020 qui sont en lien avec la gouvernance des océans. Il s'agit de : l'objectif 11, « réaliser l'inventaire des ressources halieutiques comestibles (stocks de poissons et des crustacés) afin que d'ici à 2016 des plans et des mesures de récolte contrôlée soient mis en place » ; de l'objectif 14, « engager d'ici à 2018 des actions, en vue de la création d'une aire marine protégée (AMP) reliant le réseau régional d'aires marines protégées d'Afrique de l'Ouest » ; et de l'objectif 15, « établir d'ici à 2018, une cartographie de l'ensemble des écosystèmes terrestres, aquatiques et marins importants pour la conservation de la diversité biologique afin de garantir la durabilité de l'utilisation des ressources biologiques ». A l'issue de l'évaluation de la mise en œuvre de

⁷ www.cbd.int/doc/world/tg/tg-nbsap-v2-fr.pdf.

ces trois objectifs, seul l'objectif 11 a été réalisé. Des initiatives ont été entreprises pour les objectifs 14 et 15 sans aboutir aux résultats escomptés. Aujourd'hui, ils sont inscrits en priorité dans le plan d'action du Ministère chargé de l'environnement conformément à la feuille de route gouvernementale 2025.

Sur le plan juridique quelques lois contribuent à la mise en œuvre de cette convention, notamment la loi n° 2008-005 du 30 mai 2008 portant loi-cadre sur l'environnement, la loi n° 2008-009 du 19 juin 2008 portant Code forestier, et la loi n° 2018-005 du 14 juin 2018 portant Code foncier et domanial.

L'analyse du sixième rapport national du Togo sur l'état des lieux de la mise en œuvre des objectifs d'Aichi relatifs à la CDB révèle que ces objectifs n'ont pas été réalisés. Sur le plan global, le rythme d'érosion de la biodiversité continue d'accroître inexorablement malgré les efforts entrepris pour améliorer la conservation des sites et des espaces protégés dont regorge cette biodiversité. Pour faire face à cette dégradation continue des écosystèmes, il a été proposé un nouveau cadre mondial post-2020 de la biodiversité qui devait être adopté à la quinzième Conférence des Parties (COP 15) en décembre 2022 au Canada.

Convention sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion des déchets (Convention de Londres)

Faisant suite à la Conférence des Nations Unies sur l'environnement humain, réunie à Stockholm en 1972, la Convention de Londres a été adoptée dans cette même ville le 13 novembre 1972. Elle a pour objectif principal de lutter contre la pollution des mers résultant de l'immersion des déchets et encourage la conclusion d'accords régionaux en complément de la convention.

La Convention de Londres s'applique à toutes les mers et interdit tout rejet délibéré de déchets en mer. L'immersion de certaines matières dangereuses est également interdite. Les exceptions ne sont autorisées qu'en cas de force majeure ou d'extrême urgence.

En 1996, les Parties ont adopté un Protocole à la Convention de Londres (connu sous le nom de Protocole de Londres), qui est entré en vigueur en 2006. Ce Protocole est destiné à remplacer la Convention de 1972. Il représente un changement majeur dans la réglementation de l'utilisation des océans aux fins de dépôt des déchets. Cependant, le Togo n'a adhéré ni à cette Convention ni à ce Protocole.

Le cadre juridique permettant la mise en œuvre de cette convention comprend entre autres, la loi n° 2008-005 du 30 mai 2008 portant loi-cadre sur l'environnement et la loi n° 2016-028 du 11 octobre 2016 portant Code de la marine marchande.

La Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL)

La Convention MARPOL a été adoptée à Londres le 2 novembre 1973 après la marée noire causée par le Torrey Canyon en 1967. La Convention MARPOL instaure des règles universelles qui ont pour but de renforcer la sécurité à bord de tous les navires et l'interdiction de tout déversement volontaire de substances nocives en mer provenant de la cargaison et des soutes. Cette convention a été amendée avant son entrée en vigueur par le Protocole du 17 mars 1978, appelé MARPOL78, pour la prise en compte des mesures de prévention concernant les risques accidentels, suite au traumatisme de la marée noire engendrée par l'accident d'Amoco Cadiz de 1978⁸. Le Togo a adhéré à la Convention MARPOL et au Protocole le 9 février 1990.

MARPOL 1973/1978 comprend 20 articles qui fixent les règles visant à prévenir et à réduire au minimum la pollution due aux navires, tant accidentelle que découlant d'opérations de routine, et comporte actuellement six annexes techniques. La plupart de ces annexes établissent des zones spéciales dans lesquelles les rejets d'exploitation sont strictement réglementés. Trois protocoles et six annexes complètent cette convention. L'annexe I qui traite de la prévention de la pollution par les hydrocarbures (1983), l'annexe II qui met en place les règles relatives à la prévention de la pollution par les substances liquides nocives transportées

8 Depuis lors, MARPOL est souvent appelée MARPOL 1973/1978

en vrac (1983), l'annexe III qui organise les règles de prévention de la pollution par les substances nuisibles transportées par mer en colis (1992), l'annexe IV est relative à la prévention de la pollution par les eaux usées provenant des navires (2003), l'annexe V qui met en place les dispositions de lutte contre la pollution par les ordures des navires (1988) et l'annexe VI qui prévoit les règles de lutte contre la pollution de l'atmosphère par les navires (2005).

Le cadre législatif permettant la mise en œuvre de cette convention comprend, entre autres, la loi n° 2008-005 du 30 mai 2008 portant loi-cadre sur l'environnement et la loi n° 2016-028 du 11 octobre 2016 portant Code de la marine marchande.

Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires (Convention BWM)

Le Togo a adhéré à la Convention BWM (adoptée en 2004) le 17 septembre 2018. Cette convention vise à prévenir, réduire au minimum et à mettre fin à la prolifération des espèces invasives liée aux déchargements des eaux de ballast en établissant des normes et procédures pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires. En vertu de cette convention, tous les navires effectuant des voyages internationaux sont tenus de gérer leurs eaux de ballast et sédiments en fonction de certaines règles, conformément à un plan de gestion des eaux de ballast qui leur est propre. Tous les navires doivent également avoir à bord un registre des eaux de ballast et un certificat international de gestion des eaux de ballast.

La Convention BWM est importante en ce qu'elle empêche la propagation, d'une région à une autre, d'organismes aquatiques potentiellement nuisibles et d'agents pathogènes présents dans les eaux de ballast des navires.

Le cadre législatif national consacré à la mise en œuvre de la Convention BWM est porté par le titre VI du livre VI du Code de la marine marchande. Ledit titre visé comprend des dispositions juridiques relatives à la prévention de la pollution par les substances liquides nocives transportées en vrac.⁹

Convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires (Convention Anti-fouling, AFS 2001)

Adoptée le 5 octobre 2001 et entrée en vigueur le 17 septembre 2008, la Convention Anti-fouling (AFS, 2001) interdit les organostanniques nuisibles dans les peintures antisalissure utilisées sur les navires. Elle établit un mécanisme visant à prévenir l'utilisation éventuelle de systèmes antisalissure contenant d'autres substances nocives. Le Togo a adhéré à cette convention le 6 février 2017.

Les Parties à la Convention AFS s'engagent à interdire et/ou limiter l'emploi de systèmes antisalissure nuisibles sur les navires battant leur pavillon, ainsi que sur les navires qui ne battent pas leur pavillon mais sont exploités sous leur autorité, et sur tous les autres navires qui entrent dans leurs ports, leurs chantiers navals ou les terminaux au large de leurs territoires.

Au Togo, le Gouvernement a intégré les dispositions pertinentes de la Convention AFS dans son corpus juridique national à travers le titre X du livre VI du Code de la marine marchande, notamment les articles 493 à 495.¹⁰

9 À travers l'article 485, le Code de la marine marchande interdit le rejet en mer des « substances liquides nocives des catégories A, B, C et D, telles que définies au paragraphe 1 de la règle 3 de l'annexe II de MARPOL 73/78 et figurant aux appendices I et II de ladite annexe ; substances provisoirement classées dans ces catégories ; eaux de ballast ; eaux de nettoyage de citernes ; et autres résidus contenant de telles substances ».

10 Substantiellement, ce titre a consacré des dispositions juridiques relatives à la prévention de la pollution par les peintures de coque des navires en interdisant l'utilisation des peintures de coque contenant des composés organiques à base d'étain (article 493) ; soumettant à autorisation préalable de l'administration maritime, sous condition de paiement d'une taxe, « toutes opérations d'entretien de navire ou d'engin flottant nécessitant l'utilisation de peinture dans le port ou dans les eaux sous juridiction togolaise » (article 493) ; exigeant des navires battant pavillon togolais effectuant des voyages internationaux, « de jauge brute égale ou supérieure à quatre-cents (400) », de se faire délivrer un certificat international de conformité anti-fouling sanctionnant la visite de l'administration maritime pour s'assurer du respect de l'interdiction de l'article 493 et renouvelé à chaque carénage de la coque (article 494) ; et exigeant des navires battant pavillon togolais effectuant des voyages internationaux, « de jauge brute inférieure à quatre cents (400), mais de longueur est égale ou supérieure à vingt-quatre (24) mètres, » de soumettre une déclaration du respect de l'interdiction de l'article 493 en apportant toutes les justifications nécessaires (article 495).

Traité interdisant de placer des armes nucléaires et d'autres armes de destruction massive sur le fond des mers et des océans ainsi que dans leur sous-sol

Ratifié par le Togo le 28 juin 1971, le Traité a pour objectif d'exclure de la course aux armements le fond des mers et des océans ainsi que leur sous-sol. Il constitue une étape vers le désarmement, facilitant la réduction des tensions internationales et le maintien de la paix mondiale. Au titre de cet Accord, les Parties s'engagent à ne placer sur le fond des mers et des océans ou dans leur sous-sol aucune arme nucléaire ou autre arme de destruction massive, non plus qu'aucune installation de lancement, d'essai ou d'utilisation de telles armes. Le Traité précise que la limite extérieure du fond des mers coïncide avec la limite de 12 milles marins mentionnée dans la Convention sur la mer territoriale et la zone contiguë de 1958. Il dispose en outre que toute Partie a le droit de vérifier, en les observant, les activités des autres Parties sur le fond des mers. Le Togo n'a adopté aucun cadre juridique spécifique pour la mise en œuvre de ce Traité.

Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS)

La Convention SOLAS a pour principal objectif de spécifier des normes minimales pour la construction, l'équipement et l'exploitation des navires, compatibles avec leur sécurité. Il incombe aux États du pavillon de veiller à ce que les navires battant leur pavillon en respectent les prescriptions. Le Togo a adhéré à cette convention le 19 juillet 1989.

Sous ses formes successives, la Convention SOLAS est considérée comme le plus important de tous les instruments internationaux ayant trait à la sécurité des navires de commerce. La première version a été adoptée en 1914, en réponse au naufrage du Titanic, la deuxième en 1929, la troisième en 1948 et la quatrième en 1960. La version de 1974 inclut la procédure d'acceptation tacite, qui prévoit qu'un amendement entrera en vigueur à une date spécifiée à moins que, avant cette date, des objections à l'amendement soient reçues d'un nombre convenu de Parties. La Convention SOLAS a donc été mise à jour et modifiée à plusieurs reprises. Le livre III de la loi n° 2016-028 du 11 octobre 2016 portant Code de la marine marchande consacre plusieurs dispositions en lien avec la sécurité des navires.

Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Convention STCW)

Adoptée le 7 juillet 1978, la Convention STCW, est entrée en vigueur le 28 avril 1984 et le Togo y a adhéré le 19 juillet 1989.

L'objectif de cette convention est d'améliorer la sauvegarde de la vie humaine et des biens en mer et la protection du milieu marin en établissant d'un commun accord des normes internationales de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille.

Le cadre législatif pour la mise en œuvre de cette convention est essentiellement basé sur la loi n° 2016-028 du 11 octobre 2016 portant Code de la marine marchande.

Convention visant à faciliter le trafic maritime international telle que modifiée (Convention FAL)

La Convention FAL, adoptée le 9 avril 1965 et telle que modifiée par la suite, a pour objectif de faciliter les voyages et les transports maritimes. Elle est entrée en vigueur le 5 mars 1967. Elle rend les transports maritimes plus accessibles, en simplifiant notamment les formalités, les documents requis et les procédures liées à l'arrivée, au séjour et au départ des navires effectuant des voyages internationaux. Le Togo a adhéré à cette convention le 8 juillet 2021. L'adhésion à la Convention FAL permet de simplifier les formalités administratives dans le domaine des transports maritimes.

Le cadre législatif national dédié à la mise en application de la Convention FAL est consacré par le titre II du livre V du Code de la marine marchande.¹¹

Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer (Règlement COLREG)

Le Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, aussi appelé COLREG 1972 de son nom anglais Collision Regulations 1972, adoptée par l'Organisation maritime internationale (OMI), à Londres le 20 octobre 1972, a pour but de fixer les « règles de priorité » entre les navires. Ces règles se basent sur la direction relative des navires, sur leur capacité de manœuvre et sur leurs moyens de propulsion et normalise aussi les feux et différentes marques qu'arborent les navires. Le Togo y a adhéré le 19 juillet 1989.

Les dispositions pertinentes de cette convention sont prises en compte dans la loi n° 2016-028 du 11 octobre 2016 portant Code de la marine marchande.

Convention internationale sur les lignes de charge

Cette convention est adoptée le 5 avril 1966 et entrée en vigueur le 21 juillet 1968. Le Togo y a adhéré le 19 juillet 1989 et a adhéré au Protocole de 1988 (LL PROT 1988) relatif à la Convention le 17 mai 2022. Certes, la limitation du tirant d'eau en charge d'un navire contribue dans une large mesure à sa sécurité. Ces limites sont indiquées sous la forme de francs-bords qui constituent, outre l'étanchéité aux intempéries et à l'eau, le principal objectif de cette convention. Il faut noter que la première Convention internationale sur les lignes de charge était adoptée en 1930. Celle-ci était fondée uniquement sur le principe d'une flottabilité de réserve. Le franc-bord a pour rôle d'assurer une stabilité suffisante et d'éviter toute fatigue excessive de la coque due à une surcharge du navire.

La Convention de 1966, prévoit des dispositions sur les lignes de charge permettant de déterminer le franc-bord des navires au moyen de calculs tenant compte du compartimentage et de la stabilité après avarie. Les règles énoncées tiennent compte des risques auxquels les navires pourraient être exposés dans différentes zones et à différentes saisons.

Le cadre législatif pour la mise en œuvre de cette convention est essentiellement basé sur la loi n° 2016-028 du 11 octobre 2016 portant Code de la marine marchande.

¹¹ Aux termes des dispositions incluses dans ce titre, le Gouvernement du Togo a prévu un cadre réglementaire qui permet d'encadrer : le transport des marchandises par voie maritime en mettant en place un régime de responsabilité contractuelle entre les parties liées par un contrat de transport de marchandises (articles 385 à 396) ; le transport des marchandises dangereuses (MD) par mer, notamment les marchandises classées selon la nomenclature de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) (articles 397 à 402) ; et le transport de passagers et de leurs bagages (articles 403 à 413).

Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes (Convention SAR)

La Convention encore connue sous le nom de Convention Search and Rescue (Convention SAR), a été adoptée à Hambourg le 27 avril 1979 et entrée en vigueur le 22 juin 1985. Le Togo y a adhéré le 23 avril 2012. Elle définit une approche internationale pour la recherche et le sauvetage en mer.

Son objectif est de mettre au point un plan international sur la base duquel les opérations de sauvetage des personnes en détresse en mer, quel que soit le lieu où elles se déroulent, seront coordonnées par une ou plusieurs organisations SAR sans tenir compte des frontières. L'application de mesures relatives aux normes de sûreté et au signalement des navires en détresse prévues par la loi n° 2016-028 du 11 octobre 2016 portant Code de la marine marchande contribue à la mise en œuvre de cette convention.

Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, 1988 (SUA), et Protocole de 1988 pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental (ainsi que le Protocole de 2005)

La convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime et le Protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plate-formes fixes situées sur le plateau continental ont été adoptées le 10 mars 1988. Quant au Protocole adopté le 14 octobre 2005, il est entré en vigueur le 28 juillet 2010. Ces instruments internationaux ont été adoptés pour faire face aux problèmes d'insécurité en mer. Le Togo a adhéré à la Convention et au Protocole de 1988 le 10 mars 2003. L'adhésion au Protocole de 2005 a eu lieu le 6 février 2017.

L'objectif principal de la convention est de garantir que des mesures appropriées sont prises à l'encontre des auteurs d'actes illicites commis contre des navires, à savoir notamment la capture d'un navire par la force, les voies de fait contre des personnes se trouvant à bord ou l'introduction à bord de dispositifs propres à détruire ou à endommager le navire. En vertu de la Convention, les gouvernements contractants sont tenus d'extrader ou de poursuivre en justice les auteurs présumés de ces actes illicites. Les exigences de ces trois instruments internationaux sont prises en compte par la loi n° 2016-028 du 11 octobre 2016 portant Code de la marine marchande.

Photo: Africanway



Convention du travail maritime (MLC 2006)

La Convention du travail maritime, adoptée à Genève le 23 février 2006, a été ratifiée par le Togo le 14 mars 2012. Elle est entrée en vigueur le 20 août 2013. Cette convention a pour objectif de servir d'instrument international de cohérence qui intègre autant que possible toutes les normes à jour contenues dans les actuelles conventions et recommandations internationales du travail maritime ainsi que les principes fondamentaux énoncés dans d'autres conventions internationales du travail. Cet instrument a le mérite de prévoir les droits et les obligations des gens de mer. Il établit également les responsabilités liées à la mise en œuvre de la convention.

Le livre IV de la loi n° 2016-028 du 11 octobre 2016 portant Code de la marine marchande consacre d'importantes dispositions aux gens de mer en fixant le statut professionnel des marins, leur régime social, le bien-être des gens de mer dans les ports, les prestations de la sécurité sociale aux marins et à leurs ayants droit, la médecine des gens de mer et les conditions de travail des marins à bord des navires.

Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer (ou « Règles de Rotterdam »)

Adoptée le 11 décembre 2008 et ratifiée par le Togo le 17 juillet 2012, cette convention établit un régime juridique uniforme et moderne régissant les droits et obligations des chargeurs, transporteurs et destinataires en vertu d'un contrat de transport de porte à porte comprenant une étape maritime internationale.

La Convention donne suite et fournit une alternative moderne aux conventions antérieures relatives au transport international de marchandises par mer, en particulier la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance¹².

« Les Règles de Rotterdam » constitue un cadre juridique qui tient compte des nombreuses nouveautés technologiques et commerciales qu'a connues le transport maritime depuis l'adoption des conventions antérieures, dont le développement de la conteneurisation, l'aspiration à un transport de porte à porte en vertu d'un contrat unique et le développement des documents électroniques de transport. La convention fournit aux chargeurs et transporteurs un régime universel contraignant et équilibré à l'appui de l'exécution des contrats maritimes de transport où peuvent intervenir d'autres modes. La loi n° 2016-028 du 11 octobre 2016 portant Code de la marine marchande qui s'applique à toutes les activités se déroulant dans les eaux maritimes, les lagunes, fleuves et plans d'eau dans les ports, et concerne tous les navires immatriculés sous pavillon togolais, participe à la mise en œuvre des règles relatives au contrat de transport international de marchandises.

Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires

La Convention internationale sur le jaugeage des navires a été adoptée à Londres le 23 juin 1969. Le Togo y a adhéré le 19 juillet 1989.

L'objectif de cette convention est d'établir des principes et des règles uniformes relatifs à la détermination de la jauge des navires effectuant des voyages internationaux. Elle s'applique aux navires suivants effectuant des voyages internationaux : a) navires immatriculés dans les pays dont le gouvernement est un Gouvernement contractant ; b) navires immatriculés dans les territoires auxquels cette convention est étendue en vertu de l'article 20 ; c) navires non immatriculés battant pavillon d'un État dont le gouvernement est un Gouvernement contractant. Les dispositions relatives à la sécurité des navires de la loi n° 2016-028 du 11 octobre 2016 portant Code de la marine marchande, consacrées au statut des navires, participent à la mise en œuvre de cette convention.

12 (Bruxelles, 25 août 1924) («Les Règles de La Haye»), et ses Protocoles («les Règles de La Haye-Visby»), et la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer (Hambourg, 31 mars 1978) («les Règles de Hambourg»)

Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS)

Le Code ISPS a été adopté à Londres, du 9 au 13 décembre 2002. Il est entré en vigueur le 1er juillet 2004. L'objectif du Code ISPS est d'établir les rôles et responsabilités respectifs des gouvernements contractants, des organismes publics, des administrations locales et des secteurs maritime et portuaire, au niveau national et international, pour garantir la sûreté maritime. Il permet de garantir le rassemblement et l'échange rapides et efficaces de renseignements liés à la sûreté, de prévoir une méthode pour procéder aux évaluations de la sûreté en vue de l'établissement de plans et de procédures permettant de réagir aux changements des niveaux de sûreté et de donner l'assurance que les mesures de sûreté maritime adéquates et proportionnées sont en place.

Il faut noter qu'avant l'avènement du Code ISPS, le PAL avait un système de sécurité basé sur des valeurs non mesurables. Cependant, des agents de sécurité civile assurant essentiellement des fonctions de gardiens, qui étaient déployés aux portes d'entrée et de sortie de même qu'autour de certains magasins, assuraient des services appréciables avec l'appui des forces de sécurité. Dès l'adoption de ce nouvel instrument juridique international, tout le système s'est révélé inapproprié et inadapté aux préoccupations du moment davantage tournées vers l'aspect prévention des risques et autres menaces sur les vies humaines.

La mise en œuvre des dispositions du Code ISPS est renforcée par l'adoption des textes juridiques nationaux notamment, arrêtés ministériels, décisions, notes de service et diverses mesures régissant les administrations privées et publiques dans le cadre du transport maritime.

Accord relatif aux mesures du ressort de l'État du port visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (PSMA)

Établi en 2005, l'Accord relatif aux mesures du ressort de l'État du port (PSMA) est un accord international contraignant portant spécifiquement sur la pêche INN. Il établit des règles types que les Parties peuvent appliquer lorsque les navires étrangers cherchent à entrer dans leurs ports ou lorsqu'ils s'y trouvent.

Le PSMA a été adopté à la trente-sixième Conférence de la FAO le 22 novembre 2009 et est entré en vigueur le 5 juin 2016. Le Togo a adhéré à cet Accord le 2 décembre 2016.¹³

L'application du PSMA permet de garantir non seulement que le poisson capturé dans le cadre de la pêche INN ne peut être vendu sur les marchés nationaux et internationaux, mais aussi que d'autres États et les organisations internationales concernées soient informés de l'incident.

1.2.2 Les accords à vocation régionale

La Charte africaine des transports maritimes

La Charte africaine des transports maritimes révisée a été adoptée par le Conseil exécutif de l'Union africaine (UA) à Kampala (Ouganda) le 26 juillet 2010. Cette version révisée souligne que la Charte vise à mettre en œuvre des politiques harmonisées pour les transports maritimes favorables à la croissance et au développement des flottes marchandes africaines et des infrastructures maritimes ; à protéger les intérêts des chargeurs ; à faciliter le transport en transit ; à protéger le continent contre les menaces de sûreté et de sécurité maritimes ; et à stimuler une coopération plus étroite entre les États de l'UA.

Le Togo a ratifié cette Charte le 3 janvier 2017. La Charte révisée apporte des réponses aux défis actuels auxquels le continent doit faire face, notamment en matière de sûreté, de sécurité et de compétitivité au niveau mondial. La Charte s'applique également aux infrastructures et opérations maritimes et portuaires ainsi qu'à une navigation maritime sûre et efficace visant à assurer la préservation des océans. Les dispositions relatives à la sécurité et la sûreté des navires prévues par la loi n° 2016-028 du 11 octobre 2016 portant Code de la marine marchande sont pertinentes vis-à-vis de cette Charte.

¹³ www.fao.org/treaties/status-by-participant/general-profile/en/?iso3=TGO.

Code de conduite relatif 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 (Code de conduite 2013 de Yaoundé)

Adopté le 25 juin 2013, à Yaoundé, ce Code vise à promouvoir la coopération maritime régionale et l'instauration d'un environnement maritime stable pour le maintien de la paix, de l'ordre pour la prospérité en Afrique de l'Ouest et en Afrique centrale. L'article 2 de ce Code précise qu'il s'applique aux actes criminels transnationaux organisés dans le domaine maritime, aux actes de terrorisme maritime, aux actes de pêche INN et aux autres activités illégales commises en mer en Afrique centrale et en Afrique de l'Ouest. Il fait obligation aux États membres, de coopérer pour réprimer les actes criminels transnationaux organisés dans le domaine maritime, les actes de terrorisme maritime, les actes de pêche INN et autres activités illégales en mer.

Le Code de conduite de Yaoundé a également établi une architecture de sécurité maritime¹⁴ pour faciliter la mise en œuvre de ses dispositions, notamment par des opérations conjointes, tels que le partage de renseignements et l'harmonisation des cadres juridiques.

Le livre III de la loi 2016-028 du 11 octobre 2016 portant Code de la marine marchande prévoit des dispositions pertinentes en lien avec le Code de conduite de Yaoundé. Il s'agit, entre autres, des dispositions relatives à la sécurité et sûreté portuaires, à la sécurité et sûreté de la navigation, à la participation à la recherche, à l'assistance et au sauvetage en mer, en lagune et dans les parties navigables des fleuves, à la participation au contrôle et à la surveillance des pêches maritimes et fluvio-lagunaires.

Charte africaine sur la sûreté et la sécurité maritimes et le développement en Afrique (Charte de Lomé)

Adoptée le 15 octobre 2016 à Lomé sur l'initiative du Gouvernement togolais, la Charte de Lomé doit entrer en vigueur 30 jours après la ratification du quinzième État membre de l'UA. Elle a été ratifiée par le Togo le 16 janvier 2017. La Charte constitue un premier instrument juridique au niveau continental en matière de sécurité maritime et répond au souci des États de faire face à l'insécurité grandissante et au développement de la criminalité en haute mer. Elle est une réponse aux menaces auxquelles sont confrontés les pays côtiers et permet de relever le défi vital de la pleine exploitation des ressources maritimes, facteur déterminant de l'éclosion de l'économie bleue, source innovante de prospérité partagée entre les pays côtiers de l'Afrique. Cette Charte, six ans après son adoption, n'est pas encore entrée en vigueur.

Hormis les dispositions relatives à la sécurité et la sûreté portuaires et à la navigation, prévues par le Code de la marine marchande, aucune mesure juridique spécifique n'a été adoptée pour la mise en œuvre de la Charte de Lomé.

Convention relative à la coopération en matière de protection et de mise en valeur du milieu marin et des zones côtières de la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (Convention d'Abidjan)

La Convention d'Abidjan résulte de la nécessité d'adopter une approche régionale pour la prévention, la réduction et la lutte contre la pollution en milieu marin, des eaux côtières et des eaux fluviales connexes de l'Afrique de l'Ouest et du Centre. Elle est adoptée le 23 mars 1981 et entrée en vigueur le 5 mai 1984. Le Togo l'a ratifiée le 20 juin 1984.

¹⁴ Voir annexe 3.

Cette convention a pour objectif de protéger le milieu marin, les zones côtières et les eaux intérieures connexes relevant de la juridiction des États de la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre. A ce titre, la Convention d'Abidjan vise, entre autres, à renforcer les capacités nationales en vue d'évaluer les valeurs des ressources marines vivantes et leur rôle écologique dans les océans ainsi que les menaces auxquelles ces dernières sont confrontées; à consolider les mécanismes de coordination régionaux et la formulation d'un cadre d'action régional efficace ; à élaborer des mécanismes capables d'influencer les projets et programmes de développement pour donner plus de considération à la diversité biologique ; et à soutenir le développement et la promotion de technologies saines, surtout en ce qui concerne les activités humaines dans l'environnement marin.

Le cadre législatif pour la mise en œuvre de cette convention est essentiellement fondé sur la loi n° 2008-005 du 30 mai 2008 portant loi-cadre sur l'environnement et sur la loi n° 2016-028 du 11 octobre 2016 portant Code de la marine marchande.

Protocole relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution en cas de situation de crise, adopté à Abidjan le 23 mars 1981

Adopté dans le cadre de la Convention d'Abidjan, ce Protocole a pour objectif de définir les règles de protection du milieu marin, des zones côtières et des eaux intérieures connexes relevant de la juridiction des États de la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre contre la pollution en cas de situation de crise. La loi n° 83-16 du 20 juin 1983 a autorisé la ratification du Protocole relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution en cas de situation critique, adopté à Abidjan le 23 mars 1981.

La Convention d'Abidjan a accéléré le processus d'élaboration des instruments de coopération régionale. Ces accords de coopération sont traduits à travers les protocoles non encore en vigueur comme suit :

- Protocole additionnel sur la pollution provenant de sources et d'activités terrestres (LBSA), appelé Protocole de Bassam ;
- Protocole additionnel sur les normes environnementales associées aux activités pétrolières et gazières offshore, nommé Protocole de Malabo ;
- Protocole additionnel sur la gestion intégrée des zones côtières (Protocole de Pointe Noire) ;
- Protocole additionnel sur la gestion durable des mangroves (Protocole de Calabar) ; et
- politique régionale de gestion intégrée des océans (IOM).

La ratification de ces Protocoles par les Etats membres, dont le Togo, et leur entrée en vigueur, devrait contribuer à améliorer la gouvernance du milieu marin et côtier au Togo.

Il découle de cette analyse que la ratification des conventions susmentionnées a permis au Togo de répondre à plusieurs obligations prévues par la CNUDM. Signalons cependant que certaines des conventions les plus pertinentes en matière de gouvernance maritime n'ont pas encore été ratifiées par le Togo, notamment la Convention de Londres, adoptée le 29 décembre 1972.

1.3 Cadres politique et stratégique de mise en œuvre de la CNUDM au Togo

La gouvernance efficace des espaces maritimes passe indéniablement par un engagement politique global et cohérent permettant de répondre de manière précise aux différents défis résultant des engagements internationaux pris par le Togo. Pour ce faire, le Togo dispose de cadres stratégiques nationaux de planification, notamment des plans d'action ou programmes sectoriels. Ces cadres stratégiques sont en conformité avec les documents de politique générale portée par le Gouvernement.

Stratégie nationale de développement à long terme basée sur les objectifs du Millénaire pour le développement (OMD)

Sur le plan macroéconomique, le Gouvernement togolais a adopté plusieurs instruments de planification nationale en matière de développement, dont les orientations devront guider d'autres instruments sectoriels. En tant que document d'orientation, elle comporte plusieurs axes en fonction des domaines d'intervention de tous les ministères. Développée sous l'égide du Ministère de la planification, du développement et de la coopération, la Stratégie nationale de développement à long terme basée sur les objectifs du Millénaire pour le développement (OMD) est adoptée en mai 2007. En 2015, les OMD ont été remplacés par les objectifs du développement durable (ODD), dont l'ODD14 relatif à la conservation et l'exploitation des océans, des mers et les ressources marines aux fins du développement durable.

Plan national de développement (PND)

Le PND est un document de planification opérationnelle au niveau national qui définit le cadre de référence des actions de développement pour la période 2018-2022. Adopté par le Gouvernement le 3 août 2018, le PND retrace la vision du Gouvernement à moyen terme sur la période 2018-2022 et repose sur un changement de paradigme. Cette vision comprend plusieurs axes qui déclinent les missions de chaque département ministériel sur la période 2018-2022.

Le quatrième axe, mis en œuvre par les Ministères chargés de l'environnement et de la pêche, porte sur la « gestion durable du territoire, de l'environnement et du cadre de vie ». Cet axe prévoit des objectifs en lien avec la protection du milieu marin, notamment le maintien des services environnementaux des écosystèmes et la préservation de la biodiversité, la lutte contre les changements climatiques, la conservation et l'exploitation durables des océans, des mers et des ressources marines aux fins du développement durable.

Feuille de route présidentielle Togo-2025

Tenant compte des effets de la COVID-19, du mandat présidentiel et de la déclaration de la politique générale du Gouvernement, un plan stratégique Togo 2025 a été adopté. La vision de ce plan est formulée en ces termes : « un Togo en paix, une nation moderne avec une croissance économique inclusive et durable ». La feuille de route de ce plan stratégique prévoit en son axe 3, ambition 10, projet 35, une réponse aux risques climatiques majeurs à travers les aménagements ciblés, la lutte contre les changements climatiques et la protection côtière.

En tant que document d'orientation stratégique, la feuille de route gouvernementale comprend plusieurs axes qui déclinent les missions de chaque département ministériel sur la période 2020-2025. Le suivi de sa mise en œuvre est assuré par le Ministère de la planification, du développement et de la coopération et la cellule présidentielle de suivi des projets prioritaires.

Plan POLMAR 2019

En vue de faciliter la mise en œuvre opérationnelle de la CNUDM, en matière de lutte contre les pollutions, il a été élaboré un Plan national d'intervention d'urgence de lutte contre la pollution marine (Plan POLMAR) sur l'initiative conjointe de l'ONAEM et du MERF.

Le Plan POLMAR est un mécanisme opérationnel destiné à coordonner les interventions en mer pour lutter contre les pollutions marines par les hydrocarbures et autres substances nocives. Ce plan d'intervention spéciale est déclenché en cas de pollution maritime accidentelle par le préfet maritime. Il sert à coordonner le personnel et à mobiliser les moyens de lutte contre les pollutions. Conformément à la Convention MARPOL 73/78, le Togo a intégré le dispositif POLMAR dans le Code de la marine marchande en ses articles 505 et 506.

Stratégie et plan d'action national pour la biodiversité (SPANB)

La SPANB a été élaborée par le MERF dans l'optique de traduire dans le concret, les actions liées aux objectifs dits « d'Aichi » développés dans le cadre de la CDB. Bien que mise en œuvre en grande partie par ledit ministère, les autres ministères contribuent par leurs actions à atteindre des objectifs nationaux. La SPANB met un accent particulier sur la protection du milieu marin. En effet, définissant les objectifs nationaux, trois objectifs contribuent à la mise en œuvre de la CNUDM. Il s'agit de l'objectif 11, réaliser l'inventaire des ressources halieutiques comestibles (stocks de poissons et des crustacés) afin que d'ici à 2016 des plans et des mesures de récolte contrôlée soient mis en place ; de l'objectif 14, engager d'ici à 2018 des actions, en vue de la création d'une AMP reliant le Réseau régional d'aires marines protégées en Afrique de l'Ouest (RAMPAO); et de l'objectif 15, établir d'ici à 2018, une cartographie de l'ensemble des écosystèmes terrestres, aquatiques et marins importants pour la conservation de la diversité biologique afin de garantir la durabilité de l'utilisation des ressources biologiques.

La SPANB devra bientôt être révisée dans l'optique de l'aligner sur les nouvelles orientations du cadre mondial post-2020 pour la biodiversité qui prend largement en compte la protection du milieu marin et côtier. Les actions à entreprendre devront permettre de renforcer le cadre de gouvernance des océans à travers, entre autres, la mise en place d'AMP.

Stratégie nationale pour la mer et le littoral (SNML)

Adoptée pour la première fois en 2016 et couvrant la période 2016-2020, la SNML a été récemment révisée et actualisée en 2021 et couvre la période 2021-2030. À travers la SNML, le Togo vise, à l'horizon 2030, à contrôler et à sécuriser l'ensemble des espaces maritimes sous sa juridiction et à développer durablement son économie bleue. Pour réaliser cette vision, le Gouvernement s'est assigné l'objectif général d'assurer la sécurité et la sûreté de l'espace maritime togolais à travers une bonne gouvernance maritime en vue de la création de richesses et de la préservation durable des ressources naturelles. La SNML est véritablement un outil opérationnel car elle s'inscrit dans un cadre logique clair, un plan d'action opérationnel, un budget estimatif de mise en œuvre des actions et un cadre d'indicateurs de suivi et de performance en vue de contribuer à atteindre des résultats qu'elle intègre.

La SNML actualisée pour la période 2021-2030 a énoncé plusieurs objectifs¹⁵ en lien avec la protection du milieu marin et de la zone côtière togolais, à savoir, entre autres :

- réduire de 80 % les dommages environnementaux d'ici 2030 par rapport à l'an 2015 ;
- développer des plans et des capacités pouvant prévenir et le cas échéant accélérer la restauration après les catastrophes ; et
- protéger les populations, le patrimoine du domaine maritime togolais ainsi que les biens et les infrastructures essentielles de la pollution et du dépôt des déchets toxiques et nucléaires.

Pour atteindre ces objectifs, la SNML se base sur cinq axes stratégiques dont le troisième est consacré à la protection durable de l'environnement marin et côtier. Cet axe stratégique prévoit quatre actions prioritaires, notamment : (i) protéger les écosystèmes marin et côtier et valoriser les ressources naturelles

¹⁵ SNML, 2021, p. 53.

biologiques et minérales, (ii) prendre en compte les impacts environnementaux du transport maritime, (iii) lutter contre la pollution marine, et (iv) lutter contre le phénomène de l'érosion côtière et les effets des changements climatiques.

Cadre stratégique pour le développement de l'économie maritime et côtière (CSDEMC)

Dans le cadre de sa politique du développement durable, le Togo s'est engagé à développer une économie bleue en adoptant en 2017, sous l'égide du MERF, un Cadre stratégique pour le développement de l'économie maritime et côtière (CSDEMC). A travers ce document, le Gouvernement entend renforcer sa souveraineté sur le littoral et l'espace maritime aussi bien en matière de sécurité que de protection de l'environnement. L'objectif visé est de gérer l'espace maritime et d'en optimiser de manière durable les bénéfices socioéconomiques. Il s'agit d'allier valorisation économique et préservation écologique des océans et des zones côtières afin d'assurer la durabilité des activités anthropiques qui se déroulent sur ces espaces.

En effet, le CSDEMC précise clairement que compte tenu de la dégradation des écosystèmes côtiers et marins résultant des activités humaines et du risque d'accélération de cette dégradation des océans avec l'accentuation des activités maritimes, le développement d'une économie bleue offre une voie alternative par laquelle l'expansion économique peut avoir lieu tout en maintenant un alignement avec la gestion responsable et durable des écosystèmes océaniques¹⁶. Ce cadre est aujourd'hui conjointement mis en œuvre par le ministère chargé de l'environnement et le ministère chargé de l'économie maritime.

Plusieurs mesures sont prévues par cette stratégie dans l'optique d'améliorer les différents secteurs notamment, la pêche et l'aquaculture, les transports, les hydrocarbures et le pétrole. L'objectif à terme est d'assurer la pérennité de l'économie bleue en favorisant la génération de revenus croissants et permanents après l'épuisement des ressources non renouvelables (minières et pétrolières), favoriser des investissements du secteur privé et des partenariats publics-privés pour stimuler le secteur touristique, développer l'emploi, et améliorer les rendements nationaux.

Plan d'action pour le développement et l'adaptation aux changements climatiques du littoral togolais

Dans le cadre de la mise en œuvre du Programme West Africa Coastal Areas (WACA) Management, financé par la Banque mondiale (BM), le MERF a adopté, au cours de l'année 2017, un Plan d'action pour le développement et l'adaptation aux changements climatiques du littoral togolais. La vision globale de ce plan d'action est de réduire les risques côtiers et de valoriser la zone côtière. En effet, le phénomène du changement climatique accentue la vulnérabilité de la côte et amenuise la résilience des populations riveraines. Il s'est avéré impérieux de prendre en compte, au-delà des problèmes environnementaux stricto sensu, la problématique liée au renforcement de la résilience des communautés côtières face aux impacts des risques côtiers.

Pour ce faire, le Plan d'action adopté à cet effet, a fixé les objectifs ci-après :

- minimiser les risques naturels (érosion, inondations) et technologiques (pollutions) ;
 - assurer la sauvegarde et la reconstruction de l'environnement naturel togolais ;
 - renforcer le cadre institutionnel et juridique lié à la gestion du littoral ;
 - augmenter la résilience des populations, infrastructures et patrimoine naturel ; et
 - valoriser le littoral et la dynamique socio-économique qui peut s'y développer.
- Les actions de mise en œuvre de ce plan sont réalisées dans le cadre du Projet d'investissement de résilience des zones côtières en Afrique de l'Ouest (WACA-ResIP) financé par la BM.

Politique nationale pour l'équité et l'égalité du genre (PNEEG)

Le Togo s'est résolument engagé dans la lutte pour l'égalité des sexes et l'autonomisation des femmes à travers sa Politique nationale pour l'équité et l'égalité du genre (PNEEG). Le pays a connu des avancées

¹⁶ CSDEMC, 2017, p. 4.

majeures ces dernières années dans ce domaine : le Gouvernement a su opérer des transformations structurelles en accord avec les objectifs de développement durable conformément au PND et à la feuille de route gouvernementale fondés sur le principe de non-exclusion.

Le Gouvernement togolais a adopté en 2011 une PNEEG. Dans le souci d'une efficacité, d'efficience et d'optimisation, cette Politique s'est dotée d'un plan d'action et d'un cadre institutionnel. La vision poursuivie à travers cette Politique est de « Faire du Togo un pays émergent, sans discrimination, où les hommes et les femmes auront les mêmes chances de participer à son développement et de jouir des bénéfices de sa croissance ».

En vue de consolider ces acquis et de prendre en compte de nouvelles réalités, cette PNEEG a été révisée en 2019 et une Stratégie nationale d'équité et d'égalité du genre (SNEEG) a été adoptée. Elle a pour buts de créer les conditions de réalisation de l'égalité entre les femmes et les hommes au Togo de manière à assurer l'équité entre les femmes et les hommes dans toutes les politiques publiques, éliminer les inégalités entre les femmes et les hommes de manière à garantir aux femmes une protection et application de leurs droits, en assurant leur pleine participation aux instances de décision et l'accès équitable aux ressources et bénéfices du développement.

1.4 Cadre juridique national de mise en œuvre de la CNUDM

Avant l'adoption de la CNUDM, il n'existait pas de vide juridique dans la gestion du domaine maritime au Togo. En effet, le secteur maritime au Togo était régi par l'ordonnance n° 29 du 12 août 1971 portant Code de la marine marchande et le décret n° 82-182/PR du 8 juillet 1982 portant institution d'une Charte maritime adoptée en application de ladite ordonnance. Ces textes qui régissaient les interventions de l'État en mer vont être remplacés par un cadre juridique moderne développé sur la base des dispositions de la CNUDM.

Le cadre juridique de mise en œuvre de la CNUDM est principalement constitué par les instruments suivants (classés par ordre chronologique) :

Loi n° 96-004/PR du 26 février 1996 portant Code minier modifiée et complétée par la loi n° 2003-012 du 14 octobre 2003 et de la loi n° 99-003 du 18 février 1999 portant Code des hydrocarbures

Le Code des hydrocarbures a pour objet d'encourager l'exploration, l'exploitation du pétrole et du gaz naturel et de favoriser les investissements nécessaires au développement du secteur pétrolier. Ce Code prend en compte plusieurs aspects liés à la mise en œuvre de la CNUDM. En effet, elle comporte dans une large

Photo: Africanway



mesure des dispositions pertinentes de lutte contre les pollutions et les dégradations des ressources naturelles, notamment marines.

Conformément à ce Code, la prospection, la recherche, l'exploitation, la détention, le traitement, le transport, la transformation et le commerce des hydrocarbures, sur le territoire comme en zone côtière et marine doivent être soumis aux exigences de la législation environnementale en vigueur. Le Code des hydrocarbures s'applique ainsi aux activités relatives à la gestion rationnelle des ressources environnementales marines et côtières.

Loi n° 2008-005 du 30 mai 2008 portant loi-cadre sur l'environnement

La loi-cadre sur l'environnement constitue le texte de base en matière de gestion et de protection de l'environnement au Togo. La loi-cadre sur l'environnement, qui vient remplacer la loi n° 88-14 du 3 novembre 1988 instituant Code de l'environnement, consacre plusieurs dispositions relatives aux activités maritimes. Elle vise entre autres à :

- préserver et gérer durablement l'environnement ;
- garantir, à tous les citoyens, un cadre de vie écologiquement sain et équilibré ;
- créer les conditions d'une gestion rationnelle et durable des ressources naturelles pour les générations présentes et futures ;
- établir les principes fondamentaux destinés à gérer et à préserver l'environnement contre toutes les formes de dégradation afin de valoriser les ressources naturelles et lutter contre toutes sortes de pollutions et nuisances ; et
- améliorer durablement les conditions de vie des populations dans le respect de l'équilibre avec le milieu ambiant.

En lien avec la protection du milieu marin, la loi-cadre sur l'environnement consacre une section entière¹⁷ à la protection du milieu marin¹⁸. Ces articles posent les règles générales en matière de gestion durable et de préservation de l'environnement marin et côtier. A travers ces articles, la loi-cadre sur l'environnement prescrit la protection du milieu marin et prend des mesures nécessaires pour qu'aucune occupation, exploitation, construction, aucun établissement susceptible de constituer une source de nuisance de quelque nature que ce soit ne puissent être effectués ou réalisés en zone côtière et maritime sans autorisation préalable des autorités compétentes.

La loi-cadre exige entre autres que les travaux, ouvrages et aménagements sur le littoral maritime soient conçus de manière à ne pas entraîner de diminution sensible des ressources naturelles de la mer sous juridiction togolaise (article 80). En son article 81, cette loi interdit le déversement, l'immersion, l'introduction directe ou indirecte, l'incinération en mer ou dans un écosystème terrestre débouchant dans la mer de matières de nature à porter atteinte à la santé publique et aux ressources biologiques marines. Elle interdit également d'entraver les activités maritimes, y compris la navigation maritime et la pêche, d'altérer la qualité de l'eau de mer, et de dégrader les valeurs d'agrément et le potentiel touristique de la mer.

En outre, la loi-cadre sur l'environnement prévoit des articles relatifs à la préservation et la protection de la faune et de la flore marines et côtières (articles 61 à 66) à travers leur gestion rationnelle et participative en vue de préserver durablement la diversité biologique et d'assurer l'équilibre écologique. Elle renvoie, pour ce faire, aux textes d'application des questions relatives à l'interdiction de l'immersion délibérée de déchets ou autres substances ou matériaux dans le milieu marin. Ces textes devront définir les types de déchets ou de substances interdites par la CNUDM et prévoir les conditions ou cas spéciaux dans lesquels l'immersion peut exceptionnellement être autorisée.

¹⁷ Articles 77 à 85 du chapitre II de la section 4 de la loi-cadre sur l'environnement.

¹⁸ Selon la loi-cadre sur l'environnement, le milieu marin est constitué du rivage et de ses ressources, des espaces maritimes et océaniques placés sous juridiction nationale et des ressources biologiques et non biologiques.

Loi n° 2010-004 du 14 juin 2010 portant Code de l'eau

La loi portant Code de l'eau fixe, en son article 1er, le cadre juridique général et les principes de base de la gestion intégrée des ressources en eau (GIRE) au Togo et détermine les principes et règles fondamentaux applicables à la répartition, à l'utilisation, à la protection et à la gestion des ressources en eau. Cette loi vise à assurer, entre autres, la protection contre toute forme de pollution ainsi que la restauration de la qualité des eaux de surface, des eaux souterraines et eaux ou mers territoriales et la préservation des écosystèmes aquatiques, des sites et des zones humides.

Cette loi précise expressément en ses articles 2 et 6 que l'utilisation, la protection et la gestion des eaux ou mers territoriales doivent se faire dans le respect des accords internationaux.

Loi n° 2015-010 du 24 novembre 2015 portant nouveau Code pénal

La loi n° 2015-010 du 24 novembre 2015 portant nouveau Code pénal contribue à la mise en œuvre de la CNUDM. En effet, ce Code établit un régime de responsabilité civile et pénale pour les atteintes à l'environnement en général et à celui marin et côtier en particulier.

Le nouveau code pénal prévoit des amendes monétaires, dont le montant peut être fixé en fonction de la gravité de l'infraction et des circonstances entourant l'infraction liée à la pêche. Les autorités compétentes peuvent confisquer les engins de pêche prohibés.

Ainsi, est puni d'une peine d'emprisonnement d'un mois à trois ans et d'une amende de cent mille (100.000) à cinq millions (5.000.000) de francs CFA ou de l'une de ces deux peines quiconque pêche sans être détenteur d'une licence ou au moins d'une autorisation régulière ; ou pendant les périodes prohibées ; ou en deçà des limites fixées par les règlements ; dans les domaines protégés sans autorisation spéciale.

L'article 819 du Code met l'accent sur les peines relatives à la saisie d'engins prohibés et leur destruction ordonnée par le Président du Tribunal sur simple requête.

Concernant les infractions relatives à la marine marchande¹⁹, elles sont prévues à la sous-section 7 du chapitre 3 du titre IX. Il s'agit essentiellement de peines d'emprisonnement comprises entre 3 mois et dix ans et d'amendes allant de 1 million à 5 millions de francs CFA. Le Code sanctionne également tout propriétaire, capitaine, armateur, exploitant ou tout opérateur de navires qui pollue le milieu marin par le rejet d'hydrocarbures, de substances dangereuses et nocives, d'eaux de ballast, d'ordures, de déchets ou d'effluents de toute nature, et par les peintures des coques contenant des composés organiques à base d'étain, etc.

La sous-section 8 du chapitre 3 du titre IX du Code est entièrement consacrée à la piraterie maritime²⁰. En effet, l'article 1068 du Code pénal prévoit une liste d'actes constitutifs de piraterie maritime. En termes de sanction, le Code dispose, à son article 1068, que :

« Toute personne ou groupe de personnes qui s'empare d'un navire en vue de commettre une infraction aux biens ou aux personnes, est punie d'une peine de 20 ans de réclusion criminelle, portée à 30 ans en cas de prise d'otage, assortie d'une demande de rançon ou en cas d'homicide ou de blessures ayant accompagné ou suivi la prise de contrôle du navire ».

L'alinéa 3 du même article énonce clairement que les juridictions nationales sont compétentes pour connaître et réprimer les actes de piraterie commis au-delà de la limite extérieure de la mer territoriale, quelle que soit la nationalité de leurs auteurs et quel que soit le pavillon des navires ou plateformes impliqués.

¹⁹ Article 1066, alinéas 1, 2, 3 et 4.

²⁰ Le Code considère comme acte de piraterie l'acte incriminé au sens de l'article 1068 sans distinguer si l'acte est commis sous juridiction togolaise ou en haute mer. A titre d'exemple, au point 7 dudit article, le Code considère comme pirate tout individu faisant partie de l'équipage d'un navire togolais lequel commettrait à main armée des actes de déprédation ou de violence, soit envers des navires togolais ou des navires d'une puissance avec laquelle le Togo ne serait pas en état de guerre, soit envers les équipages ou chargements de ces navires.

La loi n° 2016-002 du 4 janvier 2016 portant loi-cadre sur l'aménagement du territoire

La loi-cadre sur l'aménagement du territoire exige, en son article 54, l'élaboration et la mise en œuvre des outils de gestion de l'aménagement du territoire, à savoir : le schéma national de l'aménagement du territoire (SNAT), les schémas régionaux de l'aménagement du territoire (SRAT), l'atlas du développement régional (ADR), les schémas locaux de l'aménagement du territoire (SLAT) et les Schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme (SDAU).

Ces outils élaborés prennent en compte les préoccupations liées à la protection et à la mise en valeur du littoral.

Loi n° 2016-004 du 11 mars 2016 relative à la lutte contre la piraterie, les autres actes illicites et l'exercice par l'État de ses pouvoirs de police en mer

Loi n° 2016-004 du 11 mars 2016 relative à la lutte contre la piraterie, les autres actes illicites et l'exercice par l'État de ses pouvoirs de police en mer constitue le premier texte législatif spécifique adopté en application de la CNUDM. Elle vise, en effet, à lutter contre les actes de piraterie maritime et autres actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime commis en mer en application de la CNUDM ainsi que de la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime du 10 mars 1988.

Elle prescrit des mesures de contrôle et de coercition et habilite les commandants de bord des bâtiments et des aéronefs de l'État, chargés de la surveillance en mer à exercer les compétences nécessaires à la lutte contre la piraterie et les autres actes illicites commis en mer, notamment la reconnaissance, la visite et la perquisition.

Loi n° 2016-007 du 30 mars 2016 relative aux espaces maritimes sous juridiction nationale

La loi du 30 mars 2016 fixe la délimitation des espaces maritimes sous juridiction nationale de la République togolaise. Elle permet au Togo de répondre à ses obligations sur la définition des limites des espaces maritimes conformément à la CNUDM. En effet, cette loi fixe la largeur de la mer territoriale togolaise à 12 milles marins mesurés à partir de la ligne de base établie par l'ordonnance n° 77-24 du 16 août 1977 portant délimitation des eaux territoriales et création d'une zone économique protégée.

Par ailleurs, la loi établit une zone contiguë qui s'étend au-delà de la mer territoriale jusqu'à 24 milles marins de la ligne de base à partir de laquelle est mesurée la largeur de la mer territoriale. Dans cette zone, l'État exerce les contrôles nécessaires en vue de prévenir les infractions aux lois et règlements douaniers, fiscaux, sanitaires ou d'immigration sur le territoire ou dans la mer territoriale. Il réprime les infractions à ces mêmes lois et règlements commises sur le territoire ou dans la mer territoriale.

Cette loi crée une zone maritime dénommée « zone économique exclusive », située au-delà des eaux territoriales et adjacentes à celles-ci, et s'étendant jusqu'à une limite fixée à 200 milles marins à partir des lignes de base telles que définies dans la partie II section II de la Convention des nations unies sur le droit de la mer de 1982. Cette ZEE représente l'étendue de la juridiction et des droits souverains de l'État côtier. Dans la ZEE, l'État se réserve le droit d'exploration et d'exploitation des ressources biologiques et non biologiques qui y sont attachées. Il exerce sa juridiction conformément aux textes internationaux en vigueur, notamment la CNUDM. Toutefois, l'État s'engage à faire participer les États voisins sans littoral, dans la mesure du possible, à l'exploitation des ressources biologiques dans le cadre d'accords bilatéraux et régionaux, conformément aux dispositions de l'article 69 de la CNUDM.



Photo: iStockPhoto

Loi n° 2016-026 du 11 octobre 2016 portant réglementation de la pêche et de l'aquaculture au Togo

La loi n° 2016-026 du 11 octobre 2016 portant réglementation de la pêche et de l'aquaculture au Togo vise, entre autres, à organiser l'exploitation des ressources halieutiques à des fins commerciales, comestibles et scientifiques. Elle définit, en ce sens, les règles applicables à la pêche et à l'aquaculture dans les eaux continentales et les eaux maritimes sous juridiction togolaise, ainsi que les règles applicables aux navires de pêche togolais exerçant au-delà des eaux maritimes sous juridiction togolaise. Au-delà de ces aspects, cette loi prévoit des dispositions relatives à la préservation de la diversité biologique et à la protection de l'environnement. En effet, en son article 60, elle interdit de détenir à bord ou d'utiliser pour la pêche, des explosifs, des détonateurs ou des armes à feu et de faire usage de poison, d'appât et de leurres toxiques ou autres substances pouvant tuer, paralyser ou changer le comportement normal des animaux aquatiques immédiatement ou ultérieurement.

En outre, elle interdit de tuer, blesser ou poursuivre les mammifères ou autres animaux aquatiques ou amphibiens protégés. En cas de capture accidentelle, l'auteur doit relâcher les animaux encore en vie, ou bien les déclarer aux autorités compétentes en cas de mort. Elle interdit également la pêche INN, la capture, la détention et la commercialisation de toutes les espèces de tortues marines et produits dérivés ainsi que la chasse, la capture, la détention et la commercialisation de toutes les espèces d'oiseaux marins et produits dérivés.

Loi n° 2016-028 du 11 octobre 2016 portant Code de la marine marchande

A travers le Code de la marine marchande, le Togo a pu transposer dans une large mesure, les dispositions de la CNUDM au plan national. Cette loi prend en compte les nouvelles préoccupations dans ce secteur, notamment la protection de l'environnement marin, la lutte contre la pêche INN, la sûreté et la sécurité maritimes et la définition des espaces maritimes.

Conformément à son article 1er, les dispositions de ce Code s'appliquent à toutes les activités se déroulant dans les eaux maritimes, les lagunes, fleuves et plans d'eau dans les ports. Le Code s'applique également à tous les navires immatriculés sous pavillon togolais, aux équipages et passagers qui y sont embarqués, ainsi qu'à toutes les personnes, quelle que soit leur nationalité, présentes ou non à bord. Sur la base des conventions internationales en vigueur régissant les compétences des États en mer, ces dispositions

législatives s'étendent aux équipages, passagers et navires étrangers se trouvant dans les eaux sous juridiction togolaise. Le Code de la marine marchande comprend 539 articles répartis en huit livres.

La loi consacre des dispositions relatives au cadre institutionnel, aux formes de navigations et aux espaces marins sous juridiction nationale, telles que définies par la loi n° 2016-007 du 30 mars 2016 relative aux espaces maritimes sous juridiction nationale (Livre I), au navire, à leur immatriculation, à leurs titres de navigation et de sécurité (Livre II), à la navigation, aux accidents et incidents de mer (Livre III), aux gens de mer (Livre VI), au transport maritime et aux professions auxiliaires (Livre V), à la pollution marine (Livre VI) et au régime disciplinaire du marin (Livre VII).

Dans le Livre VI consacré à la pollution marine, le Code fixe les mécanismes de prévention et de répression des différentes formes de pollution par les navires et autres engins en mer, notamment par les hydrocarbures, les substances nocives transportées par mer en colis, conteneurs, citernes mobiles, camions ou wagons-citernes, les eaux usées des navires, les substances liquides nocives transportées en vrac, les ordures des navires, les immersions de déchets à partir de navires, et par les peintures de coques des navires (Convention AFS).

Loi n° 2021-011 du 20 mai 2021 relative à l'aménagement, à la protection et à la mise en valeur du littoral

La loi portant aménagement et protection du littoral a pour objet de fixer les règles de protection, de conservation, d'aménagement et de mise en valeur du littoral togolais (article 1er). La loi définit le littoral comme « l'espace géographique constitué d'une partie maritime et d'une partie terrestre y compris notamment les embouchures des cours d'eau et les parties des étangs salés et des zones humides qui sont en contact direct avec la mer » (article 2).

Sa mise en œuvre permet de maintenir les équilibres environnementaux, de lutter contre l'érosion côtière, de préserver l'intégrité des sites, des paysages et du patrimoine marin, de protéger le littoral contre toute forme de pollution et de dégradation, quelle qu'en soit l'origine, d'anticiper les évolutions du littoral, notamment sous l'effet des changements climatiques, et de faciliter l'adaptation des territoires à ces changements, en développant l'expertise et en soutenant les approches innovantes. Elle contient les mécanismes permettant de renforcer la recherche et l'innovation sur le littoral tout en préservant le développement des activités économiques maritimes (pêche, cultures marines, activités portuaires, construction, tourisme balnéaire, transports).

Cette loi, capitale dans la mise en œuvre de la politique de développement socioéconomique du Togo, permet au Gouvernement de poursuivre son ambition, celle de faire de l'économie maritime un véritable levier de l'économie nationale. Elle rappelle le principe du pollueur-payeur comme principe de base en matière de préservation et de protection du littoral.

Concernant le schéma d'aménagement et de la recherche, la loi prévoit que ces aspects seront définis par des textes d'application. Il s'agit entre autres, des projets d'arrêté interministériel portant modalité d'exploitation du sable et du gravier continental dans la zone du littoral, projet d'arrêté relatif aux modalités de traitement et d'évacuation des déchets solides et liquides, projet de décret portant modalité d'exercice de la recherche dans la zone du littoral, projet de décret portant attributions, composition, organisation et fonctionnement du comité national de gestion du littoral.

1.5 Cadre institutionnel de mise en œuvre de la CNUDM

Le Togo a mis en place un cadre institutionnel pour l'efficacité de l'action de l'État en mer. Il s'agit principalement de l'ONAEM. En créant l'ONAEM par le décret n° 2014-113/PR du 30 avril 2014, l'État togolais voulait accorder une attention particulière à la sécurité et à la sûreté maritimes de son espace. L'ONAEM a pour mission de renforcer l'action des administrations publiques et de coordonner les efforts intersectoriels dans le but de préserver les intérêts maritimes togolais, notamment :

- la sécurité maritime et le sauvetage en mer ;
- la sûreté maritime et portuaire ;
- la lutte contre la piraterie et les trafics illicites, notamment les stupéfiants ;
- la lutte contre les rejets illicites en mer ;
- la protection du milieu marin ; la lutte contre l'immigration illégale et la traite par voie maritime ;
- la surveillance et le contrôle de l'exploitation des ressources halieutiques.

L'ONAEM est composé de trois organes ; à savoir le Haut Conseil pour la mer (HCM), le Conseiller pour la mer et la Préfecture maritime (PREMAR), et des comités techniques. Sous l'autorité de ces structures, plusieurs départements ministériels interviennent dans la gouvernance maritime.

Le Haut Conseil pour la mer (HCM)

Le HCM comprend le Président de la République, le Premier Ministre et les ministères impliqués dans le AEM, notamment le Ministère chargé de la pêche, le Ministère des affaires étrangères, le Ministère de l'administration territoriale, le Ministère de la défense, le Ministère de l'enseignement supérieur, le Ministère de l'environnement, le Ministère de la sécurité, le Ministère des transports, et le Conseiller pour la mer. Institution présidée par le Président de la République, le HCM constitue un cadre où se définissent les orientations de la politique maritime, entre autres :

- la proposition des priorités de l'action gouvernementale dans l'espace maritime, notamment en matière économique, environnementale et sécuritaire ;
- la coordination de l'action des différents départements ministériels ;
- la détermination des plans directeurs ;
- l'aide à l'identification et à l'acquisition des moyens nécessaires à la réalisation des objectifs fixés ;
- le détenteur des rapports des missions de contrôle et d'évaluation en matière de politique maritime ;
- la veille à l'application par les différents ministères et institutions des orientations ou décisions prises.

Le HCM se réunit une fois par an, sur convocation du Président de la République et chaque fois que nécessaire. En définitive, le HCM est l'organe de l'ONAEM où se prennent les décisions politiques en matière maritime.

Conseiller pour la mer et ses services

Le Conseiller pour la mer anime, pour le compte du Président de la République, les travaux interministériels relatifs à la mer. Ces services ont été créés par le 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 est nommé par le Président de la République en tant que Ministre Conseiller. Il prépare les délibérations et les réunions du HCM et assure sa permanence. Il participe aux actions générales d'information relatives à la sécurité, à la sûreté, à l'environnement et à l'économie maritime. Il établit, chaque année, un rapport à l'attention du Président de la République et du Premier Ministre sur la politique maritime et sur la coordination des AEM. Il établit en collaboration avec les corps et les administrations de l'État un schéma directeur des moyens maritimes, révisé annuellement, permettant d'atteindre les objectifs fixés. Le Conseiller pour la mer appuyé de ses différents services se chargera de suivre de manière permanente la mise en œuvre effective de cette stratégie.

Préfecture maritime (PREMAR)

La PREMAR, instituée par décret n° 2014-174/PR du 16 octobre 2014 portant attributions du préfet maritime et organisation de la PREMAR, est composée d'un personnel civil et militaire intervenant dans l'AEM. Dans l'exercice de ses attributions, le préfet maritime, nommé par décret en Conseil des ministres, est investi du pouvoir de police administrative général en mer. Son pouvoir de police se décline en pouvoir d'intervention, notamment en matière de protection des droits souverains et intérêts nationaux, de maintien de l'ordre public en mer, de recherche et sauvetage des personnes et de sauvegarde des biens, de protection de l'environnement maritime, de police de la navigation maritime, de sécurité des activités nautiques et aériennes au-dessus de la mer, d'aides médicales en mer, de protection des infrastructures marines ou sous-marines et de coordination de la lutte contre les activités illicites.

Il est responsable des mesures de sûreté et de sécurité prises par les administrations et services intéressés dans le cadre de l'AEM, ainsi que de la mise en œuvre de leurs moyens. Le préfet maritime coordonne les opérations en situation d'urgence ou de crise dans le domaine maritime et portuaire, notamment en cas d'opération de police complexe, de piraterie, de pollution, de secours en mer et d'autres actes illégaux.

Comités techniques

Il s'agit entre autres du Comité national de sûreté maritime, mis en place en 2015, qui a pour mission de formuler des recommandations au HCM sur les procédures appropriées pour l'amélioration de la qualité d'application des mesures de sûreté prescrites par le Code ISPS; du Comité national d'hydrographie, d'océanographie et de cartographie marine (CNHOC) dont les missions sont de contribuer à la définition de la politique nationale dans le domaine de l'hydrographie, de l'océanographie et de la cartographie marine; de la Commission nationale des frontières maritimes et du Bureau de coordination et d'assistance (BCA) chargés entre autres de la gestion des différends frontaliers avec les pays limitrophes et du suivi des activités de coopération transfrontalière.

Départements ministériels impliqués dans la gouvernance de l'océan

A côté des structures mentionnées plus haut, le Togo dispose aujourd'hui de plusieurs départements ministériels dont les compétences se chevauchent en matière de gouvernance de l'océan. Le tableau suivant présente l'ensemble de ces ministères, leurs domaines d'intervention et les potentiels chevauchements de mandats.

MINISTERES	INTERVENTIONS DANS LE DOMAINE MARITIME	POTENTIELS CHEVAUCHEMENT DE MANDATS
------------	--	-------------------------------------

Ministère de l'environnement et des ressources forestières (MERF)		
--	--	--

<p>(Direction de l'environnement et direction des ressources forestières)</p> <p>Attributions fixées par le décret n°2008-050/PR du 7 mai 2008 et confirmées par la lettre de mission n°393/PM/SGG/2010 du 15 septembre 2010</p>	<ul style="list-style-type: none"> • mettre en œuvre la politique de l'État en matière de gestion de l'environnement et des ressources forestières ; • élaborer des règles relatives à la sauvegarde et la protection de l'environnement, la prévention contre les pollutions et nuisances et la prévention des risques et catastrophes naturelles ; • contrôler l'intégration des préoccupations environnementales dans les différentes politiques sectorielles et stratégies nationales de développement ; et • contrôler l'exécution et le respect des conventions internationales en matière d'environnement, ainsi que des dispositions de la loi-cadre sur l'environnement, du Code forestier et de la loi sur la prévention des risques biotechnologiques : ce qui inclut les pollutions du milieu marin et la protection côtière, la protection des ressources fauniques et floristiques marines protégées, la gestion des aires marines protégées. 	<ul style="list-style-type: none"> • potentiel chevauchement de domaines de compétence entre le MERF et le MEMPPC au sujet des questions liées à la protection côtière et à celle du milieu marin ; • potentiel chevauchement de mandats institutionnels entre le MERF et le Ministère de l'eau et de l'hydraulique villageoise (MEHV) par rapport à la délivrance des autorisations de rejets des effluent ; • potentiel chevauchement de mandat institutionnel entre le MERF et le Ministère de la culture et du tourisme (MCT) par rapport aux autorisations environnementales avant tout projet de mise en valeur de l'espace maritime aux fins touristiques.
--	---	--

Ministère délégué auprès du Président de la République chargé de l'énergie et des mines		
--	--	--

<p>Direction générale des mines et de la géologie (DGMG), Direction de la recherche géologique (DRG), Direction de l'exploration, du contrôle et du développement minier (DECDM), Direction de la recherche et du développement énergétique (DRDE), Direction des laboratoires du Ministère chargé de l'énergie et des mines (DLMME).</p>	<ul style="list-style-type: none"> • définir et coordonner la mise en œuvre de la politique de l'État dans le domaine des mines et de l'énergie ; • mettre en œuvre la politique de l'État en matière de mines, d'hydrocarbures et d'énergie ; • organiser, coordonner, contrôler et développer toutes les activités relatives aux mines et à l'énergie ; • gérer le domaine minier de l'État et veiller à une valorisation optimale des richesses minières ; et • exercer le contrôle technique sur les installations des industries extractives et des centrales électriques. 	<ul style="list-style-type: none"> • potentiel chevauchement de mandats institutionnels entre le Ministère chargé de l'énergie et des mines et le Ministère des transports routiers, aériens et ferroviaires (MTRAF) par rapport au transport et à l'approvisionnement en produits pétroliers et minéraliers.
---	--	--

Ministère de l'économie maritime, de la pêche et de la protection côtière (MEMPPC)		
---	--	--

<p>(Décret n°2020-080/PR)</p> <p>(Direction des pêches et de l'aquaculture (DPA), port de pêche).</p>	<ul style="list-style-type: none"> • mettre en œuvre la politique du Gouvernement dans le domaine de la mer aux plans national et international, notamment en matière d'économie maritime, de pêche, et de protection côtière ; • promouvoir le développement durable de la pêche et de l'aquaculture et application de la réglementation en matière des pêches et de l'aquaculture ; • promouvoir la transformation et la valorisation des produits halieutiques ; • promouvoir les pêches et l'aquaculture, notamment la détermination des prix des produits halieutiques, les facteurs de production, les débouchés ; et • participer à la détermination des thèmes de recherche de l'Institut togolais de recherche agronomique (ITRA) 	<ul style="list-style-type: none"> • MEMPPC récemment mis en place sans décret d'organisation et par conséquent, sans attributions officiellement consacrées ; • potentiel chevauchement de mandats institutionnels entre le MEMPPC et le MERF au niveau de la protection et de la mise en valeur de la bande côtière. • difficultés de détermination des limites d'interventions du MEMPPC, du HCM et de la PREMAR
---	---	--

L'analyse du cadre institutionnel révèle l'existence d'une multitude d'acteurs susceptibles de donner lieu à des conflits de compétences. Pour ce faire, il est peut-être utile d'envisager une possible réorganisation des structures chargées de l'AEM en vue d'opérer une répartition des rôles, des tâches administratives et opérationnelles afin d'éviter les potentiels chevauchements de mandats préjudiciables à l'efficacité de l'AEM.

1.6 Cadre opérationnel de mise en œuvre

Au niveau opérationnel, le Togo a mené entre 2016 et 2017 plusieurs exercices de simulation de crises maritimes.

Au cours de la même période, le Togo a géré deux cas de crises réelles et a procédé au lancement des patrouilles mixtes. Ces interventions ont permis de : (i) secourir le 28 mars 2016 le navire SAMPATIKI IMO 9405772 battant pavillon libérien et consigné par la société OMA, qui a été victime d'un acte de piraterie dans les eaux nigérianes²¹ et (ii) d'appréhender le navire de pêche congélateur F/V YELE battant pavillon sierra-léonais IMO 6607666 et consigné par la société INTERTRANS MARITIME, suspecté d'activités liées à la pêche INN. Ce navire n'avait à son bord ni transpondeur AIS, ni licence de pêche, ni autorisation de transbordement, et disposait d'un journal de bord vierge depuis 2012.

21 http://onaemtogo.org/images/Document_Onaem/Rapport/RAPPORT-ANNUEL-2016-DU-HCM.pdf



Photo: Africanway

II. Gouvernance nationale des océans

2.1 Conservation et utilisation des ressources vivantes, y compris la pêche et la mariculture

a. Profil du secteur et pertinence des perspectives écologique, économique et sociale pour l'État

Les acteurs directs dans le secteur de la pêche sont estimés à environ 10 000 pêcheurs²². La consommation des produits de la pêche par habitant est passée de 6 kg en 2008 à 14 kg en 2016 grâce à une production halieutique nationale d'environ 25 000 tonnes et aux importations selon le rapport de la FAO en 2020. En valeur, la production halieutique nationale rapporte 5 milliards de francs CFA par an et en valeur ajoutée 10 milliards de francs CFA soit 4 % du PIB (FAO, 2020). L'accès à la ressource halieutique est réglementé par un cadre juridique.

b. Cadres juridique et institutionnel régionaux et multilatéraux relatifs au secteur

En matière de conservation et d'utilisation des ressources vivantes, en premier lieu, la CNUDM exige, conformément à ses articles 62 et 63, la prise de mesures nécessaires pour la conservation des stocks de poissons se trouvant dans les zones économiques exclusives de deux ou plusieurs États côtiers ou à la fois dans la zone économique exclusive et dans un secteur adjacent à la zone. La CNUDM prévoit également la conservation des espèces anadromes tels que le saumon et l'aloise et ou les espèces catadromes. Il en est de même pour les grands migrateurs et mammifères marins. L'accord sur les stocks chevauchants adhéré par le Togo le 11 mai 2022 consacre d'importantes dispositions pertinentes à cet effet.

²² http://onaemtogo.org/images/Document_Onaem/Rapport/RAPPORT-ANNUEL-2016-DU-HCM.pdf

Au niveau sous-régional, des directives ont été adoptées. Il s'agit entre autres des directives adoptées dans le cadre de l'Union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA), y compris la directive n° 3/2014/CM/UEMOA instituant un régime commun de suivi, contrôle et surveillance (SCS) des pêches de l'UEMOA, et la directive n° 4/2014/CM/UEMOA instituant un régime commun de gestion durable des ressources halieutiques adoptées dans le cadre de l'UEMOA. En dehors de l'UEMOA, d'autres institutions existent à savoir :

- La Commission baleinière internationale (CBI) : Le Togo est membre de cette organisation internationale chargée de la gestion de l'exploitation des cétacés dans toutes les eaux océaniques de la planète.
- La Commission internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique (CICTA ou ICCAT) : Le Togo participe aux réunions de la Commission qui a en charge la gestion de l'exploitation et la conservation des thonidés et les espèces associées dans les eaux internationales de l'océan Atlantique.

c. Cadre juridique national

Le cadre juridique lié à la conservation des ressources vivantes comprend, entre autres :

Loi n° 2016-026 du 11 octobre 2016 portant réglementation de la pêche et de l'aquaculture au Togo

Elle revêt un caractère novateur en ce sens qu'elle ne se contente pas seulement d'organiser l'exploitation des ressources halieutiques à des fins commerciales, comestibles, scientifiques ou sportives. Tout en définissant les règles applicables à la pêche et à l'aquaculture dans les eaux continentales et les eaux maritimes sous juridiction togolaise, ainsi que les règles applicables aux navires de pêche togolais exerçant au-delà des eaux maritimes sous juridiction togolaise, elle se préoccupe également de la préservation de la diversité biologique et de la protection de l'environnement.

Son article 111 dispose que « l'importation au Togo de produits halieutiques issus de la pêche INN est interdite » et l'article 112 prévoit que « tout produit halieutique importé doit être accompagné d'un certificat de capture ou d'un document équivalent attestant que celui-ci n'est pas issu d'une pêche INN ».

Concernant le système de contrôle et de suivi dans les différentes pêcheries du Togo, l'article 130 dispose que l'administration chargée des pêches et de l'aquaculture tient un rapport annuel sur les activités de surveillance, de contrôle et de suivi ayant lieu notamment au port et en mer sur la base des informations transmises par les agents de contrôle. La loi prévoit l'élaboration des plans de gestion des pêches et de l'aquaculture par le Ministère chargé de la pêche.

Loi n° 2016-028 du 11 octobre 2016 portant Code de la marine marchande

En ce qui concerne la conservation des ressources vivantes, ce Code met l'accent sur les pollutions marines causées par les navires et susceptibles de porter atteinte aux espèces de faune et flore marines ainsi qu'à leurs habitats. Le Code prévient contre tous les types de pollution (article 468) et prescrit les types de responsabilité civile ou pénale et l'obligation de l'assurance tout en exigeant la préservation de la biodiversité marine (article 504).

Pour mieux contrôler la pêche INN, le Code prévoit des sanctions, notamment la perte de nationalité pour tout navire qui se livre à la pratique de la pêche INN dans les eaux sous juridiction togolaise ou en dehors de ces eaux (article 48).

Loi n° 2021-011 du 20 mai 2021 relative à l'aménagement, à la protection et à la mise en valeur du littoral

- Cette loi contient les mécanismes permettant de renforcer la recherche et l'innovation sur le littoral tout en préservant le développement des activités économiques maritimes, notamment la pêche et les cultures marines. Ces mesures devront être précisées par les décrets d'application en attente d'adoption par le Conseil des ministres.

d. Cadre institutionnel national

Le cadre institutionnel comprend les départements ministériels, notamment le MEMPPC qui dispose d'une compétence générale en matière de pêche et le MERF qui intervient dans la réglementation et la protection des espèces halieutiques menacées d'extinction.

Parmi les acteurs du secteur privé qui, en marge des institutions étatiques, opèrent aussi dans la protection et la gestion du domaine maritime et côtier, peuvent être citées :

- la Fédération nationale des unions de coopérative de pêche (FENUCOOPETO) : elle regroupe les coopératives et groupements de pêcheurs et de mareyeuses, commerçantes et transformatrices de produits halieutiques. Elle veille à la protection des intérêts des membres et contribue à leur renforcement de capacité ; et
- la Women in Maritime in Africa - Togo (WIMA-Togo) est une association des femmes togolaises du secteur maritime et constitue un cadre institutionnel destiné au renforcement de leurs capacités, dans la dynamique d'une vision de développement qui prend en compte les dispositions de l'agenda 2063 de l'UA, en général, et la réalisation de l'économie bleue en Afrique en particulier ;

e. Application et mise en œuvre du cadre de gouvernance du secteur

La gestion des ressources vivantes constitue l'un des défis majeurs de la gouvernance des océans au Togo. Pour combler ce déficit, des efforts sont entrepris dans le cadre de la mise en œuvre de la politique du Gouvernement pour renforcer l'AEM en matière de gestion durable de la biodiversité marine. Ainsi, dans le cadre de la mise en œuvre de la SPANB, des campagnes d'évaluation des espèces pélagiques et démersales dans la ZEE du Togo ont été menées (FAO, 2019). Il existe d'autres projets, notamment :

- le Projet TCP/RAF/3512 « Renforcer la collecte systématique de données sur les pêches en Afrique de l'Ouest » financé par la FAO et exécuté pour la période 2015-2016 ;
- le Projet « Renseignements sur les pêches et appui aux systèmes SCS en Afrique de l'Ouest », financé par le Gouvernement norvégien est en cours d'exécution depuis 2015 ;
- le Projet UTF/TOG/017/TOG : « Renforcement par des activités génératrices de revenu de la résilience des femmes et des jeunes de la zone littorale du Togo face au changement climatique » est financé pour la période 2019-2021 par la Banque africaine de développement (BAD) ;
- le Projet « Appui à la mise en œuvre du plan d'aménagement par l'approche écosystémique de la senne plage au Togo », financé par la FAO, est en cours d'exécution depuis 2019;
- le Projet d'appui au secteur agricole (PASA) dans sa phase 2013-2020 est financé par la Banque Mondiale. Ce projet a financé la construction de FTT-Thiaroye au profit des membres de l'Union des groupements de femmes transformatrices de poissons (UGFETRAPO) de Katanga au Port de pêche de Lomé (POPEL) ; et
- le Projet de surveillance mondiale pour l'environnement et la sécurité en Afrique. Il est financé par l'Union européenne (UE) pour la période 2018-2021.

L'analyse de la gestion du secteur des pêches et des écosystèmes aquatiques laisse apparaître des insuffisances. Il est observé que plus de moyens techniques, humains et financiers sont accordés à l'agriculture qu'à la pêche et à l'élevage. On note également que la coordination entre les différentes institutions travaillant dans la gestion, la protection et la restauration de ces écosystèmes aquatiques et de la pêche en particulier reste difficile. Le manque d'informations et l'indisponibilité des statistiques sur la production halieutique dans les différents points de débarquement en sont un exemple. Les services compétents manquent de moyens suffisants pour faire appliquer les réglementations en vigueur. Les attributions des structures de gestion sont peu connues des agents. Conformément à l'article 28 de la loi n° 2016-026 du 11 octobre 2016 portant réglementation de la pêche et de l'aquaculture au Togo, la mise en place d'un système de contrôle et de surveillance est exigée. L'article 64 exige le contrôle statistique des captures réalisées par les embarcations de pêche artisanale. Cependant, le contrôle et la surveillance dans les pêcheries sont quasi inexistantes du fait de l'insuffisance des textes d'application prévus par l'article 64 de ladite loi.

f. Prise en compte des questions transversales : genre et océans, économie bleue

L'exploitation des ressources marines participe au renforcement de l'autonomisation des femmes à travers les activités de consignment, de transformation et de commercialisation des produits halieutiques. Ces activités leur procurent de l'emploi et des revenus leur permettant de couvrir leurs besoins familiaux. Au Togo, la promotion du genre dans la construction du développement durable est au cœur des priorités du Gouvernement. Depuis plusieurs décennies, la question du genre et de promotion de la femme est devenue une préoccupation majeure au niveau national. Pour s'intégrer dans cette réalité, le Togo a pris une série de mesures juridiques, économiques et politiques en vue d'améliorer de façon significative, la situation des femmes au Togo. Dans le domaine de la conservation de la biodiversité incluant les ressources marines, un plan de prise en compte du genre a été adopté le 21 novembre 2021 par le Ministère chargé de l'environnement. Sa mise en œuvre est assurée par la Direction des ressources forestières et par les autres structures techniques impliquées dudit Ministère.

Compte tenu de la dégradation des écosystèmes côtiers et marins résultant des activités humaines, le développement d'une économie bleue, offrirait une voie alternative par laquelle l'expansion économique favoriserait une gestion durable des ressources vivantes océaniques. Un plan d'action sur l'économie est en cours d'élaboration par les services techniques du MERF en collaboration avec le MEMPPC. La mise en œuvre de ce plan devra contribuer à renforcer la préservation de ces ressources et redynamiser l'économie informelle.



Photo: iStockPhoto

2.2 Sécurité et sûreté de la navigation

a. Profil du secteur et pertinence des perspectives écologique, économique et sociale pour l'État

Plus de 90 % des marchandises échangées à travers le monde passent par la voie maritime. Ces dernières années, le golfe de Guinée a été le théâtre de nombreux actes d'insécurité commis par des pirates à la recherche d'argent, d'où l'importance que revêtent la sécurité et la sûreté des installations portuaires et des navires dans les différents espaces maritimes. Dans le golfe de Guinée, la piraterie est en baisse au large des côtes togolaises. Hormis le risque que les menaces d'insécurité font peser sur la liberté de la navigation et du commerce maritimes, elles sont aussi de nature à freiner la conduite et le développement des activités maritimes et portuaires essentielles à l'économie nationale.

Les nombreux incidents (neuf) de piraterie enregistrés dans les eaux togolaises entre les années 2011 et 2013 peuvent s'expliquer par une insuffisance de moyens navigants et une gouvernance maritime non adaptée à ce phénomène. Le Togo a particulièrement souffert en 2012 et 2013 des effets pervers du succès de l'opération Prospérité lancée en septembre 2011 par le Bénin et le Nigéria. Cette opération, qui consistait à mettre en place des patrouilles conjointes, a permis d'éloigner les pirates du Bénin qui avait fait l'objet de 20 attaques en 2011. Ceux-ci ont dû migrer vers les eaux togolaises plus perméables. Cependant, depuis deux ans, on constate une nette baisse de l'insécurité sur le littoral togolais.

Après avoir été l'une des principales cibles de la piraterie en 2012, le Togo prend progressivement en main la sûreté de son domaine maritime. Il renforce la surveillance de ses eaux et motive les navires à choisir le Port de Lomé comme zone privilégiée de mouillage en Afrique de l'Ouest à travers la mise en place d'institutions (HCM, PREMAR, marine nationale) et du renforcement du dispositif de contrôle en mer.

Assurer la sécurité maritime nécessite alors un effort concerté des États côtiers, des États sans littoral, des États du pavillon, des organisations internationales et des partenaires du secteur maritime. Les menaces provenant du domaine maritime ont une incidence sur tous les pays et des efforts collectifs sont nécessaires pour les limiter et y mettre fin efficacement.

Tous les pays sont intéressés par la mise en place et le maintien de la sécurité mondiale, la stabilité et la prospérité économique, lesquelles dépendent du maintien de l'ordre dans le vaste espace maritime. Le Sommet de Lomé, en octobre 2016, a été le signe palpable de l'intérêt que portent l'Afrique et ses partenaires aux questions de sécurité et de sûreté maritimes et de développement.

La position carrefour du pays lui confère un statut de lieu d'échanges privilégié dans la sous-région ouest-africaine. Le pays bénéficie du transit des marchandises des pays sans littoral. Le trafic transit est en forte progression depuis 1990 hormis une baisse due au départ des navires de lignes en 2012 pour les raisons déjà évoquées. A partir de 2013, il connaît une hausse importante, passant de 2,2 à 3,4 millions de tonnes en 2014. Le Burkina Faso, qui participe à plus de 40 % à ce trafic, a fait transiter par le Port de Lomé plus de 1,2 million de tonnes de produits en 2014 contre 850 000 tonnes l'année précédente.

Outil international de prévention des actes illicites contre les navires, les personnes transportées, équipages comme passagers, et les installations portuaires accueillant ces navires, le Code ISPS²³ représente un ensemble de mesures de dissuasion en fonction de la menace de sécurité et de sûreté. Il faut en effet souligner que le Togo fait partie des États contractants du Code ISPS, ce qui constitue une garantie pour le pays en termes de prévention et de lutte contre les incidents et accidents portuaires. Les efforts consentis dans le cadre de l'application du Code ISPS ont valu ainsi à l'Autorité portuaire les félicitations du Département d'État et du Service des gardes-côtes américain le 3 juillet 2008. Poursuivant cette dynamique de mise en œuvre des diverses recommandations, l'Autorité maritime a délivré au PAL en 2010, un certificat de conformité aux normes du Code ISPS. Cette certification ne constituant pas une fin en soi, l'Autorité portuaire continue à chercher les voies et moyens d'assurer la sécurité aux marchandises et aux personnes.

b. Cadres juridique et institutionnel régionaux et multilatéraux relatifs au secteur

La Convention SOLAS ou Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer impose aux États la responsabilité de garantir la pleine conformité de leurs installations portuaires et des navires visés avec les mesures relatives à la sûreté maritime. En 1989, le Togo a ratifié cette convention et son Protocole de 1978.

Le Togo a naturellement intégré dans son corpus réglementaire les dispositions relatives aux normes de construction, d'équipement et d'exploitation des navires édictés par l'OMI en matière de transport des MD. Pour rappel, ces dispositions portent sur la conformité des navires transportant des MD à certains recueils tels que le Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac (IBC), le Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac (IGC) et le Recueil international de règles de sécurité pour le transport de combustible nucléaire irradié, de plutonium et de déchets hautement radioactifs en colis à bord de navires (INF). Dans le secteur de la sécurité maritime, le Code de conduite de Yaoundé, adopté le 25 juin 2013, et la Charte africaine sur la sûreté et la sécurité maritimes et le développement en Afrique (Charte de Lomé), adoptée le 15 octobre 2016, peuvent également être mentionnés.

c. Cadre juridique national

Depuis la création de l'ONAEM, le Togo a considérablement renforcé son arsenal juridique en matière de transport des MD dans les eaux sous sa juridiction et dans ses ports, notamment le PAL. La loi n° 2016-028 du 11 octobre 2016 portant Code de la marine marchande, la loi n° 2015-010 du 24 novembre 2015 portant nouveau Code pénal modifiée par la loi n° 2016-027 du 11 octobre 2016 qui prend en compte la lutte contre la criminalité maritime, notamment la piraterie maritime, le décret n° 2021-086/PR du 25 août 2021, relatif aux règles, aux conditions et aux modalités de transport de MD par mer, ainsi que leur stockage et gestion dans les ports et les espaces maritimes sous juridiction togolaise, et le Règlement d'exploitation viennent renforcer cet arsenal juridique (ONAEM, 2020).

²³ www.togo-port.net/code-isps-face-a-la-defaillance-du-systeme-de-surete/

Concernant la piraterie maritime, la loi n° 2015-10 du 24 novembre 2015 portant nouveau Code pénal modifiée par la loi n° 2016-027 du 11 octobre 2016 y consacre d'importantes dispositions. En effet, aux termes de son article 10, la loi pénale togolaise est applicable à tout crime ainsi qu'à tout délit commis par un Togolais ou par un étranger hors du territoire de la République dès lors que la victime est de nationalité togolaise au moment de l'infraction.

Au-delà, cette loi se référant aux questions liées à la piraterie en son article 1068, donne des informations sur la définition ou la qualification d'un pirate. Il prévoit également des sanctions en cas d'infraction, comme indiqué à la section 1.4. relative au cadre juridique national de mise en œuvre de la Convention.

La loi n° 2015-010 du 24 novembre 2015 portant nouveau Code pénal modifiée par la loi n° 2016-027 du 11 octobre 2016 a le mérite d'avoir pris en compte les infractions liées à la piraterie maritime. Cependant, l'une des faiblesses de cette loi est de ne pas définir le champ d'application territoriale des infractions liées à la piraterie maritime.

d. Cadre institutionnel national

La marine nationale renforce ses capacités et ses moyens d'action en matière de sécurité maritime. Le PAL est aujourd'hui incontestablement l'un des ports les plus sécurisés de la sous-région ouest africaine. Le Togo fait de la sécurité de sa plateforme portuaire une priorité. Le PAL jouit d'une triple certification : ISO 9001 (qualité), 14001 (gestion de l'environnement) et 45001 (concernant santé et sécurité sur les lieux de travail).

Le PAL, société d'État à gestion autonome, sous tutelle du MEMPPC est composé de trois organes : le conseil de surveillance, le conseil d'administration et la direction générale. A travers ce cadre, il mise sur la sécurité optimale des biens, sa position stratégique et la rapidité des opérations pour faire du Port de Lomé un levier de développement économique pour le Togo.

L'amélioration de la gouvernance maritime a favorisé l'émergence d'une approche transversale sous le concept de l'AEM. Impulsée par le Président de la République, elle contribue à favoriser dans un même temps la croissance de l'économie bleue au Togo.

La PREMAR, en tant que bras opérationnel du HCM, est une institution composée d'un personnel civil et militaire et investie du pouvoir de police administrative général en mer. Cette institution est responsable des mesures de sûreté et de sécurité prises par les administrations et services intéressés dans le cadre de l'AEM, ainsi que de la mise en œuvre de leurs moyens.

Le préfet maritime est aidé dans sa mission de mise en œuvre de la stratégie par les administrations techniques et opérationnelles impliquées dans l'AEM.

Le préfet maritime assure le commandement des opérations en situation d'urgence ou de crise dans les domaines maritime et portuaire, notamment en cas d'opération de police complexe, de piraterie, de pollution, d'autres actes illégaux et de secours en mer. L'objectif étant la mutualisation des moyens et la cohésion d'actions des administrations.

La marine nationale togolaise est créée en 1976 par arrêté n° 037/D-PR/MIN.DEF.NAT du 26 mai 1976 et joue un rôle capital en matière de sécurité maritime. Elle remplit plusieurs missions. Outre son rôle traditionnel de défense, la marine nationale assure diverses missions, notamment : la protection en mer des intérêts du Togo dans sa ZEE et la sécurité du trafic maritime ; la protection de points sensibles et la participation aux actions d'intervention sur le territoire national ; des missions de service public, notamment la police de navigation, police des pêches, lutte contre la contrebande douanière, lutte contre la pollution maritime, sauvetage en mer et missions humanitaires²⁴.

²⁴ Décret n°2008-009/PR portant organisation générale de la marine nationale

Elle est dotée de deux patrouilleurs rapides Kara et Mono, construits au chantier naval de l'Estérel de Cannes (France). Ces patrouilleurs ont été mis en service en octobre 1976. La marine nationale est passée de 15 marins en 1976 à environ 500 marins professionnels aujourd'hui. Les équipages des patrouilleurs étaient mixtes (togolais et français) jusqu'en 1987. Le commandement de la marine était détenu par les Français jusqu'en 1992. L'état-major de la marine a été créé en 1997, en même temps que les autres états-majors.

En effet, le premier Centre d'opérations de la marine (COM) a été créé en 2007 à Lomé. En 2009, la marine togolaise enregistre l'acquisition de deux vedettes rapides, Defender I et Defender II, grâce à la coopération avec les États-Unis d'Amérique, et en 2013, une troisième vedette rapide type Defiant grâce à la même coopération. Par le biais de la coopération avec les États-Unis, un hangar de maintenance des vedettes rapides. En 2014, le Togo fait l'acquisition de deux patrouilleurs de haute mer, Agou et Oti, construits au chantier naval Raidco Marine à Lorient (France). En 2016, le Togo acquiert le patrouilleur Fazao grâce à la coopération avec la République populaire de Chine.

Il faut souligner que l'année 2016, a connu le début de la construction de la deuxième base marine de Goumoukopé avec l'installation d'une station radar en 2018 grâce à la coopération avec la Chine. A la Base marine de Lomé, on note la réhabilitation et le renforcement du quai d'accostage de Lomé et l'agrandissement des bâtiments de la Base. L'acquisition de la vedette rapide DEFENDER III grâce à la coopération avec les États-Unis s'est faite en 2018. En 2020, le Togo bénéficie de l'acquisition de deux embarcations rapides type Guardian 9.5 M auprès de la société sud-africaine Paramount Group ; puis auront lieu l'acquisition de la vedette d'interception côtière Mò auprès de la société sud-africaine Paramount Group et celle de deux embarcations rapides type Etraco grâce à la coopération française.

Le COM de Lomé fait partie de l'architecture de sécurité maritime du golfe de Guinée mise en place lors du Sommet de Yaoundé en 2013 et coordonnée par le Centre interrégional de coordination (CIC) chargé de la mise en œuvre d'une stratégie régionale de sécurité et de sûreté maritimes en Afrique centrale et de l'Ouest. De manière spécifique, le CIC assure la gestion et le partage d'information, la veille opérationnelle, la coordination en cas de crise ainsi que la formation et le renforcement des capacités. Le Togo fait partie de la zone E du golfe de Guinée regroupant trois autres pays : le Niger, le Bénin et le Nigéria.

Depuis le Sommet de Yaoundé de 2013, la marine nationale organise chaque année, trois à quatre patrouilles conjointes d'exercices intitulées African NEMO. Ces exercices récurrents qui alternent d'une zone à l'autre du golfe de Guinée ont pour objectif de contribuer au renforcement de l'expertise des marines des États riverains et de permettre d'agir ensemble dans le cadre de l'AEM. Au Togo, les activités sont coordonnées par la PREMAR qui est le bras opérationnel de l'ONAEM.

La marine nationale participe trimestriellement en coordination avec la PREMAR à la patrouille conjointe inter-administrations dans les eaux togolaises.

Depuis 2018, le Togo participe chaque année à un exercice de grande envergure intitulé Grand African NEMO qui se déroule dans une vaste zone maritime allant du Sénégal à l'Angola. Grand African NEMO, organisé par la marine nationale française en coordination avec le CIC, rassemble les nations riveraines du golfe de Guinée et huit nations partenaires dont la France. Cet exercice est mis en œuvre au niveau national par la marine nationale togolaise.

Le Togo, en outre, participe chaque année à Obangame Express, un programme d'exercices entre les États-Unis et les États du golfe de Guinée. Ces manœuvres régulières sont destinées à améliorer la coopération entre les pays du golfe de Guinée afin d'accroître la sécurité et la sûreté maritimes. Le programme se concentre sur les opérations d'interdiction maritime, ainsi que sur les techniques de visite, de conseil, de recherche et de saisie.

En termes de capacités techniques, il faut noter que le pays dispose de moyens limités en équipements modernes et en renforcement de capacités humaines. Les besoins concernant les renforcements de capacité opérationnelle, portent entre autres sur la création d'un Centre d'instruction maritime (CIM), le renforcement du COM en moyens humains et matériels, la construction de quais de rallongement pour l'acquisition de nouveaux équipements et la construction d'un atelier de maintenance ou d'un chantier naval au sein de la marine.

Hormis la marine, on note également, l'intervention de la gendarmerie nationale qui a pour mission de veiller à la sûreté et à la sécurité publiques, d'assurer le maintien de l'ordre, l'exécution des lois, et de participer à la défense de la nation. Elle exécute spécialement les missions de police administrative, de police judiciaire et de police militaire dans les conditions fixées par les lois et règlements en vigueur.

Le décret n° 2016-001/PR du 13 janvier 2016 portant réorganisation de la gendarmerie nationale, précise les attributions du groupement de la gendarmerie maritime. Le groupement de la gendarmerie maritime comprend deux unités : la Compagnie de la gendarmerie du port et un peloton de surveillance et d'intervention de gendarmerie. La Compagnie de la gendarmerie du port est composée de quatre unités maritimes : la brigade maritime du PAL, la brigade spéciale du port, la brigade fluviale d'Agbodrafo et le poste de gendarmerie de Kpémé. Le décret précité précise les attributions du groupement de gendarmerie maritime. Conformément aux articles 32, 33 et 34 de ce décret, le groupement de gendarmerie maritime constitue une formation spécialisée de la gendarmerie nationale. Il est chargé d'exécuter des missions de police administrative, de police judiciaire et de police militaire dans l'espace maritime national, sur le littoral, sur les bases navales, et dans les domaines portuaires. Il exerce, en outre, des missions spécifiques de sûreté et de sécurité maritimes et portuaires, conformément aux lois et règlements en la matière. Il participe à la lutte contre la piraterie en mer, à la protection et à la défense des approches maritimes, des domaines portuaires et des bases navales, conformément aux plans de protection et de défense établis par l'autorité militaire. Il est placé pour emploi auprès du préfet maritime et du chef d'état-major de la marine nationale, dans leurs domaines de compétence respectifs. Le HCM fournit du matériel de plongée, notamment des combinaisons sous-marines, des paires de gants et de bottillons.

Le groupement de la gendarmerie maritime est commandé par un officier supérieur de gendarmerie directement placé sous l'autorité du Directeur général de la gendarmerie nationale. Le commandant du groupement de gendarmerie maritime est nommé par arrêté du Ministre chargé de la défense, sur proposition du Directeur général de la gendarmerie nationale. Il a le rang, les avantages et les prérogatives d'un chef de corps. Il est secondé par un officier supérieur de gendarmerie, nommé dans les mêmes conditions, qui l'assiste et le remplace en cas d'absence ou d'empêchement.

Selon l'article 7 de l'arrêté n° 2016-002/HCM/PREMAR du 18 novembre 2016 portant création de la cellule de renseignements maritimes, le groupement de gendarmerie maritime collabore avec le préfet maritime et le BCA pour établir des contacts avec les organismes de renseignements maritimes des pays voisins en vue d'échanger avec eux des renseignements concernant les menaces contre la sûreté des navires et des installations portuaires.

e. Application et mise en œuvre du cadre de gouvernance du secteur

Dans l'accomplissement de sa mission, elle a eu à juguler plusieurs crises maritimes dont :

- la crise impliquant le navire Western Copenhagen pendant son séjour à Lomé avec la collaboration de l'Office togolais anti-drogue et des États-Unis en matière de partage d'informations (du 19 au 29 janvier 2015);
- l'acte de piraterie avec prise d'otages mettant en jeu le navire de pêche Lu Rong Yuang (1er février 2015) piraté au large de Takoradi avec à son bord 22 Ghanéens et quatre Chinois. Les otages ont été libérés et sauvés mais on déplore malheureusement un mort par noyade ;
- la conduite avec succès d'une opération qui a permis de maîtriser l'incendie du navire M/T Fair Afroditi (IMO 9447419 avec signal distinctif A8PE6), qui a pris feu dans la mer territoriale togolaise le 14 août 2015 ;
- la crise maritime liée à un acte de piraterie impliquant le navire Sampatiki (IMO 9405772) et consigné par la société OMA pendant son séjour à Lomé ;
- la crise maritime liée à la pêche INN impliquant le navire de pêche congélateur F/V Yele (IMO 6607666), consigné par la société Inter Trans Maritime pendant son séjour à Lomé.

Par ailleurs, dans l'esprit de coordination opérationnelle des administrations intervenant en mer, la PREMAR a organisé ou participé à l'organisation d'exercices maritimes dont les plus récents :

- i) L'exercice national de gestion de crise maritime organisé le 16 décembre 2016 par la PREMAR au profit des installations portuaires du Togo. Il s'inscrit dans le cadre du Code ISPS et a mis trois thèmes en application : acte de terrorisme, incendie et pollution marine.
- ii) Les exercices NEMO 2016-3 et NEMO 16.6 co-organisés respectivement les 16 juin et 15 novembre 2016 par la coopération française et la PREMAR²⁵. Ils ont permis à la structure opérationnelle de l'AEM de renforcer ses aptitudes à coordonner la gestion de crises maritimes tournant autour du trafic de drogue et d'actes de piraterie. Ils ont également permis de tester les capacités d'interopérabilité des acteurs maritimes dans la gestion des crises ainsi que le partage d'informations entre le Centre de coordination maritime (CCM/PREMAR), le COM et le Centre maritime multinational de coordination de Cotonou.

f. Prise en compte des questions transversales : genre et océans, économie bleue

Les efforts entrepris au niveau du PAL, par exemple, ont permis la mise en place de plusieurs associations de femmes telles que l'Amical des femmes du Port autonome de Lomé (AFPAL), la Synergie des femmes cadres du Port de Lomé (SYFCAP), Women in Maritime (WIMA-Togo) qui assurent la sensibilisation et défendent les intérêts des femmes, et leur renforcement de capacités. A la direction du PAL, les femmes représentent 7,2 % de l'effectif et 5 femmes sont directrices sur les 15 que compte cette structure qui est le poumon de l'économie nationale.

Dans la marine nationale, les femmes ne représentent que 5 % du corps des marins et aucune femme n'a le grade d'officier. Au sein de cette marine nationale les femmes occupent, malgré leur faible proportion, une place de choix. Sur les 1 429 employés de cette structure en 2022, 67 sont des femmes dont sept occupent des postes administratifs à responsabilités.

²⁵ Les chiffres des exercices sont disponibles sur le site de la préfecture maritime, bras opérationnel de l'ONAEM. www.onaemtogo.org/index.php/layout-options-2/la-prefecture-maritime.



Photo: iStockPhoto

2.3 Exploration et exploitation des ressources non vivantes

a. Profil du secteur et pertinence des perspectives écologique, économique et sociale pour l'État

L'espace maritime et côtier du Togo est riche non seulement en ressources vivantes biologiques mais également en ressources marines et côtières non vivantes. Cependant, il n'y a pas eu d'étude pour évaluer concrètement le potentiel des ressources maritimes non vivantes dont regorge le Togo. D'après les données disponibles, la richesse non biotique des zones marines et côtières du Togo est composée essentiellement d'une grande variété de substances minérales industrielles, de matériaux de construction, de combustibles fossiles et d'indices d'hydrocarbures (MERF, 2010). Cependant, aucune trace de minéraux métalliques (ferreux et non ferreux), de métaux précieux, de pierres précieuses et de substances minérales stratégiques n'a été localisée dans les zones marines et côtières togolaises. S'il existe des données claires sur l'exploitation des substances minérales industrielles et des matériaux de construction, le Togo ne dispose cependant pas d'informations officielles sur l'exploitation des combustibles fossiles et des hydrocarbures.

Les zones maritime et littorale du Togo sont essentiellement détritiques et regorgent de gisements de graviers, de sables siliceux et d'argiles industrielles. Ces ressources assez variées font l'objet d'exploitations pour diverses activités artisanales et industrielles. Il s'est développé un important secteur informel autour de l'exploitation des gisements de sable et de gravier, ce qui rend difficile la production de données économiques dans le secteur. Les seules données disponibles sont celles fournies par les entreprises officielles qui ont investi dans le secteur. Pour ce qui concerne le sable de plage, la carrière la plus importante se trouve dans la zone d'accumulation du Port de Lomé. Le sable extrait est utilisé en exploitation semi-industrielle. En 2018, et selon le rapport de l'initiative pour la transparence dans les industries extractives (ITIE), la quantité de sable extrait est de 74 921 m³ pour une valeur totale de 86 millions de francs CFA. Quant à l'extraction du gravier, les activités d'exploitation se déroulent essentiellement dans les terrasses fluviales du Zio. Enfin, l'exploitation de l'argile industrielle a généré des revenus estimés à 2,5 millions de francs CFA pour 254 276 tonnes produites. Malgré leur contribution importante à l'économie nationale, l'exploitation et l'extraction de ces ressources minières ont un impact considérable sur l'environnement.

L'exploitation des gisements de phosphates, de calcaire/clinker, de sable, de gravier et d'argile occasionne la dégradation de la flore, de la faune et de l'environnement biophysique immédiat des sites d'exploitation. En effet, l'ouverture des chantiers d'exploitation s'accompagne d'un abattage abusif et anarchique des arbres. Ce déboisement massif est en partie à l'origine de la disparition du couvert végétal pourtant nécessaire à la survie des populations des zones exploitées. En exemple, la superficie des mangroves était de plus de 2 500 hectares il y a 20 ans. Mais depuis 2021, elle n'occupe qu'environ 500 hectares, soit une dégradation

de 80 %. La disparition de la mangrove, pourtant hautement productive et aux services écosystémiques diversifiés, pèse sur les côtes togolaises.

Les déboisements perturbent le profil des sols qui sont désormais soumis à une importante érosion par les eaux de ruissellement, les rendant ainsi infertiles à l'agriculture. On note une grave pénurie des terres consacrées à l'habitat et à l'agriculture. Par ailleurs, les populations riveraines assistent impuissantes à la destruction du relief de leur cadre de vie. Des collines et plateaux artificiels sont formés suite à l'accumulation des mottes en morts terrains, formant ainsi de grandes buttes accolées avec des vallées géantes occupées par des étangs artificiels. Ces derniers constituent des gîtes privilégiés pour les poissons (silures, carpes, etc.) mais aussi pour les caïmans et crocodiles.

Par ailleurs, l'extraction incontrôlée du sable et des graviers entraîne un abaissement du niveau topographique de la plage à environ 1 mètre au-dessus du niveau zéro hydrographique. Cela contribue largement à l'accentuation de l'érosion côtière et favorise localement la submersion par les marées et les vagues de tempête.

La prise en compte des effets rebours de l'exploitation des ressources marines non vivantes au Togo met constamment à l'ordre du jour la question de la protection écologique de l'environnement marin et côtier par des normes juridiques et des mécanismes institutionnels régionaux, internationaux et nationaux.

b. Cadres juridique et institutionnel régionaux et multilatéraux relatifs au secteur

Des normes juridiques au niveau international et régional ont posé les fondements de l'encadrement de l'exploitation durable et écologiquement responsable des ressources non biologiques. Ainsi, la partie V de la CNUDM portant sur la ZEE, notamment l'article 56, confère aux États côtiers « des droits souverains aux fins d'exploration et d'exploitation, de conservation et de gestion des ressources naturelles, biologiques ou non biologiques, des eaux surjacentes aux fonds marins, des fonds marins et de leur sous-sol, ainsi qu'en ce qui concerne d'autres activités tendant à l'exploration et à l'exploitation de la zone à des fins économiques, telles que la production d'énergie à partir de l'eau, des courants et des vents ».

La partie VI de la CNUDM se rapporte au plateau continental des États côtiers. En son article 77, la CNUDM dispose que les États côtiers « exercent des droits souverains sur le plateau continental aux fins de son exploration et de l'exploitation de ses ressources naturelles ». Le paragraphe 4 de cet article souligne clairement que « les ressources naturelles visées dans la présente partie comprennent les ressources minérales et autres ressources non biologiques des fonds marins et de leur sous-sol, ainsi que les organismes vivants qui appartiennent aux espèces sédentaires ». L'article 82 de la CNUDM impose aux États « des contributions en espèce ou en nature au titre de l'exploitation des ressources non biologiques du plateau continental au-delà de 200 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale ».

En ce qui concerne les textes spécifiques au secteur des ressources marines non vivantes, la communauté internationale s'est particulièrement penchée sur la problématique des risques de pollution que créent l'exploitation et le transport des hydrocarbures. Il s'agit notamment de la Convention de Londres (LC72), la Convention MARPOL et la Convention d'Abidjan.

c. Cadre juridique national

Le Togo s'est doté d'un ensemble de normes juridiques, aussi bien législatives que réglementaires pour assurer l'exploitation écologique des ressources marines non vivantes. En tenant compte de leur portée, ces normes juridiques peuvent être classées en trois catégories, à savoir les normes dédiées à l'encadrement de l'exploitation des ressources minières, les normes consacrées à la réglementation des activités minières se déroulant dans les espaces maritimes ou en connexion avec ces derniers et les normes dédiées à la protection de l'environnement dans son ensemble.

Les normes de protection de l'environnement en général

Les fondements de la protection de l'environnement sont posés par la loi n° 2008-005 du 30 mai 2008 portant loi-cadre sur l'environnement. La loi a mis en place des mesures de protection de l'environnement et de ses ressources en disposant que le sol, le sous-sol et les richesses qu'ils contiennent, en tant que ressources limitées renouvelables ou non, sont protégés contre toute forme de dégradation et gérés de manière rationnelle (article 55). À ce titre, la loi exige de toute entreprise et de tout entrepreneur de conduire les opérations minières ou de carrières de manière à assurer l'exploitation rationnelle et durable des ressources naturelles et la protection de l'environnement. Pour ce faire, l'article 38 de la loi-cadre soumet à une autorisation préalable du Ministre chargé de l'environnement les activités, projets, programmes et plans de développement qui, par l'importance de leurs dimensions ou de leurs incidences sur les milieux naturel et humain, sont susceptibles de porter atteinte à l'environnement. Cette autorisation est donnée sur la base d'une étude d'impact environnemental et social (EIES) qui permet d'identifier, de définir et d'évaluer les impacts, directs ou indirects à court, moyen et long termes des projets sur l'environnement et de proposer des mesures pour supprimer, atténuer, éviter ou compenser les impacts négatifs ou améliorer les impacts positifs sur l'environnement.

Spécifiquement à la protection du milieu marin pour l'exploitation durable des ressources marines non vivantes, la loi dispose en son article 80 que les travaux, ouvrages et aménagements sur le littoral maritime doivent être conçus de manière à ne pas entraîner de diminution sensible des ressources naturelles biologiques et non biologiques de la mer sous juridiction togolaise.

Les normes dédiées à l'encadrement de l'exploitation des ressources minières

La loi n° 96-004/PR du 26 février 1996 a mis en place le Code minier au Togo. Elle est complétée par la loi n° 99-003 du 18 février 1999 et la loi n° 2003-012 du 14 octobre 2003 portant Code des hydrocarbures. Code minier encadre les activités minières se déroulant sur l'ensemble du territoire national, y compris dans les espaces maritimes et côtiers sous juridiction togolaise. Il s'applique donc aux activités relatives à la prospection, la recherche, l'exploitation, la détention, le traitement, le transport, la transformation et le commerce des ressources minérales, des hydrocarbures, des eaux minérales et géothermiques.

Conformément au Code minier, la prospection, la recherche, l'exploitation, la détention, le traitement, le transport, la transformation et le commerce des hydrocarbures, sur le territoire comme en zones côtière et marine, doivent être soumis aux exigences de la législation environnementale en vigueur. Aux articles 77 à 85, section 4, chapitre II, la loi-cadre sur l'environnement prescrit la protection du milieu marin et prend des mesures nécessaires pour qu'aucune occupation, exploitation, construction, aucun établissement susceptible de constituer une source de nuisance de quelque nature que ce soit ne puisse être effectué ou réalisé en zones côtière et maritime sans autorisation préalable des autorités compétentes.

Le secteur spécifique du prélèvement du sable de mer est régi par l'arrêté interministériel n° 031/MME/MERF/2011 du 5 mai 2011. Cet arrêté interdit formellement le prélèvement du sable de mer le long du littoral du Togo compte tenu des impacts d'érosion côtière engendrés par cette activité minière. Aux termes de l'article 2 dudit arrêté, l'extraction du sable de mer pour les travaux de construction ne peut se faire que sur des sites autorisés par l'État sur la base d'une évaluation environnementale. Cet arrêté est complété par l'arrêté interministériel n° 002/MME/MERF/2013 du 15 janvier 2013 qui étend le champ d'interdiction de prélèvement des matériaux de construction au gravier de mer et à tout autre matériau assimilé.

Les normes consacrées à la réglementation des activités se déroulant dans les espaces maritimes ou en connexion avec ces derniers

Le dispositif juridique national relatif à l'encadrement des activités d'utilisation, de gestion et d'exploitation des espaces maritimes et côtiers du Togo est fondamentalement porté par le Code de la marine marchande adopté par la loi n° 2016-028 du 11 octobre 2016. Le Code s'est aligné sur les dispositions des conventions internationales en incluant des dispositions générales de protection de l'environnement et de pénalisation

des crimes écologiques. À ce titre, les articles 468 à 519, constituant le Livre VI du Code, sont consacrés à l'encadrement de l'exploitation et de l'utilisation des ressources marines vivantes et non vivantes en vue d'éviter autant que possible toute atteinte à l'équilibre écologique du milieu marin et côtier togolais.

En plus du Code de la marine marchande, la loi n° 2016-007 du 30 mars 2016 relative aux espaces maritimes sous juridiction nationale dispose en son article 6 que l'État togolais se réserve le droit d'exploration et d'exploitation des ressources biologiques et non biologiques qui se trouvent dans sa ZEE.

Cette catégorie d'arsenal juridique est complétée par la récente loi n° 2021-011 du 20 mai 2021 relative à l'aménagement, à la protection et à la mise en valeur du littoral. Cette loi promeut la mise en valeur du littoral togolais suivant les principes du développement durable et invite les services compétents à adopter un schéma directeur d'aménagement du littoral (SDAL), conformément aux dispositions de la loi n° 2016-002 du 4 janvier 2016 portant loi-cadre sur l'aménagement du territoire. Les articles 5 à 13 de la loi n° 2021-011 du 20 mai 2021 relative à l'aménagement, à la protection et à la mise en valeur du littoral, encadrent l'élaboration, le contenu, le champ de couverture et l'application du SDAL.

En ses articles 21 et 22, la loi dispose que l'exploitation de sable et de gravier continental dans la zone du littoral est, d'une part, faite suivant un plan d'exploitation défini par arrêté conjoint des Ministres chargés de l'énergie et des mines, et de l'environnement, et d'autre part, subordonnée à une autorisation préalable délivrée par le Ministre chargé de l'énergie et des mines après avis des Ministres chargés des affaires maritimes, de l'environnement et du Conseiller pour la mer. L'article 23 complète les conditions d'exploitation de ces ressources en disposant que le lavage des graviers est fait de manière à préserver l'équilibre biologique et écologique des écosystèmes. L'article 35 interdit l'extraction, la vente, le transport et l'achat du sable ou de tout autre matériau du domaine public maritime des plages et des cordons dunaires. L'autorisation d'une telle activité est soumise à un ensemble de conditions dûment énumérées à l'alinéa 2 dudit article.

La loi a introduit l'exploitation du sel dans ses champs d'application, même s'il n'existe pas de données actuelles sur la portée d'une telle activité au Togo. En son article 28, la loi dispose que l'exploitation des marais salants pour la production du sel est soumise à l'autorisation conjointe du Ministre chargé de la protection côtière et du Ministre chargé de l'énergie et des mines.

L'exploitation des sources d'énergie fossile est régie par l'article 37 de la loi. Ce dernier dispose que « toutes activités de production d'énergie à partir de la houle et les plateformes offshore, d'exploration, d'aménagement ou d'exploitation en mer, en fond de mer ou en sous-sol sont soumises à autorisation après évaluation environnementale ».

La méconnaissance de ces dispositions susmentionnées qui visent une mise en valeur économiquement viable, socialement équitable et écologiquement durable est passible de sanctions aux termes des articles 46 et 47 de la loi.

Pénalisation des infractions commises dans les espaces maritimes et côtiers

La loi n° 2015-010 du 24 novembre 2015 portant nouveau Code pénal modifiée par la loi n° 2016-027 du 11 octobre 2016 a le mérite d'avoir pris en compte les infractions liées au milieu marin.

d. Cadre institutionnel national

Au sommet du cadre institutionnel national dédié à l'exploitation des ressources minières, y compris les ressources marines, le Conseil des ministres est l'instance suprême qui a le pouvoir de décision sur toute l'activité minière sur le territoire national. Il statue sur tout sujet minier d'intérêt national et a notamment autorité pour accorder ou retirer des titres miniers et autres autorisations minières.

Le Ministère chargé de l'énergie et des mines détermine le cadre institutionnel en ce qui concerne l'application de la politique minière et l'exécution des dispositions du Code minier et des textes d'application. Il négocie

les conventions d'investissement et les contrats d'association et les propose pour approbation par décret pris en Conseil des ministres.

Les attributions du Ministère sont relatives, entre autres, à la définition et à la coordination de la mise en œuvre de la politique de l'État dans le domaine de l'énergie et des mines et à la garantie du suivi avec la collaboration d'autres ministères et institutions concernés.

Le Ministère chargé de l'énergie et des mines assure ces fonctions via ses services géologiques, à savoir : la DGMG ; la DRG ; la DECDM ; la DRDE ; et la DLMME.

Particulièrement, la DGMG a pour mission de proposer les éléments de politique nationale dans le secteur des ressources minérales, d'exécuter et contrôler les programmes de prospection, de mise en valeur et de développement des ressources minérales, de mener toutes études techniques concernant la recherche, l'exploitation et l'industrie minières, de gérer le domaine minier de l'État, de veiller à une valorisation optimale des richesses du sous-sol togolais par l'application du Code minier, de contrôler les activités et d'appliquer la réglementation des établissements classés.

Compte tenu de la transversalité des ressources naturelles minières, minérales et énergétiques, plusieurs autres acteurs interviennent dans la réglementation du secteur. Ainsi généralement, le Ministère chargé de l'énergie et des mines travaille en étroite collaboration avec le MERF, notamment sur les matières relatives à la réalisation des évaluations environnementales (EIE et audit environnemental), à la délivrance des certificats de conformité environnementale faisant office d'autorisation préalable à toute activité d'exploitation des ressources minières, et à toute autre forme d'autorisation sur diverses activités touchant le secteur minier. En matière d'évaluations environnementales et de certificats de conformité environnementale, le MERF joue sa partition par le truchement de l'Agence nationale de gestion de l'environnement (ANGE).

Spécifiquement aux ressources minières, minérales et énergétiques adjacentes aux zones marines et côtières, le cadre institutionnel est complété par le Ministère chargé des affaires maritimes et les services techniques du HCM. En effet, le Gouvernement du 1er octobre 2020 (voir le décret n° 2020-080/PR) a introduit le MEMPPC. Sous l'autorité du Premier Ministre, le MEMPPC met en œuvre la politique du Gouvernement dans le domaine de la mer au plan national et international, notamment en matière d'économie maritime, de pêche, et de protection côtière.

Le rôle conjoint de ces différents acteurs est illustré par diverses dispositions du Code de la marine marchande, dont l'alinéa 3 de l'article 18. Cet article dispose que les titres et autorisations relatifs aux concessions ou aux occupations temporaires sont délivrés, en ce qui concerne l'extraction de matériaux ou de minerais, par arrêté du Ministre chargé de l'énergie et des mines après avis des Ministres chargés des affaires maritimes, de l'environnement et du Conseiller pour la mer. Cette architecture institutionnelle pluri-acteurs est également mise en avant dans la loi no 2021-011 du 20 mai 2011 relative à l'aménagement, à la protection et à la mise en valeur du littoral lorsque la loi dispose en son article 22, que, par exemple, l'autorisation d'exploitation de sable ou de gravier continental dans la zone du littoral est accordée par arrêté du Ministre chargé des mines après avis des Ministres chargés des affaires maritimes, de l'environnement et du Conseiller pour la mer.

e. Application et mise en œuvre du cadre de gouvernance du secteur

Cette partie sera abordée en deux points essentiels : adoption de politiques nationales en application du cadre de gouvernance des ressources marines non vivantes, et adoption de mécanismes et de plans opérationnels.

Adoption de politiques nationales en application du cadre de gouvernance des ressources marines non vivantes

Depuis 2015, le Togo a entamé le processus d'élaboration d'une politique minière. L'objectif est de se doter d'une politique stratégique qui promeut un secteur minier durable tourné vers la transformation, et qui répond aux attentes légitimes des populations dans le cadre de la croissance économique et de la réduction de la pauvreté à travers les activités des industries extractives. En 2019, le processus a produit une étude stratégique du secteur minier et un document national de la politique minière dans le cadre du

Projet de développement et de gouvernance minière (PDGM). Ces documents ont été validés par les parties prenantes du secteur, mais restent en attente d'adoption par le Gouvernement.

Cependant, spécifiquement dans le secteur maritime, la dynamique de reformation a amené le Gouvernement à se doter de deux politiques nationales phares qui couvrent les ressources minières marines. Il s'agit essentiellement de la SNML et du CSDEMC (voir point 1.3).

Concernant principalement les ressources marines non vivantes, notamment les hydrocarbures et le pétrole, la SNML a émis des recommandations et a défini un plan d'action clair pour la relance de la prospection pétrolière et gazière, l'établissement d'arbitrages entre ressources fossiles offshore et ressources halieutiques et la réduction des risques de déversement de pétrole.

La mise en œuvre des orientations incluses dans ces deux documents de politique maritime nationale contribuerait à établir une dynamique efficace d'exploitation rationnelle des ressources marines non vivantes au Togo.

Adoption de mécanismes et de plans opérationnels

Deux éléments méritent d'être soulignés ici. Le premier est relatif à l'adoption du Plan d'actions 2021-2025 de l'ITIE au Togo. Ce Plan a été élaboré et adopté en 2021²⁶. Il intègre les différents axes prioritaires du Gouvernement contenus dans la feuille de route gouvernementale, notamment ses axes 2 et 3, ainsi que les ambitions A6, A8, A9 et A10 en ce qui concerne les priorités du Gouvernement pour le secteur extractif.

Le Plan a défini sept orientations stratégiques à mettre en œuvre dans le secteur extractif pour la période 2021-2025 qui prennent en compte les différents aspects de l'exploitation minière, pétrolière et gazière en lien avec les questions environnementale, sociale, sécuritaire, de genre et des droits de l'homme.

f. Prise en compte des questions transversales : genre et océans, économie bleue

Contrairement à la question de l'économie bleue qui est pleinement intégrée dans le cadre de gouvernance des ressources marines non vivantes au Togo, la prise en compte des questions de genre dans le secteur maritime se révèle relativement faible. Certes, il existe des considérations générales relatives à la question du genre dans les politiques maritimes en général (voir point 2.1.e). En témoignent les orientations claires de la SNML qui a introduit la prise en compte de la dimension genre parmi ses sept principes directeurs de mise en œuvre et a consacré la promotion du genre dans le secteur maritime. Ainsi, et de façon transversale, les administrations maritimes auront en charge :

- d'élaborer un programme stratégique d'institutionnalisation du genre de leur secteur en fonction de la vision, des principes et des orientations de la SNEEG 2019-2028;
- de mettre en place les mécanismes organisationnels qui seront chargés de coordonner, de mettre en œuvre, de suivre et d'évaluer la dimension stratégique d'institutionnalisation de l'égalité entre les femmes et les hommes dans la SNML 2021-2030;
- de déterminer les ressources et de les rendre disponibles pour assurer la coordination de l'approche d'institutionnalisation du genre;
- de mobiliser des ressources pour la réalisation de l'approche stratégique d'institutionnalisation du genre en l'intégrant dans les budgets des différentes administrations maritimes et dans les appuis budgétaires fournis par les Partenaires techniques et financiers (PTF); et
- de prendre des mesures pour traduire l'égalité entre les femmes et les hommes dans les systèmes de gestion du département (gestion des ressources humaines, réglementation, budgétisation, instruments de gouvernance, etc.).

L'effet 8 de la SNML est consacré à l'augmentation des revenus des femmes du secteur de la pêche et produits halieutiques en contribuant à une meilleure organisation et à un appui financier des coopératives de

26 itietogo.org/wp-content/uploads/2021/12/PLAN-DE-TRAVAIL-ITIE-TOGO-2021-2025-1.pdf

femmes du secteur de la pêche et produits halieutiques et les aquacultrices. Du point de vue institutionnel, l'effet 11 porte sur le développement d'un cadre institutionnel de l'économie bleue en prenant en compte l'approche genre notamment avec le recrutement du personnel féminin dans les administrations des secteurs portuaire et maritime (DAM, PAL, CNCT, PREMAR, HCM) et au sein des administrations des sociétés privées de manutention, de consignation et de transit (LCT, BOLLORE, NAVITOGO, UPRAD, ACAD).

Les considérations générales ci-dessus de la prise en compte du genre dans le domaine maritime nécessitent d'être renforcées dans le secteur spécifique des ressources marines non vivantes.

Le Plan d'actions ITIE 2021-2025 intègre des aspects du genre dans le secteur extractif. Depuis 2019, les notions de genre ont été intégrées dans le respect des exigences de la norme ITIE. À ce titre, le Plan d'actions ITIE 2021-2025 du Togo a pris en compte les questions du genre dans les orientations stratégiques quinquennales en invitant les autorités compétentes :

- à élaborer et adopter les procédures d'organisation du Comité national de supervision (CNS) de l'ITIE et des critères de désignation des membres des collèges en tenant compte de l'équilibre genre ; et
- à élaborer et adopter des procédures d'organisation du Comité de pilotage (CP) et des critères de désignation des membres titulaires et suppléants des collèges en tenant compte de l'équilibre genre.

Cependant, il est à constater que cette démarche se résume à l'organisation des instances de gestion de l'initiative. Il convient alors d'aller au-delà en développant par exemple une stratégie à part entière d'intégration des considérations du genre dans le secteur des ressources naturelles non biologiques au Togo, y compris les ressources marines abiotiques.

L'économie maritime associe les secteurs d'activités liés à la mer, tels que : l'extraction des ressources marines que constituent les matières premières (ressources vivantes, minérales et énergétiques) ; l'exploitation des espaces et des propriétés physiques des eaux et des fonds marins (énergies renouvelables et électronucléaires, pose de câbles sous-marins, construction d'infrastructures maritimes et côtières, transport maritime) ; les secteurs manufacturiers et les services qui interviennent en amont de l'exploitation de la mer : construction et réparation navales, construction nautique, services à l'énergie offshore, services financiers au transport et à la plaisance. En considérant cette définition, il est loisible de conclure que l'adoption du CSDEMC et la création du MEMPPC sont illustratives de la prise en compte de l'économie bleue dans le secteur des ressources marines minérales, minières et pétrolières.

Photo: Africanway



2.4 Tourisme côtier et marin

a. Profil du secteur et pertinence des perspectives écologique, économique et sociale pour l'État

Le tourisme est peu développé au Togo malgré les nombreuses potentialités naturelles, culturelles et économiques dont le pays dispose.²⁷

La crise sociopolitique des années 1990 a été un frein à ce secteur qui a connu un passé glorieux. La construction de nouvelles infrastructures hôtelières et de transport, l'organisation de sommets, réunions et conférences internationaux ont eu comme effet un semblant de relance de ce secteur.

Selon l'Organisation mondiale du tourisme (OMT) et le Ministère de la culture et du tourisme (MCT), 712 000 touristes ont visité le Togo en 2018, 496 000 touristes en 2017, 338 000 arrivées avaient été enregistrées en 2016, 200 000 visiteurs en 2009, soit un fort taux d'augmentation du nombre de touristes de 46,7 % au cours de l'année 2017, taux encore plus élevé par rapport à huit ans plus tôt. Sur le plan sous-régional, le Togo est effectivement bien loin de ses voisins. C'est le cas du Burkina Faso qui enregistre un recul de -5,9 % en 2017, affichant 143 000 touristes contre 152 000 en 2016 et 274 000 en 2010.

Le pays dispose d'un cadre institutionnel et juridique pour le développement du tourisme. Le MCT a mis en place une politique nationale du tourisme en 2011, suivi par un programme de mise en œuvre de la politique nationale du tourisme et l'élaboration d'un plan directeur de développement et d'aménagement touristiques au Togo en 2014. La création d'un plan stratégique national et décennal (2014-2024) de l'action culturelle au Togo a suivi.

Pour le développement d'un tourisme marin et côtier, qui réduit l'impact sur la dégradation des ressources et améliore les moyens d'existence des populations vivant de cette activité, l'actualisation et l'adoption de nouvelles stratégies de promotion du tourisme durable doit être à l'ordre du jour.

Le MCT dispose de peu de moyens pour jouer son rôle de promoteur des potentialités touristiques du Togo. L'écotourisme est porté par quelques associations et ONG, qui l'ont inscrit dans leurs attributions.

b. Cadres juridique et institutionnel régionaux et multilatéraux relatif au secteur

Il s'agit essentiellement de la Convention de l'OMT relative à l'éthique du tourisme adoptée en Russie en septembre 2019. Cette convention est bâtie autour des neuf principes fondamentaux du Code mondial d'éthique du tourisme. Le Togo n'a pas encore ratifié cette convention.

Le point 3 de l'article 8 de cette convention dispose clairement qu'une attention particulière devrait être portée aux problèmes spécifiques des zones côtières et territoires insulaires ainsi que ceux des régions rurales ou montagneuses fragiles, pour lesquels le tourisme représente souvent l'une des rares opportunités de développement face au déclin des activités économiques traditionnelles.

c. Cadre juridique national

Les textes régissant le secteur du tourisme au Togo datent de plusieurs années. Il s'agit entre autres, du décret n° 89-137/PR portant réglementation et classement des établissements de tourisme, du décret n° 89-138/PR portant réglementation de la profession de guide de tourisme et du décret n° 89-139/PR portant réglementation des agences de voyage. Ces trois décrets ont été adoptés le 23 août 1989 par le Togo.

²⁷ Exemples, parmi d'autres : port en eau profonde, nouvelle aérogare, forêts sacrées et communautaires, le marché aux fétiches d'Akodessewa, plage de sable fin, embouchure à Aného, le marché au troc de Togoville, le système lagunaire avec formations de mangroves abritant oiseaux et singes, la mare d'Afito habitat d'hippopotames et de crocodiles, le Palais de Lomé, le musée national.

Ces textes relatifs au tourisme sont obsolètes et ne peuvent être appliqués au domaine du tourisme balnéaire. Il est impérieux de procéder à leur révision en vue de prendre en compte tous les nouveaux concepts et facteurs déterminants du secteur en vue d'une réglementation plus efficace et adaptée.

Néanmoins notons l'importance de la loi n° 2021-011 du 20 mai 2021 relative à l'aménagement, à la protection et à la mise en valeur du littoral par rapport à ce secteur. La loi exige en son article 27 que l'organisation et l'exercice des activités de tourisme dans la zone du littoral se fassent conformément aux règles de protection du littoral.

d. Cadre institutionnel national

Il s'agit essentiellement du MCT et de l'ensemble de ses différentes directions techniques, notamment la Direction de la planification et du développement touristique (DPDT), la Direction de la promotion touristique (DPT) et la Direction de la réglementation, de l'inspection et du contrôle des établissements hôteliers et des bars (DRICEHB).

e. Application et mise en œuvre du cadre de gouvernance du secteur

Le secteur touristique est très peu développé au Togo malgré l'existence de politiques, programmes et plans pour faire de ce secteur l'un des plus performants du pays. En effet depuis 2011, le Togo dispose d'une politique nationale du tourisme. Cette politique a pour objectif d'établir le développement et la promotion du tourisme togolais. Elle envisage « la promotion d'un tourisme diversifié, respectueux de l'environnement, de la qualité de la vie et des cultures, garant de la croissance économique ».

Le pays s'est également doté en 2016 d'un Plan directeur de développement et d'aménagement touristiques (PDDAT) et d'un Schéma d'aménagement touristique (SAT). Le manque de moyens ne permet pas de prioriser le tourisme. En effet, l'érosion côtière, la pollution et l'occupation anarchique des terres sont des thématiques à résoudre en priorité pour pouvoir développer un secteur touristique de qualité. Dans les différents plans de développement touristique, les idées de projets sont nombreuses. Ils concernent principalement le développement hôtelier tenant compte des contraintes d'espace et de l'érosion, parfois également de l'impact environnemental. D'autres projets visent à développer le potentiel des circuits de tourisme de mémoire, de l'environnement naturel, etc. Citons comme exemples : la mise en place d'un itinéraire « Route des esclaves » (projet UNESCO), la tentative de reprise de l'Hôtel Tropicana (échouée faute de proposition intéressante), des projets de mise en valeur culturelle (foires, marchés, salles culturelles), etc. Cependant ces idées, faute de financements, demeurent au stade de simples propositions.

f. Prise en compte des questions transversales : genre et océans, économie bleue

Le développement d'un tourisme marin et côtier doit prendre en compte la participation des femmes dans la valorisation des potentialités touristiques dont regorge ce milieu marin. Le tourisme est un secteur propice à l'autonomisation des femmes en raison des diverses opportunités et emplois qu'il offre à cette tranche de la population. Elles constituent en effet la majorité de la main-d'œuvre touristique et représentent 54 % de la main-d'œuvre à l'échelle mondiale²⁸, où la plupart d'entre elles occupent des positions peu qualifiées ou des emplois dans le secteur informel.

Le Rapport mondial sur les femmes dans le tourisme, deuxième édition 2019, fait état de la contribution du tourisme à la réalisation de l'objectif 5 des objectifs de développement durable énoncés par les Nations Unies, « Parvenir à l'égalité des sexes et autonomiser toutes les femmes et les filles ».

Ainsi, la rentabilité économique, l'inclusion, l'équité sociale et le respect de l'environnement doivent guider toute initiative visant à développer le tourisme autour de l'océan au Togo.

²⁸ www.unwto.org/fr/tourisme-et-autonomisation-des-femmes

2.5 Protection et préservation de l'environnement marin, y compris les outils/mesures de conservation par zone

a. Profil du secteur et pertinence des perspectives écologique, économique et sociale pour l'État

La pollution marine se traduit par des effets néfastes sur les écosystèmes et la santé humaine, suite à l'introduction chronique ou accidentelle de substances naturelles ou artificielles dans l'environnement marin. Elle est principalement liée aux activités socioéconomiques. On distingue des sources diffuses et des sources ponctuelles. Les sources diffuses concernent essentiellement la pollution atmosphérique et les apports fluviaux drainant la zone côtière du Togo.

Les pollutions atmosphériques proviennent premièrement des grandes installations fixes implantées dans la zone côtière comme la zone franche industrielle, usines de traitement des phosphates, cimenteries, raffineries de pétrole, industries plastiques, sidérurgie ; en second lieu, des installations mobiles tels que navires et autres engins ; et finalement des feux de brousse. De plus, ces sources de pollution risquent d'engendrer des maladies respiratoires ou cardiovasculaires, et causent par ailleurs une réduction de la faune marine.

Les apports fluviaux proviennent des eaux de ruissellement et de deux grands fleuves, à savoir la Volta à l'ouest et le Mono à l'est, qui se déversent directement dans le golfe de Guinée togolais, chargés de résidus d'engrais chimiques, de pesticides utilisés dans les champs et de déchets solides, en l'occurrence les plastiques.

Les plastiques constituent l'un des déchets les plus polluants pour la terre et les océans. En effet, ces déchets plastiques ont des effets dévastateurs pour les océans, la faune et la flore marines et même la santé humaine.

b. Cadres juridique et institutionnel régionaux et multilatéraux relatifs au secteur

La partie XII de la CNUDM traite de la protection et de la préservation du milieu marin. Au titre des obligations des États parties consacrées par la CNUDM, notons : l'article 192 ainsi que les paragraphes 1, 2, 3 et 5 de l'article 194. Notons également l'article 12 de la Convention d'Abidjan. Les parties contractantes doivent coopérer pour prendre toutes les mesures nécessaires en cas de situation critique génératrice de pollution, quelle qu'en soit la cause, de même que pour réduire ou éliminer les dommages qui en résultent. Dans le cadre d'exploitation de ressources non vivantes, il peut s'agir, par exemple, de déversements d'hydrocarbures dus aux activités d'exploitation pétrolière ou gazière off-shore ou encore aux accidents de navires tankers en mer.

c. Cadre juridique national

Les principaux instruments législatifs comprennent :

- **La loi n° 2008-005 du 30 mai 2008 portant loi-cadre sur l'environnement** qui fixe le cadre juridique général de la gestion de l'environnement au Togo. L'article 61 de cette loi donne des indications sur la protection des animaux aquatiques : Sur l'étendue des eaux continentales et maritimes de l'Etat togolais, il est interdit de tuer, blesser ou poursuivre des mammifères ou autres animaux aquatiques ou amphibiens protégés selon les dispositions légales et réglementaires en vigueur. En cas de capture accidentelle, la personne doit relâcher les animaux lorsqu'ils sont toujours vivants, ou bien les déclarer aux autorités compétentes lorsqu'ils sont morts. Sont notamment prohibées, la pêche, la capture, la détention et la commercialisation de toutes les espèces de tortues marines et produits dérivés ; ainsi que la chasse, la capture, la détention et la commercialisation de toutes les espèces d'oiseaux marins et produits dérivés. Elle préconise une protection renforcée des. La loi préconise une protection renforcée des « espèces animales et végétales endémiques, rares ou menacées d'extinction ainsi que leurs milieux naturels » (article 62).

- **La loi n° 2008-009 du 19 juin 2008 portant Code forestier** qui a pour objectif de définir et d'harmoniser les règles de gestion des ressources forestières aux fins d'un équilibre des écosystèmes et de la pérennité du patrimoine forestier. Elle consacre particulièrement les dispositions relatives à la conservation des aires protégées y compris les AMP, de la faune et de la flore qui doivent être gérées de façon rationnelle et participative en vue de préserver la diversité biologique.
- **La loi n° 96-004 du 26 février 1996 portant Code minier de la République togolaise** est modifiée et complétée par la loi n° 2003-012 du 14 octobre 2003. La loi exige une exploitation écologiquement rationnelle des ressources minières afin d'assurer la protection de l'environnement marin et côtier. Elle exige ainsi, en matière de préservation de la santé et de la sécurité, l'adoption de normes destinées à réglementer les activités poursuivies dans les espaces maritimes ou en connexion avec ces derniers.
- **La loi n° 2016-028 du 11 octobre 2016 portant Code de la marine marchande**, met l'accent sur la mise en valeur des actions économiquement viables, socialement équitables et écologiquement durables. De même, en vue de la protection de la biodiversité, **la loi n° 2016-026 du 11 octobre 2016 portant réglementation de la pêche et de l'aquaculture au Togo** interdit, en son article 61, « de tuer, blesser ou poursuivre des mammifères ou autres animaux aquatiques ou amphibiens protégés selon les dispositions légales et réglementaires en vigueur. En cas de capture accidentelle, la personne doit relâcher les animaux lorsqu'ils sont toujours vivants, ou bien les déclarer aux autorités compétentes lorsqu'ils sont morts » sans oublier la prohibition de la pêche, de la capture, de la détention et de la commercialisation de toutes les espèces de tortues marines et produits dérivés ainsi que la chasse, la capture, la détention et la commercialisation de toutes les espèces d'oiseaux marins.
- **La loi n° 2021-011 du 20 mai 2021 relative à l'aménagement, à la protection et à la mise en valeur du littoral** pour sa part fixe les règles permettant de maintenir les équilibres environnementaux, préserver l'intégrité des sites, des paysages et du patrimoine marin.

d. Cadre institutionnel national

Le cadre institutionnel national en matière de conservation des ressources vivantes comprend le Ministère chargé de mettre en œuvre l'action gouvernementale en matière de gestion de l'environnement et des ressources forestières (MERF). Relativement à la gestion de l'océan, ce Ministère est principalement investi de compétences en matière de protection du milieu marin contre toutes les formes de pollution du milieu marin et de conservation des espèces vivantes. L'ANGE, une des structures techniques du MERF, assure la prise en compte des préoccupations environnementales ainsi que celle d'aspects de pollution au moyen d'évaluations environnementales dans le cadre de la conception et de la mise en œuvre de projets. L'action du Ministère chargé de la recherche contribue également à la conservation de ces ressources. Ce Ministère intervient en effet dans l'approfondissement des connaissances dans le domaine de l'environnement et des ressources forestières à travers le développement de la recherche, la formation et le renforcement des capacités des acteurs.

Par ailleurs, le MEMPPC joue également un grand rôle en mettant en œuvre conjointement avec le MERF une politique relative à la gestion durable des enjeux maritimes, à la protection des écosystèmes marins et à la gestion intégrée des zones côtières et du domaine public maritime. De plus, il veille à l'exploitation durable des ressources halieutiques et contribue à la mise en œuvre des actions relatives aux AMP.

D'autres organismes spéciaux ont été mis en place. Il s'agit de l'ONAEM composé de trois organes, à savoir le HCM, le Conseiller pour la mer et la PREMAR de même que plusieurs comités techniques.

Quant à la société civile, on note entre autres :

- La Société togolaise pour la conservation de la nature (AGBO-ZEGUE ONG) est une organisation à but non lucratif intervenant dans le domaine de la protection et de la conservation des tortues marines ;

- L'Association des volontaires togolais et togolaises pour le développement (AVOTODE) est une organisation de promotion, de protection et de gestion de l'environnement et du développement communautaire. Elle intervient dans les formations et contribue au renforcement de la résilience des populations vulnérables côtières.

e. Application et mise en œuvre du cadre de gouvernance du secteur

La gouvernance du milieu marin et côtier au Togo est assurée par un cadre juridique et institutionnel dont la mise en œuvre reste difficile. En effet, la gestion du domaine public marin du littoral au Togo pose un problème du fait de l'existence et du chevauchement de plusieurs lois sans application effective. Ainsi, la loi n°2016-002 du 4 janvier 2016 portant loi-cadre sur l'aménagement du territoire couvre également la gestion du littoral. Elle décline en son chapitre I du titre II les stratégies de cet aménagement. Au regard des différentes lois régissant le domaine marin côtier, il ressort que le Togo a déjà mis en place une partie des instruments légaux nécessaires à une gouvernance durable de la zone littorale. Des textes d'application constitueront un progrès majeur dans le cadre légal.

Loi n°2021-011 du 20 mai 2021 relative à l'aménagement, à la protection et à la mise en valeur du littoral a pour double objectif la protection et la mise en valeur du littoral avec une prise en compte des changements climatiques et leurs conséquences sur le littoral. La loi souligne l'importance de l'économie bleue par des mécanismes proposés de renforcement de la recherche et de l'innovation aux fins de préservation et de développement des activités marines (pêche, tourisme balnéaire, construction, port, etc.). Cette loi associe également les collectivités locales aux prises de décisions, à la réhabilitation des zones et des sites littoraux et facilite le libre accès au rivage (MERF, 2022).

Par ailleurs, un accompagnement est réalisé en faveur des structures installées le long de la côte pour la gestion écologique des déchets et la régulation des rejets liquides dans la mer par des évaluations environnementales et un suivi environnemental (en exemple : la Communauté électrique du Bénin (CEB) pour les huiles usagées, polychlorobiphényles, amiante, etc.). Un système d'information environnementale sur le littoral et la mer ainsi que le suivi des indicateurs sur le milieu marin et côtier, de même que sur les risques et catastrophes dans le cadre de l'élaboration du rapport sur l'état de l'environnement, ont été mis en place et opérationnalisés. Une organisation des populations riveraines du Lac Togo autour des activités viables pour une meilleure exploitation de la zone du lac a été réalisée.

De même, le Togo met en œuvre, avec l'appui de la Banque Mondiale, le Projet d'investissement dans la résilience mené dans le cadre du Programme de gestion du littoral ouest-africain (WACA) dont l'objectif est d'entreprendre des actions pour lutter contre l'avancée de la mer et renforcer la résilience des communautés face aux effets de l'érosion côtière. Dans le cadre de sa feuille de route, le Gouvernement togolais entend assurer la protection de 90 % de la côte contre l'érosion à l'horizon 2025.

f. Prise en compte des questions transversales : genre et océans, économie bleue

Le Gouvernement s'est engagé à améliorer la gouvernance de son espace côtier et maritime en lançant d'importantes initiatives de planification stratégique visant à assurer la sûreté et la sécurité maritimes du Togo, à promouvoir des opportunités d'emplois et un partenariat public-privé et à moderniser le secteur touristique. Dans cette perspective, le Togo a adopté en 2017 un CSDEMC.

Cette stratégie propose un certain nombre de recommandations pour atteindre le plein potentiel de développement de l'économie bleue en adoptant notamment une approche intersectorielle englobant diverses politiques nationales de développement et de gouvernance. Mettant l'accent sur le genre, la stratégie précise en son point 5 la nécessité de prendre en compte la résilience des communautés dans le respect des règles de l'équité en matière de redistribution des richesses et des divers appuis (voir point 2.e).

2.6 Recherche scientifique marine

a. Profil du secteur et pertinence des perspectives écologique, économique et social pour l'État

Par définition, le terme RSM regroupe l'ensemble des activités menées dans les eaux océaniques et côtières en vue de développer la connaissance scientifique du milieu marin et des processus qui s'y déroulent (Roach, 2001). La RSM recouvre l'océanographie physique, la chimie marine, la biologie marine, le forage et le carottage océaniques scientifiques, la recherche géologique/géophysique, ainsi que les autres activités à but scientifique (Roach, 2001). Elle se distingue des levés hydrographiques, des activités militaires, y compris les levés, et de la prospection et l'exploration.

Au Togo, le secteur de la RSM est très limité, comme dans la majorité des pays en développement, eu égard aux insuffisances de moyens financiers, de compétences techniques et de technologies, et au manque de planification stratégique par les acteurs concernés par la recherche scientifique. Sans nul doute, la protection, la gestion ou la conservation du milieu marin, ainsi que l'exploitation pleine de ses ressources connexes est tributaire de la connaissance profonde des espaces marins et côtiers. Ainsi, la faiblesse des activités de RSM dans les eaux océaniques et côtières sous juridiction togolaise constitue un important frein aux perspectives de protection écologique et de développement économique et social du secteur maritime au Togo.

En termes de perspectives écologiques, il est illustratif de souligner que le manque de recherches scientifiques pertinentes constitue l'un des maillons manquants des processus de mise en place des AMP au Togo. En effet, les orientations stratégiques et programmatiques de protection, de conservation et de gestion écologique des ressources biologiques marines concluent au besoin de mettre en place des AMP. Or la flore et la faune sous-marines togolaises sont très mal connues et n'ont pas vraiment fait l'objet d'inventaire scientifiquement probant, à l'exception de quelques recherches sommaires à des fins pédagogiques.

Aussi, la connaissance scientifique de la composition biologique marine favorise-t-elle l'adoption de mesures idoines sans effets rebours en cas d'interventions pour lutter contre les pollutions. Les conventions internationales exigent de tenir compte du profil biologique des milieux marins dans l'utilisation des techniques et des produits dans le cadre des interventions destinées à maîtriser, à combattre les pollutions et à en réduire les impacts. Pour ce faire, il est important que chaque pays dispose d'une carte de sa biodiversité marine et côtière afin de prévoir à l'avance, dans son plan national d'intervention d'urgence ou dans son Plan POLMAR, les mesures à adopter dans différentes zones structurées de ses espaces marins et côtiers. Ainsi, la recherche scientifique permettrait d'évaluer les vulnérabilités des espaces marins et côtiers par secteur en vue d'adopter des mesures de préservation et/ou de renforcement de la résilience du secteur.

En termes de perspectives économiques et sociales, le secteur maritime et côtier togolais fait face à un problème constant d'aménagement du littoral aux fins d'exploitation économique et d'occupation des espaces littoraux par les populations riveraines. En effet, à l'instar de la situation dans les autres pays de l'Afrique de l'Ouest, l'une des sources de la détérioration de l'environnement marin et côtier au Togo est l'occupation non maîtrisée à des fins urbanistiques et/ou d'industrialisation de la côte. Partant de ce constat, il semble opportun que les politiques nationales de gestion spatiale du littoral soient orchestrées suivant un mode d'aménagement en profondeur et de zonage. L'aménagement en profondeur est une technique d'extension limitée de l'urbanisation afin d'empêcher l'occupation des secteurs sensibles que sont les espaces proches du rivage. En ce qui concerne le zonage, il s'agit d'une technique de répartition d'un territoire en zones dont chacune est affectée à un genre déterminé d'occupation. Appliqué aux zones côtières et marines, le principe de zonage permet d'améliorer la qualité de l'environnement et de rationaliser l'utilisation de l'espace marin et côtier. Compte tenu de ces considérations, la mise en œuvre de ces techniques serait tributaire d'études d'évaluations scientifiques approfondies du milieu marin et côtier. Il résulterait de ces études un schéma directeur d'aménagement du littoral qui promouvrait aussi bien la valorisation économique du secteur que sa protection écologique. L'importance des connaissances scientifiques dans l'aménagement des zones côtières et marines est confirmée par l'article 5 de la loi relative à l'aménagement, à la protection et à la mise en valeur du littoral qui dispose que « les services



Photo: Africanway

compétents, conformément aux dispositions de la loi n° 2016-002 du 4 janvier 2016 portant loi-cadre sur l'aménagement du territoire, élaborent, en se fondant sur les données scientifiques et en adoptant une approche de gestion intégrée et écosystémique, un document d'aménagement, de protection, de mise en valeur et de conservation du littoral, appelé « schéma directeur d'aménagement du littoral (SDAL) » .

Par ailleurs, dans le cadre de la recherche, les actions identifiées dans la SPANB concourent à l'atteinte de la protection durable de l'environnement marin et côtier afin de valoriser les ressources naturelles biologiques. A ce titre, des campagnes d'évaluation des espèces pélagiques et démersales dans la ZEE du Togo ont été menées.

b. Cadres juridique et institutionnel régionaux et multilatéraux relatifs au secteur

En Afrique, au niveau régional, la Convention d'Abidjan a posé les bases des cadres juridique et institutionnel régionaux relatifs au secteur de la RSM. Cependant, la convention s'est montrée laconique sur le secteur de la RSM. Seul son article 14 relatif à la coopération scientifique et technique dispose que les Parties contractantes coopèrent, avec l'aide des organisations internationales et régionales compétentes, dans les domaines, entre autres, de la recherche scientifique, et échangent des données et des renseignements scientifiques. Il importe dès lors d'envisager l'adoption d'un protocole spécifique portant sur la RSM dans la zone d'application de la convention, eu égard à l'importance que revêtent les espaces maritimes et côtiers pour le développement des pays d'Afrique et surtout des pressions multiformes dont ces espaces sont l'objet.

Au niveau international, la CNUDM constitue la poutre maîtresse des cadres juridique et institutionnel relatifs au secteur de la RSM. En effet, la conduite de RSM est entièrement réglementée par les dispositions des articles 238 à 265 de sa partie XIII. En ses articles 238 et 239, la CNUDM confirme le droit de tous les États et des organisations internationales compétentes d'effectuer des recherches scientifiques dans les espaces marins et côtiers et l'obligation d'en faciliter la conduite conformément à ses dispositions. La CNUDM énonce les droits et les obligations des États et des organisations internationales compétentes en matière de RSM dans différentes zones maritimes.

Dans la mer territoriale, l'article 245 reconnaît à l'État côtier le droit exclusif de réglementer, d'autoriser et de mener des RSM. De même, « la recherche scientifique marine dans la mer territoriale n'est menée qu'avec le consentement exprès de l'État côtier et dans les conditions fixées par lui. »

c. Cadre juridique national

La recherche scientifique dans le secteur de l'environnement est évoquée de façon générale dans la loi n° 2008-005 du 30 mai 2008 portant loi-cadre sur l'environnement. Ladite loi ne contient aucune disposition spécifique relative au secteur de la RSM. De même, l'analyse des dispositions se rapportant à la recherche scientifique révèle qu'elles visent plus à l'orienter en tant que science appliquée à des fins de protection, de conservation et de gestion durable de l'environnement que vers la promotion de la recherche scientifique en tant que telle. À titre illustratif, l'article 62 dispose sommairement que l'utilisation des espèces animales et végétales protégées pour les besoins de la recherche scientifique est soumise à autorisation préalable du Ministre chargé de l'environnement.

Voulant combler le vide de la RSM, la loi n° 2016-028 portant Code de la marine marchande contient quelques dispositions dans ce secteur. Définissant la navigation maritime, l'article 8 du Code dispose que la navigation auxiliaire concerne également la recherche scientifique en mer. En son article 32, le Code dispose que la République togolaise a juridiction exclusive dans la ZEE en ce qui concerne, entre autres, la RSM. L'article 214 précise que l'autorité maritime compétente peut délivrer des autorisations d'embarquement dont la validité est limitée à une durée déterminée à des personnes compétentes en matière de recherche scientifique, entre autres, ou pour tout motif similaire.

d. Cadre institutionnel national

Le dispositif institutionnel relatif au secteur de la RSM est très limité au Togo. D'abord, il est à constater que le MERF, qui a la responsabilité générale de la protection de l'environnement, ne dispose d'aucun département consacré à la recherche scientifique en général ou à la RSM. De même, les organismes publics dédiés spécifiquement au secteur maritime, à savoir le HCM, la PREMAR et le nouvellement créé MEMPPC ne disposent d'aucun département consacré à la RSM.

En vue de corriger cette lacune, le Gouvernement a créé le CNHOC par le décret n° 2015087/PR du 26 novembre 2015 portant création du Comité national d'hydrographie, d'océanographie et de la cartographie marine. Le Comité est rattaché au Ministère des infrastructures et des transports (MIT). Le CNHOC a pour missions de contribuer à la définition de la politique nationale en matière d'hydrographie et d'océanographie et d'assurer l'harmonisation des actions des services publics dans le domaine de la recherche.

En conséquence, la question de l'ancrage institutionnel relatif au secteur de la RSM reste entièrement posée, d'autant plus que les instituts de recherche, à savoir les universités publiques et privées, ne disposent pas de filières orientées dans ce sens et n'offrent pas de formations concernant le secteur.

En ce qui concerne les centres de recherche, le Togo à travers l'Université de Lomé participe au Programme de centres d'excellence africains de la Banque Mondiale. La mise en place d'un centre d'excellence s'inscrit dans la droite ligne du Plan national de développement (PND) du Togo et vise à renforcer la visibilité de l'Université de Lomé en matière de partenariat, de formation et de recherche dans le secteur du développement urbain durable et à accompagner les pays africains à relever les défis de l'urbanisation dans le continent. L'Université de Lomé, en créant le CERVIDA-DOUNEDON, s'engage à contribuer au développement endogène et durable des villes, d'une part, par la formation de gestionnaires urbains et le renforcement des capacités des acteurs de la gouvernance urbaine, et d'autre part, par la réalisation des activités de recherche/développement pour des établissements humains ouverts à tous, sûrs, résilients, décomplexés, réactifs, éco-citoyens et durables.

Par ailleurs, le Togo participe à la recherche scientifique, à travers la mise en œuvre du projet West African Science Service Center on Climate Change and Adapted Land Use (WASCAL) par l'octroi de bourses de recherche en matière de changement climatique et de sécurité humaine.

e. Application et mise en œuvre du cadre de gouvernance du secteur

Au niveau des recherches, des études et formations en lien avec le milieu côtier, il existe plusieurs formations à l'Université de Lomé, notamment :

- les recherches sur l'érosion côtière et l'océanographie côtière;
- les travaux sur la protection de la biodiversité marine ;
- les travaux relatifs à la lutte contre la pollution marine et terrestre ;
- les contributions déterminées au niveau national révisées (changements climatiques) ;
- les études de faisabilité du projet de construction d'infrastructures portuaires de traitement des effluents, des déchets d'hydrocarbures et autres substances nocives ;
- l'étude sur l'autonomisation des femmes dans le secteur maritime ;
- l'étude sur la cartographie des écosystèmes de mangrove sur la côte togolaise.

En matière de formations, plusieurs Masters ont été développés en vue de la recherche sur le secteur marin côtier. Il s'agit notamment des Masters en droit maritime, droit et politique de l'environnement, Master en géosciences et dynamiques des milieux biophysiques. Au niveau de la licence, il a été développé la licence professionnelle en océanographie et application, licence professionnelle sécurité et sûreté maritime, licence professionnelle en port et manutention, licence professionnelle en transport et assurance maritime. Cependant, ces formations peinent à être vraiment utilisées dans le domaine appliqué de la gouvernance des océans.

Le manque de moyens techniques et humains demeure une considération importante pour les évaluations environnementales, par l'ANGE, dans la mise en œuvre de projets touchant le milieu marin et côtier togolais. En conséquence, les plans de gestion environnementale et sociale (PGES) qui sanctionnent les évaluations environnementales risquent d'être lacunaires et inefficaces pour favoriser la mitigation des impacts environnementaux et sociaux sur les espaces marins et côtiers.

Pour combler ces insuffisances en matière de recherche scientifique marine, la SNML 2021-2025 a consacré son axe stratégique 4 à la promotion de la recherche et de la sensibilisation dans la connaissance du domaine maritime. Sous cet axe, la SNML invite le Gouvernement à soutenir hautement la recherche marine et océanographique en :

- renforçant les capacités des universités du Togo dans le domaine marin et océanographique ;
- dotant les universités de compétences dans le secteur marin et océanographique ;
- développant des partenariats avec les institutions et centres étrangers spécialisés dans la recherche et la formation dans les sciences marines et océanographiques ; et
- organisant des visites pédagogiques sur les installations portuaires, sur les sites d'études marines et sur les navires pour s'imprégner de la réalité maritime.

Pour atteindre ces objectifs, la SNML a prévu, en termes d'activités :

- la création d'écoles spécialisées dans l'enseignement des sciences marines et océanographiques ;
- l'installation de laboratoires de recherche dans le domaine marin et océanographique ;
- le subventionnement de la recherche universitaire dans le domaine marin et océanographique ;
- la promotion de la publication d'articles scientifiques sur les recherches appliquées effectuées dans le domaine marin et océanographique ; et
- le subventionnement de la recherche de développement relative à l'aménagement du littoral.

f. Prise en compte des questions transversales : genre et océans, économie bleue

La prise en compte des questions du genre dans le secteur de la RSM passerait par exemple par :

- la formation de femmes spécialistes des sciences marines ;
- le choix de consultants féminins dans la conduite des études scientifiques touchant le domaine maritime ;
- la fixation d'un quota d'étudiants féminins dans les écoles spécialisées dans l'enseignement des sciences marines et océanographiques ; et
- l'encouragement et la promotion de publications d'articles scientifiques d'auteurs féminins sur les recherches appliquées effectuées dans le domaine marin et océanographique.

Par définition, on parle de l'économie bleue lorsque les activités économiques menées dans les zones maritimes ou océaniques sont en adéquation avec la capacité des écosystèmes marins à soutenir ces activités et quand les écosystèmes demeurent résilients et intègres. Se fondant sur cette définition, la RSM est consubstantielle à l'économie bleue dans la mesure où elle fournit aux acteurs des données leur permettant de prendre des décisions qui tiennent compte du fait que les écosystèmes aquatiques et marins sont parties intégrantes des services écosystémiques, eux-mêmes fondés sur la récolte de ressources vivantes et non vivantes au bénéfice des pays côtiers.

Ainsi, la SNML qui promeut la recherche scientifique vise exclusivement cette finalité dans le contexte du Togo.

2.7 Secteur des transports et installations portuaires

a. Profil du secteur et pertinence des perspectives écologique, économique et sociale pour l'État

Le Togo dispose de six installations portuaires et du nouveau POPEL servant au transport de marchandises, de produits halieutiques, de minerais et d'hydrocarbures et de sources énergétiques, etc.

Ces six installations et le POPEL doivent rendre compte au PAL et à la PREMAR dans les domaines suivants : l'établissement des statistiques croisées, la mise en place d'une harmonisation des opérations, les contrôles du degré de la sûreté et de la sécurité qui doivent être au même niveau.

La première installation portuaire couramment appelée « môle 1 » se caractérise par le chargement du vrac comestible tels que le soja, l'anacarde, l'arachide, le café et le cacao, et du déchargement du blé, du riz, du sucre et du vrac non comestible comme de l'engrais. Cette plateforme se charge également du roll-on et du roll-off, du chargement des marchandises diverses pour les pays de l'Afrique centrale ayant ouverture sur la mer (Gabon, Congo Brazzaville, République démocratique du Congo, Cameroun, Guinée équatoriale, etc.). La deuxième installation portuaire est exclusivement dédiée à l'importation des hydrocarbures raffinés pour la consommation locale et le transit. La troisième installation portuaire est une concession de Togo Terminal. Elle est une plateforme conteneurisée qui importe parfois des véhicules. La quatrième installation est spécialisée dans le déchargement du clinker et autres minerais pour la fabrication du ciment. La cinquième installation est une concession entièrement conteneurisée (Lomé container terminal). Ces cinq installations constituent le port. La sixième installation ou appontement de Kpémé est entièrement consacrée au chargement du phosphate.

L'importance du trafic expose le littoral à de nombreuses pressions dues à cette activité. Les pressions sont liées aux rejets des eaux de ballast et à l'encrassement des coques, aux émissions de bruits sous-marins, aux risques de déversement ou pollutions pétrolières et aux déchets issus des navires. Les installations portuaires bloquent la dérive littorale et renforcent également le phénomène d'érosion côtière qui constitue une pression majeure sur le littoral du Togo. La croissance du nombre de navires arrivant au Port de Lomé renforce également cette pression à travers une forte occupation des installations portuaires. En effet, la diversité des types de navires desservant le Port de Lomé met en exergue l'importance du trafic maritime dans la zone. Depuis la mise en service de LCT en 2014, qui vient renforcer les activités du PAL (TT), le trafic maritime n'a cessé de croître sur le littoral du Togo. Le trafic global en 2021 au PAL s'élevait à 2 470 695 tonnes. Il est plus ou moins équivalent à LCT. D'où une forte pression exercée par cet ouvrage sur le littoral. On note également le manque d'infrastructures de collecte et de traitement des déchets de navires (MERF, 2022 ; PAL Statistiques).

Après l'explosion du nitrate d'ammonium dans le Port de Beyrouth, qui rappelle hélas des événements dramatiques antérieurs, il est impératif de s'assurer que ces recommandations seront mises en œuvre concrètement afin d'assurer la sécurité des installations portuaires et des riverains. Le transport de MD dans les conteneurs doit également être suivi avec attention. C'est justement pour éviter cette fâcheuse situation que les autorités togolaises et portuaires ont décidé d'anticiper.

Ainsi, dans le but de renforcer ces dispositions, et compte tenu de la gravité et de l'urgence de la situation, il a été expressément demandé à toutes les installations portuaires, le PAL, le TT, le LCT et la Société nouvelle des phosphates du Togo (SNPT), et aux consignataires de soumettre à l'ONAEM les mesures prises pour se conformer à l'International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG Code).

b. Cadres juridique et institutionnel régionaux et multilatéraux relatifs au secteur

Le secteur des transports au Togo se caractérise par une couverture du réseau routier en progrès, un port en eau profonde en plein essor, un trafic aérien en croissance, et un réseau ferroviaire vétuste et quasi-inexistant. Dans ce secteur, il existe plusieurs conventions mais le Togo n'a ratifié que la Convention MARPOL de 1973.

Les États africains réunis au sein de l'Organisation de l'unité africaine (OUA) ont adopté le 25 mai 1963 la Charte de l'OUA qui dispose que l'harmonisation de la politique générale, notamment dans le domaine des transports et des communications, est une condition sine qua non en vue de renforcer l'unité et la solidarité africaine (article 2-2(b)). L'UA, qui a succédé à l'OUA, a créé à l'alinéa e de l'article 14 de son Acte constitutif, le Comité technique spécialisé chargé des transports, des communications et du tourisme.

Il faut également noter que la Déclaration d'Addis Abeba de 1973 sur la coopération, le développement et l'indépendance économique mentionne parmi ses objectifs : (i) le développement d'infrastructures en tant que base fondamentale de développement ; (ii) la réalisation au titre des priorités, la connexion entre les réseaux routiers nationaux, en particulier pour assurer la jonction avec les ports maritimes et bénéficier aux pays sans littoral ; (iii) l'élimination d'obstacles par la simplification des formalités de douane et de police aux frontières et l'harmonisation des législations ; (iv) la création de conseils de chargeurs.

Le droit communautaire regorge également d'importants textes concernant le secteur maritime. Ainsi, en 1998, le Conseil des ministres de l'UEMOA a formulé des recommandations pour la mise en œuvre d'un programme commun pour développer le transport maritime dans la sous-région. Ces recommandations consistent à renouveler les efforts de coordination de cette institution sur un marché libre en application de réglementations communes à tous les EM et à mettre en place des comités nationaux chargés de définir la politique maritime commune.

Il a en outre été proposé que les ports coopèrent et qu'une compagnie d'exploitation maritime de l'UEMOA soit mise en place dans le cadre d'un effort concerté de toutes les parties intéressées du secteur public et du secteur privé. Après avoir mené des efforts pour définir une politique maritime, l'UEMOA a publié un nombre de recommandations et de directives au cours des 10 années suivantes.

Il existe en effet plusieurs textes dont le règlement n°02/2008/CM/UEMOA en date du 28 mars 2008 relatif aux transports maritimes intérieurs, intracommunautaires et internationaux au départ ou à destination d'un port d'un Etat Membre aussi bien ceux de passagers que ceux de marchandises. Il y a également le règlement n° 03/2008/CM/UEMOA en date du 28 mars 2008, qui s'applique aux consignataires de navires et agents maritimes, aux consignataires de la cargaison, aux commissionnaires de transport et aux prestataires de services de transports maritimes et de services portuaires dans les Etats Membres.

Notons également la directive n° 04/2008/CM/UEMOA en date du 28 mars 2008, qui porte sur la mise en place d'un cadre institutionnel harmonisé du sous-secteur maritime au sein de l'UEMOA. Elle a pour objet de faciliter la mise en œuvre du Programme commun de développement du sous-secteur maritime et vise également à harmoniser les actions des différentes institutions publiques ou privées intervenant dans le sous-secteur.

c. Cadre juridique national

Une série de textes de lois permettent à l'État d'organiser le secteur du transport dont la loi n° 98-021 du 31 décembre 1998 relative au régime des transports et aux dispositions générales communes applicables aux différents modes de transport.

Il est important de noter les trois lois suivantes dans le secteur maritime : la loi n° 2016-028 du 11 octobre 2016 portant Code de la marine marchande ; et les lois sur la piraterie maritime et les espaces maritimes sous juridiction nationale de 2016 qui sont développées dans la première partie du présent document.

d. Cadre institutionnel national

Le secteur des transports au Togo relève principalement du MIT et a pour missions de définir et de coordonner les interventions de l'État et des différents acteurs dans la construction d'ouvrages publics ainsi que dans la mise en œuvre de la politique de l'État en matière des transports routiers, aériens, ferroviaires et maritimes.

Il comprend des directions générales telles que : la Direction générale des travaux publics (DGTP), la Direction générale des transports (DGT), la Direction générale de la météorologie nationale et la Direction des affaires communes.

e. Application et mise en œuvre du cadre de gouvernance du secteur

Le Togo dispose d'une politique nationale des transports couvrant la période 2016-2030. Elle vient consolider les fondements permettant la réalisation de l'ambition du Gouvernement d'établir les bases d'émergence et de développement économique accéléré et durable du pays. Ce document prend en considération les éléments clés de cette vision : ambition, compétitivité, rentabilité, avantages comparatifs, accélération et intégration régionale. En même temps qu'il définit les orientations stratégiques globales du secteur pour chacun de ses composants, le document formule des propositions pour le séquençage et le calendrier de mise en œuvre de cette politique.

Le pays s'est également doté d'une Stratégie nationale de développement des transports élaborée en décembre 2013, avec pour objectif de doubler la contribution du secteur des transports au PIB, de 7 % en 2012 (dont 70 % du transport routier) à 14 % à l'horizon 2030, grâce notamment à la relance du transport ferroviaire et à l'amélioration du fluvial, du maritime et de l'aérien. Sa mise en œuvre a nécessité la formulation d'un Programme quinquennal d'actions et de réformes prioritaires 2014-2018, et un Programme décennal d'investissements prioritaires 2014-2023.

f. Prise en compte des questions transversales : genre et océans, économie bleue

Le secteur des transports prend en compte les dimensions genre et océans et celle de l'économie bleue. En effet, le secteur des transports togolais surtout des activités portuaires emploie les femmes, qui jouent un rôle fondamental pour le développement du secteur. Des efforts sont faits par les États et les organismes en charge pour mobiliser plus de femmes dans le secteur des transports maritimes et des installations portuaires maritimes et améliorer leurs conditions de vie et de travail.

Au PAL, différentes associations de femmes telles que Amical des femmes du Port autonome de Lomé (AFPAL) ; la Synergie des femmes cadres du Port de Lomé (SYFCAP), et WIMA-Togo défendent les intérêts des femmes en assurant la sensibilisation et le renforcement de capacités. A la direction du PAL, les femmes représentent 7,2 % de l'effectif et 5 femmes sur 15 occupent des postes de direction.

Le développement des corridors Abidjan-Lomé-Lagos, et celui de Lomé-Ouagadougou établi depuis 2015, constitue un atout fondamental contribuant à l'essor de l'économie bleue au Togo. Dans ce sens, le positionnement du Port de Lomé à travers les différentes activités menées participe surtout à la croissance des pays enclavés et contribue fortement au PIB du Togo.

2.8 Approches intégrées de la gestion des secteurs

Par définition, la gestion intégrée des zones côtières et maritimes (GIZCM) est un processus dynamique qui réunit gouvernement et société civile, science et décideurs, intérêts publics et privés en vue de la préparation et de l'exécution d'un plan de protection et de développement des systèmes et ressources côtières et maritimes. La GIZCM constitue un instrument privilégié du développement durable des éco-socio-systèmes complexes en liant les questions environnementales, économiques et sociales.

Le Togo a adopté une approche de gestion intégrée des zones côtières et maritimes, du moins dans les dispositifs juridiques et institutionnels, même si dans les faits la mise en application semble se heurter à certains écueils.

La Gestion intégrée des zones côtières et marines (GIZCM) dans la législation nationale

La GIZCM est bien illustrée et prise en compte dans le corpus juridique national car l'ensemble des textes juridiques, peu importe la matière sur laquelle ils portent, associe toutes les dimensions des ressources et des espaces marins et côtiers : la protection, la conservation, la gestion rationnelle, la valorisation, la sauvegarde environnementale, la sécurité et la sûreté, etc.

Par exemple, la loi n° 2016-026 du 11 octobre 2016 relative à la réglementation de la pêche et de l'aquaculture a introduit l'approche écosystémique des pêches et de l'aquaculture. En son article 2, la loi définit cette approche comme étant une gestion intégrée et complète des activités humaines, basée sur la meilleure connaissance scientifique disponible de l'écosystème et de sa dynamique. Elle permet d'identifier et d'agir sur les pressions qui sont préjudiciables à la santé des écosystèmes, réalisant de ce fait l'utilisation durable des ressources et des services des écosystèmes et le maintien de l'intégrité de l'écosystème. L'approche écosystémique des pêches et de l'aquaculture intègre des mesures de conservation et de gestion, comme les aires protégées ou encore certaines mesures visant des espèces et des habitats particuliers.

Dans le Code de la marine marchande, le législateur a étendu le champ d'application du Code à toutes les activités se déroulant dans les eaux maritimes, les lagunes, les fleuves et plans d'eau dans les ports ; à tous les navires immatriculés sous pavillon togolais, aux équipages et passagers qui y sont embarqués, ainsi qu'à toutes les personnes, quelle que soit leur nationalité, présentes ou non à bord ; aux équipages, passagers et navires étrangers se trouvant dans les eaux sous juridiction togolaise en application des conventions internationales en vigueur. Le Code réglemente ainsi la navigation maritime, les activités se déroulant dans les domaines publics maritime et portuaire et autres formes d'utilisations de ces domaines de manière à prévenir et/ou à combattre les pollutions marines.

La loi n° 2021-011 du 25 mai 2021 relative à l'aménagement, à la protection et à la mise en valeur du littoral s'inscrit également dans une approche de gestion intégrée du littoral. L'ensemble de ses dispositions révèle que ladite loi s'applique au littoral considéré comme l'espace géographique constitué d'une partie maritime et d'une partie terrestre y compris, notamment les embouchures des cours d'eau, les lagunes, les lacs, les fleuves, les étangs salés, les baies et rivières communiquant avec la mer, et les zones humides qui sont en contact direct avec la mer ou dont le prolongement se jette dans la mer.

Clairement, chacune de ces normes juridiques a adopté individuellement une orientation intégrée pour la gestion de l'objet de son champ d'application. Cependant, l'approche de la GIZCM requiert d'aller au-delà de cette approche intégrée « introvertie » pour s'orienter vers une approche intégrée « ouverte » en vue d'une meilleure efficacité. En effet, l'imbrication d'intérêts, d'acteurs, de composantes et de caractéristiques, confère à la zone côtière et marine l'image d'une mosaïque dont les éléments sont agrégés l'un à l'autre. En conséquence, l'efficacité de toute intervention sur ou dans cette zone est tributaire de la prise en compte de l'ensemble des éléments à interroger dans une approche intégrée ouverte. Et c'est justement cette approche intégrée ouverte qui manque peut-être au Togo où la construction juridique de la zone côtière n'a

pas été suffisamment insérée dans la définition d'une véritable politique d'ensemble de l'espace littoral, qui soit capable de souscrire au vœu d'une certaine unité et de cohérence juridique, face à l'éparpillement et au cloisonnement des multiples textes juridiques qui régissent actuellement le secteur maritime.

Concrètement, un renforcement de l'approche GIZCM pourrait passer par l'intégration effective de l'approche GIZCM aux politiques nationales relatives à la mer et devrait conduire, par exemple, les autorités togolaises à adopter un texte juridique unique, notamment un Code de la mer. Ce texte regrouperait dans un seul instrument juridique toute la réglementation relative au secteur du milieu marin et des zones côtières. L'option de gestion intégrée des ressources aiderait à réaliser un arbitrage équilibré de la complexité des rapports entre les ressources naturelles de la zone côtière et la population qui en tire ses moyens de subsistance. Cet arbitrage se réfère à la manière dont les paramètres économiques, politiques, sociaux et techniques spécifiques lient, de façon réciproque, les écosystèmes de la zone côtière aux activités humaines spécifiques sur la base des mécanismes de planification de l'aménagement de l'espace marin et côtier.

La GIZCM dans l'architecture institutionnelle nationale

L'approche de gestion intégrée des zones côtières et maritimes réunit tous les acteurs (publics, privés, société civile, collectivités territoriales, communautés à la base) autour d'un même projet de développement. L'implication de ces acteurs dans une démarche collaborative est impérative pour adresser effectivement et efficacement les problématiques de sécurité maritime, de valorisation économique et de protection écologique de l'espace marin et côtier. Cette démarche collaborative fait défaut dans le contexte du Togo, surtout auprès des acteurs publics.

Certes, la composition des organes d'intervention inclut des représentants de divers ministères sectoriels. Ainsi, le HCM est composé du Premier Ministre, du Ministre chargé des affaires étrangères, du Ministre chargé de l'administration territoriale, du Ministre chargé de la pêche, du Ministre chargé de la défense, du Ministre chargé des finances, du Ministre chargé de l'enseignement supérieur, du Ministre chargé de l'environnement, du Ministre chargé de la sécurité, du Ministre chargé des transports et du Conseiller pour la mer²⁹. Le CNHOC est l'autre entité dont la composition s'inscrit dans une approche intersectorielle, conformément à son article 3³⁰.

Cependant, dans la pratique, l'osmose semble prendre difficilement. Au sein de ces organes intersectoriels, la plupart des textes juridiques les créant ne prévoient pas complètement la structuration administrative et fonctionnelle de ces organes. D'une part, il manque un organigramme clair permettant de situer chaque acteur/ministère sectoriel à tel ou tel maillon de la chaîne. D'autre part, il n'existe pas une répartition claire des attributions de chaque acteur afin que chacun puisse se rendre à l'évidence des responsabilités qui lui incombent.

Par ailleurs et à un autre niveau, la pluralité des structures intervenant en matière de gestion, de conservation ou de protection du milieu marin et côtier et des ressources naturelles peuvent poser le problème de conflit de compétence ; autrement dit, qui est responsable de quoi ? En raison du nombre d'acteurs autonomes, chacun disposant de son propre ensemble de lois et de règlements, la gestion intégrée de l'utilisation des zones côtières et maritimes s'avère très difficile. Ce dernier constat est illustré, entre autres, par le flou qui semble frapper la délimitation des frontières entre les attributions et les champs d'action du HCM, du MEMPPC et du MERF.

Ces différents constats illustrent l'approche de gouvernance intégrée de l'espace marin et côtier du Togo. Une amélioration de cette démarche optimiserait la valorisation écologique et la sécurité des ressources marines biologiques et non biologiques, ainsi que dans la valorisation des espaces côtiers et maritimes.

²⁹ Article 5, décret n° 2014-113/PR relatif à l'Action de l'État en mer du 30 avril 2014.

³⁰ L'article 3 du décret n° 2014-113/PR relatif à l'Action de l'État en mer du 30 avril 2014.



Photo: Africanway

III. Cadres de gouvernance applicables aux secteurs prioritaires sélectionnés

Dans le cadre de la présente étude sur la gouvernance des océans, deux secteurs prioritaires ont été identifiés en raison du rôle important qu'ils jouent dans l'économie bleue et les nombreux défis qu'ils soulèvent en termes de sécurité et de sûreté, de préservation de l'écosystème marin et de pollution. Il s'agit des secteurs de pêche et de pollution à la fois transversaux et multisectoriels.

3.1 Secteur de la pêche

a. Profil du secteur et pertinence des perspectives écologique, économique et sociale pour l'État

La production annuelle de produits halieutiques au niveau national est estimée à environ 20 000 tonnes et les besoins en protéines animales d'origine aquatique à plus de 70 000 tonnes (Rapport de performance annuelle de la Direction des pêches et de l'agriculture (DPA), 2021). Cette faible production s'explique en partie par la surpêche, les mauvaises techniques de capture et la pauvreté naturelle des eaux maritimes en produits halieutiques (Fiagan, 2014 ; FAO, 2020). En effet, la faible largeur du plateau continental naturel du Togo³¹ ne permet pas les remontées d'eau (upwelling), un phénomène naturel favorable à la vie des poissons que l'on peut observer dans les pays voisins comme le Sénégal et la Mauritanie.

La filière pêche artisanale maritime est la plus dynamique au Togo au détriment d'une pêche semi-industrielle peu développée. On y dénombre 23 campements de pêcheurs dont 17 dans la préfecture des Lacs et six dans la préfecture du golfe (FAO, 2020). La production halieutique porte sur un stock pélagique plus fourni et un stock démersal très limité. Selon la FAO (2019), une quinzaine de campagnes océanographiques ont été effectuées de 1959 à 2015 pour évaluer les stocks pélagiques et démersaux des eaux togolaises. Elles ont estimé la biomasse de certains clupéidés tels que les *Sardinella aurita* et *Sardinella maderensis* à 4 000 tonnes et celle des *Engraulis encrasicolus* à 2 500 tonnes. La biomasse du groupe des carangidés, scombridés, etc. est estimée à 2 500 tonnes.

En ce qui concerne le financement du secteur de la pêche, plusieurs formes de subventions sont adoptées et appliquées conformément à la loi n° 64-16 du 11 juillet 1964 exonérant des droits et taxes fiscaux d'entrée les matériels, fournitures, équipements, armements, et carburants destinés aux pêcheurs et importés sous couvert de la DPA.

³¹ Large seulement de 23 km

b. Cadres juridique et institutionnel régionaux et multilatéraux relatifs au secteur

Le Togo est membre de plusieurs organisations sous-régionales, régionales et internationales en rapport direct avec le secteur de la pêche. Il s'agit de :

Comité des pêches du Centre-Ouest du golfe de Guinée (CPCO) : Le document de Déclaration de la CPCO a été signé le 18 juillet 2006 par les Ministres en charge des pêches. Il regroupe le Bénin, la Côte d'Ivoire, le Ghana, le Libéria, le Nigéria et le Togo.

- Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) : la FAO intervient au Togo dans le secteur de la pêche à travers les Programmes de coopération technique (PCT) ou autres programmes qu'elle finance de ses propres fonds ou par l'intermédiaire de pays ou de programmes tels que le Programme EAF-Nansen.
- Comité des Pêches pour l'Atlantique Centre-Est (COPACE) : ce Comité dispose d'un sous-comité scientifique qui mène des activités de recherche en matière d'évaluation de stocks des ressources de la région et propose au Comité des options de gestion de ces stocks.
- Comité des pêches continentales pour l'Afrique (CPCA) : ce Comité donne des avis aux Gouvernements des EM, les aidant à définir sur des bases scientifiques, des mesures de réglementation en vue d'assurer la gestion durable des ressources halieutiques dans l'ensemble de sa zone de compétence.
- Conférence ministérielle sur la coopération halieutique entre les États africains riverains de l'océan Atlantique (COMHAFAT) : cette Conférence regroupe les États côtiers du Maroc à la Namibie. Les 22 EM mettent un accent particulier sur le développement de la RSM et le renforcement professionnel et technique des acteurs.
- CBI : le Togo est membre de cette organisation internationale qui est chargée de la gestion de l'exploitation des cétacés dans toutes les eaux océaniques de la planète.
- CICTA : le Togo participe, en qualité d'observateur, aux réunions de la Commission qui a en charge la gestion de l'exploitation et la conservation des thonidés et des espèces associées dans les eaux internationales de l'océan Atlantique.
- UEMOA : elle a adopté le Plan d'aménagement concerté des pêches et d'aquaculture et les directives n° 3/2014/CM/UEMOA instituant un régime commun de SCS des pêches de l'UEMOA et n° 4/2014/CM/UEMOA instituant un régime commun de gestion durable des ressources halieutiques dans les EM.

c. Cadre juridique national

Au niveau national, il s'agit principalement la loi n° 2016-026 du 11 octobre 2016 portant réglementation de la pêche et de l'aquaculture au Togo qui définit les règles applicables à la pêche et à l'aquaculture dans les eaux continentales et les eaux maritimes sous juridiction togolaise, ainsi que les règles applicables aux navires de pêche togolais exerçant au-delà des eaux maritimes sous juridiction togolaise. Elle interdit, en son article 60, de détenir à bord ou d'utiliser pour la pêche, des explosifs, des détonateurs ou des armes à feu et de faire usage de poison, d'appât et de leurres toxiques ou autres substances pouvant tuer, paralyser ou changer le comportement normal des animaux aquatiques immédiatement ou ultérieurement.

D'autres lois contribuent à la réglementation du secteur de la pêche, entre autres :

- la loi n° 2008-005 du 30 mai 2008 portant loi-cadre sur l'environnement et la loi n° 2008-009 du 19 juin 2008 portant Code forestier qui prévoient d'importantes dispositions relatives à la protection et à la conservation des espèces menacées d'extinction telles que les requins, les raies, les tortues marines, etc. ;
- la loi n° 2016-028 du 11 octobre 2016 portant Code de la marine marchande qui décrète les mesures de sécurité et de sûreté dans l'exercice des activités en mer ;
- la loi n° 2015-010 du 24 novembre 2015 portant nouveau Code pénal qui prévoit en son article 1066.3, des sanctions contre toute personne qui contrevient à l'interdiction de faire usage pour la pêche maritime ou pour la pêche fluviale d'explosifs ou de matières explosives de quelque nature que ce soit, de drogues pouvant détruire, enivrer ou modifier le comportement habituel des poissons, crustacés, coquillages ou animaux aquatiques quelconques.

d. Cadre institutionnel

Institutions nationales publiques

Au titre des institutions publiques, on note le MEMPPC qui est doté d'une DPA. Cette direction a pour missions de mettre en œuvre les politiques, les stratégies, les programmes, les projets du secteur et de veiller à l'application des textes en vigueur.

La DPA est composée d'une section promotion des pêches et d'une section promotion de l'aquaculture. Le personnel technique est composé d'une dizaine de cadres.

A côté de ce Ministère et de l'OAEM, d'autres structures publiques contribuent à travers leurs missions à la promotion de la pêche, à savoir :

- l'Institut togolais de recherche agronomique (ITRA) : Il est chargé de la recherche agricole, animale et halieutique ;
- l'Institut de conseil et d'appui technique (ICAT) : Il donne appui et conseil aux organisations professionnelles à travers la vulgarisation des résultats de recherches de l'ITRA et de toutes nouvelles technologies dans les domaines agricole, animal et halieutique ;
- la Direction de l'élevage (DE) : Elle est chargée de l'inspection sanitaire des produits de pêche et de l'aquaculture aux niveaux central et régional.
- la Direction de la formation, de la diffusion des techniques et des organisations professionnelles agricoles (DFDTOPA) : Institution de formation et de diffusion des techniques, son intervention porte entre autres sur la coopération des organisations socioprofessionnelles en ce qui concerne la pêche et l'aquaculture ;
- l'Institut national de formation agricole (INFA) : Placé sous tutelle du Ministère de l'agriculture, de la production animale et halieutique (MAPAH) et du Ministère de l'enseignement technique, il forme des ingénieurs supérieurs agricoles en production végétale et animale.
- l'Institut de formation en alternance pour le développement (IFAD)-Aquaculture d'Elavagnon : Il a ouvert ses portes à la première promotion de 2018 à 2019 en aquaculture ; la troisième promotion a fait son entrée en octobre 2022.
- directions régionales et directions préfectorales de l'agriculture, de l'élevage et du développement rural (MAEDR) : Ces directions interviennent à la fois dans l'agriculture, l'élevage et la pêche.
- le Conseil permanent des chambres d'agriculture du Togo (CPCAT) : Les professionnels de l'agriculture, de l'élevage et de la pêche se sont organisés en chambres d'agriculture, une organisation socioprofessionnelle. Celles-ci sont implantées dans les régions suivant le découpage administratif du pays. Ces chambres locales d'agriculture, constituent la Chambre nationale d'agriculture qui siège à Lomé.
- l'Université de Lomé (UL) et l'Université de Kara : Placées sous tutelle du Ministère de l'enseignement supérieur et de la recherche, elles sont des structures étatiques qui dispensent des cours assez sommaires sur la pêche et l'aquaculture.
- la Direction de l'environnement et de l'ANGE : ces organismes sont sous tutelle du MERF et collaborent avec la DPA chacune suivant ses attributions.

Institutions nationales privées

Au titre des structures privées s'inscrivent entre autres :

- Le Centre privé de recherches en aquaculture « Centre Aqua-Reform » : créé en janvier 2016, il est un centre international de recherche. Concernant le secteur de la pêche, il donne des formations modulaires en aquaculture.
- Le Centre international de développement agricole et professionnel (CIDAP) : ce Centre dispense des cours sur l'aquaculture, mais très sommairement comme les autres institutions de formation et de recherche.
- Le Conseil interprofessionnel filière poisson du Togo (CIFP-Togo) : Créé en 2019, il regroupe trois familles à savoir les producteurs, les transformatrices de poissons et les commerçants de poissons.

Par ailleurs, on dénombre également des organisations nationales socioprofessionnelles et non gouvernementales impliquées dans le secteur de la pêche. Il s'agit de :

- L'Union des coopératives de pêche maritime (UNICOOPEMA) : créée le 15 juin 1978, cette Union est la plus grande et la plus ancienne organisation socioprofessionnelle du secteur de la pêche du Togo.
- La FENUCOOPETO : Cette Fédération a été créée le 19 juillet 2018.
- ONG : Plusieurs ONG semblent intervenir dans le secteur de la pêche. Il s'agit notamment de :
 - L'Action des jeunes pour le développement intégral (AJEDI) : Créée en 2008, l'AJEDI a pour missions l'appui et l'accompagnement des populations à la base. Elle travaille sur les questions de l'économie bleue, l'agriculture biologique, l'environnement puis l'autonomisation économique de la femme et la lutte contre le blanchiment de capitaux.
 - L'Association pour la promotion de la pêche artisanale (APPA) : Cette Association contribue à l'organisation professionnelle des communautés de pêche afin que celles-ci puissent mieux gérer leurs moyens d'existence, telles les ressources naturelles aquatiques. Ses actions sont devenues très rares.
 - La Fédération chrétienne des pêcheurs du Togo : L'une de ses actions porte sur les infrastructures sociales (dispensaires, forages sanitaires etc.) construites à Katanga à 500 mètres du POPEL.
 - Les Amis de la terre (ADT-Togo) : Elle contribue à la protection de l'environnement et à la promotion du développement durable à travers des actions d'accompagnement au plan décisionnel.
 - AGBO-ZEGUE ONG : Cette Association lutte pour la protection des tortues marines et autres ressources naturelles vivantes marines en vue de leurs utilisations durables.

Concernant les institutions commerciales intervenant dans le secteur de la pêche, on note plusieurs établissements commerciaux formels privés tels que :

- TOGO FRIGO, TOGO FOOD, TIT, ESTAL, RAMBO importent des produits de pêche congelés. Ils contribuent à combler le déficit en produits de pêche.
- L'établissement « Dieu est Grand » : bien qu'étant le seul à avoir l'agrément communautaire de l'UE pour l'exportation des produits de la pêche vers ce marché, l'établissement a dû suspendre actuellement ses activités pour cause d'indisponibilité en matière de finances et en matières premières.

e. Application et mise en œuvre du cadre de gouvernance du secteur

La politique agricole, assortie du plan stratégique pour la transformation de l'agriculture au Togo à l'horizon 2030 (PA-STAT 2030), a pour objectif d'assurer durablement la sécurité alimentaire, le rééquilibrage de

la balance commerciale agricole, l'amélioration du niveau des revenus agricoles, la création d'emplois agricoles décents et le maintien de manière durable du taux de croissance agricole élevé. Deux stratégies ont été élaborées par le Ministère chargé de l'agriculture pour le développement de l'économie bleue, à savoir : i) la SNML pour 2016-2020, et ; ii) le CSDEMC. Relativement à la pêche, la SNML prévoit, en son axe 6 consacré à la gestion durable de ressources halieutiques favorisées, la mise en place d'un système d'immatriculation efficace des navires de pêche, la lutte contre la pêche INN, l'organisation de la pêche traditionnelle et industrielle et le renforcement du système de contrôle de pêche et des embarcations, ainsi que la promotion de l'aquaculture.

La politique agricole bénéficie de plusieurs programmes et projets qui sont exécutés ou sont en cours d'exécution dans le secteur de la pêche. Certains de ces programmes et projets sont :

- Le Projet TCP/RAF/3512 « Renforcer la collecte systématique de données sur les pêches en Afrique de l'Ouest » est financé par la FAO. Déjà exécuté dans la zone CPCO, ce Projet a permis la mise en place d'une base de données ARTFISH ouvert et la collecte des données par la téléphonie mobile.
- Le Projet « Renseignements sur les pêches et appui aux systèmes SCS en Afrique de l'Ouest », financé par le Gouvernement norvégien, est en cours d'exécution depuis 2015. Ce Projet a permis la mise en place d'une plate-forme régionale de partage d'informations sur la pêche INN.
- Le Projet PESCAO « Améliorer la gouvernance des pêches en Afrique de l'Ouest » est financé par l'UE pour une durée de 4 ans. Ce Projet financera la mise en place d'un VMS régional/CPCO, et la formation des inspecteurs et des observateurs à bord.
- Le Projet UTF/TOG/017/TOG : « Renforcement par des activités génératrices de revenus (AGR) de la résilience des femmes et des jeunes de la zone littorale du Togo face au changement climatique » a été financé pour la période 2019-2021 par la BAD; la FAO en est l'agence d'exécution. Ce Projet renforce entre autres les capacités des pêcheurs et des transformatrices de poissons à travers des formations et des appuis en matériels et équipements de pêche, de transformations et de commercialisation des produits de pêche.
- Le Projet « Appui à la mise en œuvre du plan d'aménagement par l'approche écosystémique des pêcheries de la senne plage au Togo » a été financé par la FAO pour la période 2019-2020. Ce Projet soutient la mise en œuvre du Plan de gestion de la pêcherie de la senne de plage adopté en 2012.
- Le Projet d'appui au secteur agricole (PASA) a été financé dans sa phase 2013-2020 par la BM. Ce Projet a financé la construction de FTT-Thiaroye au profit des membres de l'UGFETRAPO de Katanga au POPEL.
- Le Projet de surveillance mondiale pour l'environnement et la sécurité en Afrique. Il a été financé par l'UE pour la période 2018-2021. Il intervient dans les cinq communautés économiques régionales d'Afrique, dont la Communauté économique de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), pour fournir aux acteurs professionnels, aux décideurs et gestionnaires des pêches, des services et produits, à savoir : les cartes de zones potentielles de pêche, les cartes de la dégradation de la mangrove, les prévisions des conditions océanographiques, la génération des indices de vulnérabilité des côtes et la cartographie des habitats côtiers.

f. Prise en compte des questions transversales : le genre et les océans, l'économie bleue

- La Stratégie sur l'économie bleue, adoptée en 2017, met un accent particulier sur plusieurs secteurs dont la pêche et l'aquaculture. Pour ce secteur spécialement, la Stratégie préconise :
- l'augmentation du nombre d'emplois durables directs et indirects ;
- la réduction de la pauvreté dans les communautés de pêcheurs ;

- l'appui aux communautés les plus vulnérables pour développer des activités le long des filières pêche ;
- la promotion d'activités alternatives à la pêche (secteur halieutique et hors secteur) ; développement d'infrastructures de base ;
- Renforcement des capacités des pêcheurs en matière de sécurité en mer.
- Dans le secteur maritime, il est enregistré plusieurs associations de femmes, dont WIMA-Togo, à laquelle certaines femmes du secteur de la pêche ont adhéré. Elle œuvre au renforcement de leurs capacités, dans la dynamique d'une vision de développement qui prend en compte les dispositions de l'Agenda 2063 de l'UA en général et la réalisation de l'économie bleue en Afrique en particulier. Par ailleurs, la prise en compte du genre dans le secteur de la pêche se manifeste par l'implication des femmes dans le sous-secteur de la transformation et de la commercialisation des produits halieutiques. Bien qu'informel, plusieurs associations d'épargne, des coopératives d'épargne et de crédit sont mises en place sur leur initiative. Ces actrices interviennent pour :
 - Financer les frais de fonctionnement (achat de carburant, entretien et avitaillement). Cet arrangement permet aux mareyeuses d'avoir le monopole d'achat des captures.
 - Financer ou participer à l'acquisition de l'unité de pêche (moteur hors-bord, filet et/ou pirogue). Dans ce cas, les mareyeuses bénéficient du monopole de l'achat des captures.
 - Se rendre propriétaires de cette unité de pêche qu'elles confient aux patrons de pêche.

g. Observations spécifiques sur les besoins de l'État bénéficiaire

Pêcheries maritimes artisanales

La pêche artisanale maritime est très développée au Togo alors que la pêche industrielle est presque inexistante. La pêche au Togo est pratiquée sur des stocks d'espèces pélagiques, démersales et benthiques très limités.

Les besoins en protéines animales de la population ne cessent d'augmenter. Ils sont estimés à plus de 70 000 tonnes par an, contre une production annuelle d'environ 25 000 tonnes, ce qui induit une dépendance de l'extérieur en produits halieutiques à hauteur de 40 000 à 50 000 tonnes par an. Cette situation traduit une indisponibilité en produits halieutiques et une pression sur les stocks halieutiques.

Dans le secteur de la pêche artisanale maritime, les pêcheurs togolais représentent au total 39,87 %, les ghanéens 59,90 % et les béninois 0,23 % (FAO, 2019). Quelques coopératives et groupes existent. La FENUCCOOPETO regroupe les cinq unions régionales dont l'Union régionale maritime (URM) est la plus importante organisation professionnelle du secteur de la pêche. Elle assure l'accompagnement des unions des acteurs de la pêche en termes de formation et de structuration pour l'obtention de la reconnaissance de l'État. On note également l'UGFETRAPO, la plus grande organisation de femmes intervenant dans la pêche, basée au port de pêche.

L'analyse de l'organisation des structures en charge du secteur de la pêche laisse apparaître des dysfonctionnements dans la pratique. Certes, il est observé une certaine collaboration entre les divers ministères en charge de ce secteur et des directions et services impliqués dans l'organisation de la filière pêche au Togo, mais la coordination des informations est peu reluisante. Les différents acteurs disposent de moyens matériels, économiques et humains limités qui ne leur permettent pas de jouer efficacement leur rôle. L'application des réglementations n'est pas effective. La collecte des données statistiques est aussi aléatoire.

Les textes réglementaires demeurent encore insuffisants et nécessitent d'être complétés par les textes d'application qui y sont prévus. La pêche togolaise est confrontée à de nombreux défis, notamment la surpêche, les pratiques de pêche illégales et destructrices des habitats de poissons, la pollution, la méconnaissance et le non-respect des réglementations en vigueur (Fiagan, 2021).

Pêcheries maritimes semi-industrielles

Le secteur de la pêche industrielle au Togo est dominé par les chaluts de fond qui ciblent essentiellement les espèces démersales et benthiques. Le faible potentiel du stock halieutique, l'étroitesse du plateau continental et le manque d'équipements de pêche adéquats expliquent la faiblesse des captures. La pêche industrielle est peu développée et surtout pratiquée par des acteurs étrangers. La production est faible compte tenu des pannes répétitives des chalutiers dont l'âge moyen avoisine 15 ans et du faible potentiel halieutique des eaux togolaises. Cependant, elle participe aux besoins alimentaires en protéines animales de la population qui évolue et fait vivre les acteurs de la filière pêche industrielle.

La vétusté des chalutiers explique la récurrence des pannes qui surviennent en moyenne une fois par mois. Les accrochages sont récurrents entre les chalutiers et les pêcheurs de filets maillants de fond et de ligneurs. Il est enregistré chaque année en moyenne 5 à 10 accrochages (Fiagan, 2021).

La production industrielle était assurée par quatre petits chalutiers dont les débarquements ont varié de 92 tonnes en 1995 à 707 tonnes en 1998. Depuis 2009, deux chalutiers en moyenne opéreraient dans les eaux togolaises et débarqueraient 60 à 120 tonnes par an. De 2011 à 2019, la production a varié de 102 tonnes à 149 tonnes (DPA) (FAO, 2019).

Au regard du faible potentiel des ressources halieutiques, le secteur est confronté aussi à des actes de pêche INN par les navires chinois, selon les déclarations des pêcheurs artisans, des capitaines de navires et des acteurs de la pêche industrielle (Fiagan, 2021). Ils justifient ces incursions dans les eaux sous juridiction togolaises par l'absence d'une sécurisation régulière et permanente de la mer territoriale, de la zone contiguë et de la ZEE par la marine nationale. Selon les pêcheurs enquêtés, cette lacune s'explique par une insuffisance de moyens matériels et humains. Selon les acteurs, ces navires pirates utilisent généralement des engins prohibés qui détruisent les rares habitats de poissons démersaux et benthiques. Selon une étude réalisée par la FAO, 2016, sur la sélectivité des engins de pêche, le chalutage de fond est, parmi tous les engins actifs utilisés, celui dont l'impact sur le fond est le plus important, autant en termes de surface balayée que de pression exercée sur la surface. Il entraîne des changements dans la structure des habitats et des communautés qui leurs sont associées, et par conséquent modifie une partie de l'écosystème ou son ensemble.

Par ailleurs, les effets du changement climatique, de la surpêche, de la pêche INN et des mauvaises pratiques de pêche constituent des sources de tension entre les acteurs de la pêche industrielle et les pêcheurs artisans.

Photo: iStockPhoto



3.2 Pollution

a. Profil du secteur et pertinence des perspectives écologique, économique et sociale pour l'État

La pollution du milieu marin est d'origine urbaine, portuaire et industrielle. Les conséquences qu'elle engendre sont désastreuses pour l'air, l'eau et le sol. La pollution de l'environnement marin togolais provient principalement : i) en milieu urbain, des eaux usées, provenant des hôtels, des mines et des habitations, non traitées déversées sur la plage et en mer ; ii) en zone portuaire, du déversement des argiles ou de boue de phosphate en mer ; iii) en zone industrielle, des rejets industriels agrochimiques, agroalimentaires et de gaz dans la nature par des industries ne disposant pas de systèmes adéquats de traitement des déchets et des eaux usées (Rapport MERF, 2020).

Quant aux sources ponctuelles, elles concernent essentiellement les échouements, les déversements accidentels de fioles en mer, le déversement des déchets miniers phosphatés riches en métaux lourds.

Dans la zone côtière, la pollution est liée à la densité de la circulation (les gaz d'échappement des véhicules et des motos), à l'émission de particules polluantes par des usines installées sur le littoral, aux feux de brousse et au brûlage des déchets, à la poussière due au traitement des phosphates, à la pollution des eaux (surface et nappes phréatiques) par les eaux usées industrielles, les eaux usées des ménages, les eaux usées de vidange et puisards, les produits chimiques, à la pollution des sols par les déchets d'hydrocarbures, les ordures et les plastiques, les huiles usagées, les polluants organiques persistants, etc. Le tableau suivant fait un récapitulatif de ces pollutions :

Tableau : Types de pollutions sur l'environnement marin et côtier togolais

SECTEURS	PRESSIONS
Agriculture	<ul style="list-style-type: none">● Effluents agricoles
Pêche	<ul style="list-style-type: none">● Rejets de poissons morts
Tourisme	<ul style="list-style-type: none">● Déchets sur la place et le développement côtier
Transport maritime	<ul style="list-style-type: none">● Rejets des eaux de ballast et encrassement, des coques, les émissions ;● Le bruit sous-marin ;● Les pollutions pétrolières, des collisions, du mouillage, de l'occupation des installations portuaires ;● Les déchets marins issus de navires
Industries	<ul style="list-style-type: none">● Techniques extractives● Bruit● Rejets de la boue● Rejets d'eau

b. Cadres juridique et institutionnel régionaux et multilatéraux

Au titre des instruments internationaux, la CNUDM, exige que les États parties prennent des mesures pour assurer la prévention, la réduction et la maîtrise de la pollution du milieu marin, quelle qu'en soit la source (partie XII). A travers ces articles, on note entre autres :

- Obligation de l'État de prendre les mesures nécessaires pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin, quelle qu'en soit la source ;
- Obligation des États de prendre des mesures visant toutes les sources de pollution du milieu marin, y compris les sources de pollution telluriques, la pollution depuis ou à travers l'atmosphère, la pollution par immersion, la pollution par les navires, la pollution provenant des installations ou engins utilisés pour l'exploration ou l'exploitation des ressources naturelles des fonds marins et de leur sous-sol, la pollution provenant des autres installations ou engins qui fonctionnent dans le milieu marin ;
- Obligation pour les États d'élaborer des plans d'urgence contre la pollution.

En outre, comme indiqué au point 1.2.1., MARPOL prévoit la responsabilité de tout propriétaire de navire en cas de pollutions en mer par hydrocarbures lorsque le dommage résulte de son fait ou de son omission personnelle, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement. Cette convention a été révisée par le Protocole de 1992 modifiant la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

En outre, la Convention internationale sur la coopération, la lutte, et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (OPRC), adoptée le 30 novembre 1990, contient des dispositions qui obligent que tout navire soit doté d'un plan d'urgence de bord contre la pollution par les hydrocarbures selon les prescriptions et conformément aux dispositions adoptées à cette fin (article 3). La convention a, en ce sens, défini une procédure stricte que les navires et les États côtiers doivent suivre depuis la notification d'une pollution par les hydrocarbures jusqu'à la prise de mesures pratiques de correction de la pollution. En vertu de cette convention, chaque pays doit mettre en place un système national pour lutter rapidement et efficacement contre les événements de pollution par les hydrocarbures, un système national construit autour d'entités opérationnelles et de plans d'urgence nationale.

Sur le plan régional, on note la Convention d'Abidjan qui comprend des dispositions pertinentes sur la lutte contre la pollution marine telles décrites au point 2.4.b. Dans l'option de renforcer la collaboration entre les États dans la lutte contre la pollution marine, cinq instruments de coopération ont été adoptés, notamment le Protocole additionnel sur la pollution provenant de sources et d'activités terrestres (LBSA), le Protocole additionnel sur les normes environnementales associées aux activités pétrolières et gazières offshore, nommé Protocole de Malabo, le Protocole additionnel sur la gestion intégrée des zones côtières, le Protocole additionnel sur la gestion durable des mangroves et la Politique régionale de gestion intégrée des océans (IOM).

La ratification de ces Protocoles par les EM, dont le Togo, devra contribuer à améliorer la gouvernance du milieu marin et côtier au Togo et par conséquent permettre au Togo de répondre à plusieurs obligations résultant de la CNUDM.

c. Cadre juridique national

Loi n° 2008-005 du 30 mai 2008 portant loi-cadre sur l'environnement

Le cadre national de lutte contre la pollution marine est posé par la loi n° 2008-005 du 30 mai 2008 portant loi-cadre sur l'environnement. Fixant le cadre juridique général de gestion de l'environnement au Togo, la loi a établi les principes fondamentaux destinés à gérer et à préserver l'environnement contre toutes les formes de dégradation afin de valoriser les ressources naturelles et de lutter contre toutes sortes de pollutions et nuisances.

Ainsi, les entreprises doivent mener leurs travaux à l'aide des techniques confirmées de l'industrie minière et prendre les mesures nécessaires à la prévention de la pollution de l'environnement, au traitement des déchets et à la préservation du patrimoine forestier, faunique, halieutique et des ressources en eaux (article 59). Afin de s'assurer de l'application de ces dernières dispositions, l'article 79 a subordonné l'occupation, l'exploitation, la construction et l'établissement d'activités dans les espaces maritimes togolais à la délivrance d'un certificat de conformité environnementale par le Ministre en charge de l'environnement, suite à une étude d'impact sur l'environnement (EIE) réalisée par le maître de l'ouvrage.

Quant à l'article 81, il interdit le déversement, l'immersion, l'introduction directe ou indirecte, l'incinération en mer ou dans un écosystème terrestre débouchant dans la mer de matières susceptibles de porter préjudice aux espaces marins et côtiers.

La conduite des EIE est régie par le décret n° 2006-058/PR du 5 juillet 2006 qui fixe la liste des travaux, activités et documents de planification soumis à l'EIE et aux principales règles de l'étude. Ce décret est complété par deux arrêtés dont le premier est relatif à la réglementation de la procédure, de la méthodologie et du contenu des EIE (arrêté n° 013/MERF du 1er septembre 2006), et dont le second fixe les modalités et les procédures d'information et de participation du public au processus d'EIE (arrêté n° 018/MERF du 9 octobre 2006). À défaut d'avoir été soumis à des EIE préalablement à leur mise en activité, tous les travaux d'exploitation, de construction, etc. sont soumis à l'audit environnemental conformément au Décret n°2011-041 du 16 mars 2011 fixant les modalités de mise en œuvre de l'audit environnemental.

Loi n° 96-004/PR du 26 février 1996 portant Code minier au Togo modifiée et complétée par la loi n° 2003-012 du 14 octobre 2003

Cette loi pose le principe d'exploitation écologiquement rationnelle des ressources minières en relation avec la protection de l'environnement marin et côtier. De même, la loi n° 99-003 du 24 février 1999 portant Code des hydrocarbures au Togo prévoit en ses articles 38 et 39 des exigences en matière de préservation de la santé et de la sécurité, de protection de l'environnement dans les activités d'exploitation des ressources pétrolières et gazières.

Loi n° 2016-028 du 11 octobre 2016 portant Code de la marine marchande

Le Code s'est aligné sur les dispositions des conventions internationales et incluant des dispositions générales de protection de l'environnement et de pénalisation des crimes écologiques. À ce titre, le législateur a consacré à travers les articles 468 à 519 du livre VI du Code, des dispositions relatives à la prévention des différentes formes et sources de pollution, à savoir la prévention de la pollution par les hydrocarbures, les substances nocives transportées par mer, en colis, conteneurs citernes mobiles, les substances liquides nocives transportées en vrac, les ordures des navires, les immersions de déchets à partir de navires, les peintures de coque de navires (AFS) et les plateformes en mer, notamment les unités mobiles de forage en haute mer. Ainsi, en son article 477, le Code interdit à tous les navires non pétroliers, le rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélange d'hydrocarbures dans les eaux maritimes. En outre, pour une

meilleure prévention, le Code impose (article 481) à tout navire de disposer à son bord d'un plan d'urgence contre la pollution par les hydrocarbures établi conformément aux dispositions adoptées par l'OMI.

Par ailleurs, le Code a également établi un régime de responsabilité civile portant sur les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et sur les dommages de pollution autres que ceux provoqués par les hydrocarbures, notamment les substances dangereuses ou nocives dans ses articles 507 à 519. Le régime de responsabilité est composé de procédures de constatation des infractions liées à la pollution marine, de mesures d'engagement de la responsabilité des auteurs et des sanctions encourues par ces derniers.

La loi n° 2015-010 du 24 novembre 2015 portant nouveau Code pénal, modifié par la loi n° 2016-027 du 11 octobre 2016

La loi a le mérite de mettre en place un cadre juridique relatif à la pénalisation des infractions relatives à la marine marchande. Relativement aux infractions qui se rapportent à la pollution marine, le Code pénal prévoit, en son article 766, que « Quiconque jette, déverse, ou laisse s'écouler sciemment, dans les eaux de surface ou souterraines, directement ou indirectement, tout déchet ou toute substance quelconque dont l'action ou les réactions entraînent ou sont susceptibles d'entraîner, même provisoirement, des effets nuisibles sur la santé humaine ou des atteintes à la diversité biologique ou à l'équilibre des écosystèmes aquatiques est puni d'une peine d'emprisonnement allant de six mois à deux ans et d'une amende allant de 500 000 à 20 millions de francs CFA et à la réparation des ouvrages endommagés, sans préjudice de toute autre disposition du présent code ».

d. Cadre institutionnel national

Le cadre juridique relatif à la lutte contre la pollution comprend le MERF. Ce Ministère est principalement investi des compétences en matière de protection du milieu marin contre toutes les formes de pollution.

Par ailleurs, le MEMPPC joue également un grand rôle en mettant en œuvre, conjointement avec le MERF, une politique relative à la gestion durable des enjeux maritimes, à la protection des écosystèmes marins et à la gestion intégrée des zones côtières et du domaine public maritime. Les différents organes de l'ONAEM contribuent également à la conservation du milieu marin par leur participation à une surveillance couvrant divers aspects de pollution.

On note, en marge des institutions étatiques, des acteurs du secteur privé qui opèrent aussi dans la protection et la gestion du domaine maritime et côtier telles que définis au point 2.5.

e. Application et mise en œuvre du cadre de gouvernance du secteur

Plusieurs actions ont été entreprises dans le cadre de la gouvernance du secteur de l'environnement, notamment dans le cadre de la protection du milieu marin contre les pollutions. A ce titre, on note l'adoption du Plan d'actions 2021-2025 de l'ITIE au Togo. Ce Plan a été élaboré et adopté en 2021. Il intègre les différents axes prioritaires du Gouvernement contenus dans la feuille de route gouvernementale, notamment ses axes 2 et 3, ainsi que les ambitions A6, A8, A9 et A10 en ce qui concerne les priorités du Gouvernement pour le secteur extractif, à savoir :

- créer de véritables industries extractives et transformatrices (A6/axe 2) ;
- renforcer l'attractivité du pays auprès des investisseurs (A8/axe 3) ;
- solidifier les structures de l'État et stabiliser ses comptes publics (A9/axe 3) ;
- mettre le développement durable et l'anticipation des crises futures au cœur des priorités du pays (A10/axe 3).

Le Plan définit sept orientations stratégiques à mettre en œuvre dans le secteur extractif pour la période 2021-2025 qui prennent en compte les différents aspects de l'exploitation minière, pétrolière et gazière en lien avec les questions environnementale, sociale, sécuritaire, de genre et des droits de l'homme. La mise en œuvre du Plan d'actions contribuerait à atteindre l'objectif global du Code minier qui est d'améliorer la gestion des ressources minières afin qu'elles profitent aux populations et contribuent au développement du pays.

En outre, il est à noter que le Plan POLMAR, qui est un mécanisme opérationnel destiné à coordonner les interventions en mer pour lutter contre les pollutions marines par les hydrocarbures et autres substances nocives, n'est pas encore adopté. Néanmoins, il s'applique dans la mise en œuvre des activités y relatives. Conformément à la Convention MARPOL 73/78, le Togo a intégré le dispositif POLMAR dans le Code de la marine marchande en ses articles 505 et 506. L'opérationnalisation du Plan POLMAR est illustrée d'une part par des exercices fréquents de simulation pour mettre en alerte les différents corps d'interventions opérationnelles en cas d'éventuels incidents. D'autre part, la mise en application de ce Plan a contribué à maîtriser deux accidents de pollution marine. Ces accidents de pollution ont mis en cause les navires Fair Affrodit et Sks Darent/Ottoman Integrity survenus respectivement le 14 août 2015 et le 18 février 2018. Ces deux navires sont des tankers, c'est-à-dire des navires transporteurs d'hydrocarbures, en rade. Lors d'opérations de transbordement, il s'est produit des explosions à leur bord. Le risque de déversement d'hydrocarbures dans la mer était imminent mais la réactivité de l'arsenal opérationnel du Plan POLMAR a permis d'éviter une marée noire.

Par ailleurs, l'une des actions phares menées dans la lutte contre la pollution marine est la lutte contre la prolifération des plastiques en mer. En effet, les plastiques constituent l'un des déchets qui menacent considérablement la terre et les océans. L'utilisation massive de plastiques est telle que les océans abriteront plus de débris plastiques que de poissons en 2050 (ONAEM 2021). Conscient de ce fléau et de la croissance de la pollution de l'environnement de façon générale et, particulièrement du milieu marin par les plastiques, le Gouvernement a pris, le 5 janvier 2011, un décret interdisant la production, l'importation, la distribution et la commercialisation des sachets plastiques non-biodégradables sur toute l'étendue du territoire national. Ce décret prévoit, entre autres mesures concrètes, la mise en place d'une « police environnementale ». L'opérationnalisation de cette police est confrontée à des difficultés du fait de la multiplicité de polices dans plusieurs secteurs.

f. Prise en compte des questions transversales : le genre et les océans, l'économie bleue

Dans le domaine de l'environnement, il a été adopté le 23 juillet 2021, un Guide d'orientation pour l'intégration du genre dans les textes juridiques, les projets et programmes relatifs à la gestion de l'environnement. La mise en œuvre de ce Guide en matière de gestion de l'environnement du milieu marin devra contribuer à renforcer les actions de prise en compte du genre dans la gouvernance de l'océan.



Photo: Africanway

IV. Observations et besoins en matière de renforcement des capacités

4.1 Observations

4.1.1 Cadre juridique de la gouvernance des océans

a. Secteur de la pêche

L'analyse de la gestion du secteur des pêches et des écosystèmes aquatiques laisse apparaître des dysfonctionnements. Il ressort des consultations que les textes juridiques pertinents sont peu connus des acteurs de la pêche. En effet, le secteur de la pêche, particulièrement la pêche maritime artisanale, est caractérisé par des communautés de pêche composées majoritairement de migrants venant du Ghana et connaissant très peu la langue officielle du Togo. Il serait donc nécessaire de les informer, les sensibiliser sans cesse sur les différents textes juridiques, notamment la loi n° 2016-026 du 11 octobre 2016 portant réglementation de la pêche. Cette loi, en elle-même, paraît plus détaillée avec de nouvelles dispositions plus complètes que les précédentes. Néanmoins, elle prévoit des textes d'application qui, à ce jour, ne sont pas encore pris en vue de la compléter.

Plusieurs arrêtés régissant le secteur de la pêche sont en déphasage par rapport à la loi n° 2016-026. Ils sont plus anciens et ne répondent plus aux exigences actuelles.

L'un de ces arrêtés est l'arrêté n° 68/10/MAEP/Cab/SG/DPA du 4 août 2010 fixant les modalités d'exploitation des ressources halieutiques dans les eaux marines sous juridiction togolaise, notamment la taille à la première capture des espèces autorisées, semble peu adapté. En effet, il est remarqué que la taille à la première capture autorisée par les textes pour certaines espèces (*Engraulis encrasicolus*, *Sardinella aurita*, *Sardinella maderensis*, etc.) est trop petite et même peu appropriée. Ce texte juridique pourrait être considéré comme des dispositions qui autorisent ou soutiennent les prises excessives de juvéniles. Le seul plan de gestion portant sur la pêcherie de la senne de plage adopté depuis 2012 tarde à être mis en œuvre. Sa mise en œuvre a démarré en 2019 et se poursuit à travers le Projet « Appui à la mise en œuvre du plan d'aménagement par l'approche écosystémique de la senne plage au Togo », financé par la FAO.

b. Secteur de la préservation et de la protection de l'environnement marin

La gouvernance du milieu marin et côtier au Togo est assurée par un cadre juridique dont la mise en œuvre connaît des insuffisances. La gestion du domaine public marin du littoral au Togo pose problème du fait de l'existence et du chevauchement de plusieurs lois sans application effective. Le domaine régi et défini par la loi n° 2016-028 du 11 octobre 2016, portant Code de la marine marchande est en attente de textes d'application. De même, la loi 2021-011 du 20 mai 2021 relative à l'aménagement, à la protection et à la mise en valeur du littoral, consacré à la gestion du littoral, décline les orientations nécessaires pour son aménagement. Cependant, son application reste sujette à caution par manque de textes d'application.

De plus, la loi sur le littoral accorde une importance à l'économie bleue par les mécanismes proposés de renforcement de la recherche et d'innovation aux fins de préservation et de développement des activités marines. Cependant, la jeunesse de cette loi à laquelle le manque de textes d'application est subséquent rend son efficacité problématique à la mise en valeur écologique de l'environnement marin aux fins de développement durable.

Par ailleurs, le Togo ne dispose d'aucune législation spécifique sur la pollution transfrontière. En effet, la loi n° 2008-005 du 30 mai 2008 portant loi-cadre sur l'environnement a posé les règles générales sur la pollution transfrontière en se contentant seulement de la définir. Son article 2, alinéa 32, dispose qu'un impact transfrontière est « tout impact qu'aurait dans les limites d'une zone relevant de la juridiction d'un État, une activité dont l'origine physique se situerait dans la zone relevant de la juridiction d'un autre État ». Hormis cette loi, aucune norme juridique n'est spécifiquement consacrée à ce type de pollution qui constitue pourtant une préoccupation majeure dans le contexte togolais.

L'absence de législation ou d'autres types de mesures pour endiguer cette pollution est une violation des engagements pris par le Togo en adhérant aux différents instruments juridiques internationaux. Il est donc important que le Gouvernement prenne à bras le corps ce sujet dès maintenant pour éviter d'éventuels procès par les États voisins ou par les défenseurs de la nature et du bien-être socio-économique des populations.

c. Secteur de l'exploration et de l'exploitation des ressources non vivantes

Le cadre juridique du secteur de l'exploration et de l'exploitation des ressources non vivantes intègre faiblement la protection de l'environnement marin et côtier.

Pour preuve, la loi n° 96-004/PR du 26 février 1996 portant Code minier en République togolaise, modifiée et complétée par la loi n° 2003-012 du 4 octobre 2003, et la loi n° 99-003 du 18 février 1999 portant Code des hydrocarbures en République togolaise ont simplement survolé les questions de protection et de sauvegarde de l'environnement en les renvoyant au Code de l'environnement³² et à leurs textes d'application (articles 35 du Code minier et 39 du Code des hydrocarbures). Or les activités d'exploitation minière, gazière et pétrolière constituent des risques majeurs de pollution pour le milieu marin et côtier. Le caractère spécifique de ces activités et la dangerosité des impacts qu'elles génèrent mériterait que les normes qui y sont consacrées prévoient des mesures précises et appropriées.

d. Secteur du tourisme

Dans sa globalité, le tourisme est le parent pauvre de presque tous les secteurs de développement social et économique au Togo. Il en résulte un véritable manque à gagner alors que le Togo dispose d'importants sites touristiques à valoriser. Il s'ensuit un vide de textes juridiques encadrant la gestion du tourisme. Ce dernier fait pourtant l'objet de mentions claires dans des documents de politique stratégique en lien avec le secteur maritime, notamment la SNML, le CSDEMC et le SDAL. Cependant, une loi-cadre sur le tourisme est en cours de préparation.

³² Editor's note : Le Code de l'environnement (loi n° 88-14 du 3 novembre 1988, instituant Code de l'environnement) a été abrogé par la loi n°2008-005 portant loi-cadre sur l'environnement du 30 mai 2008.

e. Secteur de la recherche scientifique marine

La RSM est très peu développée au Togo. Ce qui contrarie souvent l'efficacité des actions menées pour sa protection contre différentes formes de dégradation et pour sa mise en valeur effective, efficace et rationnelle.

Du point de vue du cadre juridique, la loi n° 2008-005 du 30 mai 2008 portant loi-cadre sur l'environnement ne contient aucune disposition spécifique relative au secteur de la RSM. De même, l'analyse des dispositions se rapportant à la recherche scientifique révèle qu'elles sont peu orientées vers la promotion de la recherche scientifique en tant que science appliquée à des fins de protection, de conservation et de gestion durable de l'environnement.

Dans le même ordre d'idées, le Code de la marine marchande ne contient que quelques bribes de dispositions relatives à ce secteur. À l'analyse, tout pousse à conclure que les dispositions contenues dans le Code de la marine marchande ne soutiennent pas vraiment la RSM à des fins de production de données scientifiques de connaissance du milieu marin et côtier du Togo.

4.1.2. Cadre institutionnel de la gouvernance des océans

Vu de façon générale, le cadre institutionnel de la gouvernance des océans est confronté dans son fonctionnement par, entre autres, le chevauchement des mandats institutionnels, l'insuffisance de compétences techniques sur les enjeux de la gouvernance des océans, ainsi que celle des ressources humaines, financières et matérielles.

En effet, les limites des actions de coordination ou techniques ne sont pas clairement définies. Plusieurs dispositions de certains textes de l'ONAEM créent des difficultés dans la pratique. A titre d'exemple, l'examen de l'article 15 du décret n° 2014-174/PR du 16 octobre 2014 portant organisation de la PREMAR montre que le Directeur de l'AEM et le Conseiller pour la mer sont au même niveau dans la hiérarchie administrative.

Par ailleurs, dans la collaboration avec les ministères sectoriels on note un chevauchement de compétences. En effet, l'analyse des missions de la PREMAR révèle qu'elle a pour attributions : la gestion des aires protégées, la protection des zones maritimes particulièrement vulnérables, les pollutions et la pêche. Or, ces attributions relèvent également de la compétence du Ministère chargé de l'environnement et celui chargé de la pêche. On note alors qu'il existe un problème crucial lié à la coordination des actions. En effet, l'article 10 alinéa 4 du décret 2014-113/PR relatif à l'action de l'État en mer précise que le préfet maritime coordonne l'action en mer des administrations dans le cadre de l'AEM. Or pour coordonner l'action de toutes les administrations intervenant en mer, il est impérieux de disposer d'un certain nombre de prérogatives et moyens nécessaires à cet effet. Aux termes de l'article 7 du même décret, seul le Conseiller pour la mer a rang de ministre. Par conséquent, il n'est pas aisé dans la pratique que les ministres sectoriels rendent compte au Ministre conseiller et collaborent facilement avec le préfet maritime.

Pour ces raisons, il est important, pour asseoir une meilleure gouvernance des océans au Togo, d'assurer que les compétences des administrations soient clairement définies, notamment en faisant en sorte que les structures de coordination ne se substituent pas aux directions ou aux structures opérationnelles et que chaque acteur, en fonction de sa nature, soit cadré dans ses rôles spécifiques.

Il apparaît dès lors opportun, au-delà de redéfinir et clarifier les missions, les rôles et responsabilités de toutes les institutions intervenant dans le milieu marin, de commanditer un audit institutionnel, dans l'optique de ressortir la pertinence ou non de chaque structure, assorti d'un nouvel organigramme pour une meilleure gouvernance de l'océan au Togo.

a. Secteur de la pêche

Du point de vue institutionnel, la gouvernance du secteur de la pêche est confrontée à un certain nombre de contraintes, à savoir le manque de coordination entre les différentes institutions impliquées dans la gestion, la protection et la restauration de ces écosystèmes aquatiques et de la pêche en particulier. Le manque d'informations et l'indisponibilité des statistiques sur la production halieutique dans les différents points de débarquement en est un exemple. Les services compétents manquent de moyens suffisants pour faire appliquer les réglementations en vigueur. Le contrôle et la surveillance dans les pêcheries doivent être améliorés ainsi que l'application des réglementations dans les lieux de pêche.

b. Secteur du tourisme

Orphelin de cadre normatif documenté, le secteur du tourisme au Togo souffre également du manque d'ancrage institutionnel pour soutenir le développement du secteur. Concrètement, le tourisme littoral est miné par l'absence de cadre de concertation par rapport aux interventions, notamment à l'assainissement du littoral, aux autorisations d'installations des bars, d'événements sportifs et culturels et aux infrastructures hôtelières ; et les chevauchements entre les mandats des municipalités, du MERF, du MEMPPC, etc.

c. Secteur de la recherche scientifique marine

Le dispositif institutionnel relatif au secteur de recherche dans le domaine maritime est très limité au Togo. D'abord, le MERF, qui a la responsabilité générale de la protection de l'environnement, ne dispose d'aucune structure consacrée à la recherche scientifique, en général, et encore moins à la RSM. De même, les organismes publics dédiés spécifiquement au secteur maritime, à savoir le HCM, la PREMAR et le nouvellement créé MEMPPC, n'en disposent pas non plus.

Bien que certaines institutions telles que le WASCAL de l'Université de Lomé font des efforts pour améliorer le niveau des connaissances dans le domaine maritime, il n'existe pas un cadre de collaboration et de politique de recherche harmonisée sous la coordination des institutions investies des compétence de gestion du milieu marin notamment celles mentionnées dans les paragraphes précédentes. De plus, le champ de couverture des missions du CNHOC semble mettre de côté d'importants aspects de la RSM, à l'instar de la biologie marine, de la chimie marine, du forage et du carottage océanique scientifiques, et de la recherche géologique/géophysique.

Par conséquent, la question de l'ancrage institutionnel relatif au secteur de la RSM reste entièrement posée. Par ailleurs, certes il existe plusieurs formations relatives au secteur maritime et côtier en Licence et en Master, tel que détaillé dans la partie II du rapport, qui ont produit sur le marché du travail une masse critique de ressources humaines qualifiées. Mais le constat est que ces ressources ne sont pas exploitées à juste mesure et se trouvent dispersées dans des structures non impliquées dans le domaine littoral ou au contraire ne sont pas absorbées par le marché du travail.

Enfin, il est à souligner que le secteur de la RSM pâtit d'un chevauchement de missions et d'attributions entre l'Institut national de la statistique et des études économiques et démographiques (INSEED) et la Direction nationale de la cartographie (DNC) dans le domaine de l'établissement des cartes océanographiques.

d. Secteur de la préservation et de la protection de l'environnement marin et côtier

Du point de vue institutionnel, le secteur de la préservation et de la protection de l'environnement marin et côtier est confronté aux insuffisances suivantes :

- potentiels chevauchements de mandats de plusieurs institutions par rapport à la lutte contre la pollution marine et la dégradation de l'environnement marin et côtier ;
- difficultés de collaboration entre le MERF et le HCM, et le MEMPPC ;
- non-clarification des attributions du MERF et celles du MEMPPC ;
- partage des prérogatives de la gestion de la base nationale en matière de statistique environnementale entre l'ANGE et l'INSEED ;
- absence de cadre de concertation entre les acteurs pour la gestion environnementale, y compris l'environnement marin et côtier.

e. Secteur de la sécurité et de la sûreté de la navigation

Le secteur de la sécurité et de la sûreté de la navigation maritime est de l'apanage entier de la PREMAR et de la marine nationale. Ces deux entités sont appuyées dans leurs missions par d'autres corps des forces de l'ordre notamment, la gendarmerie.

Cependant, les collectes de données de terrain dans le cadre de la présente étude ont montré qu'il existe des obstacles à la fluidité de la coordination des actions entre les différents acteurs intervenant dans ce secteur.

Contrairement à cet avis, certains acteurs en charge de la sécurité et de la sûreté maritimes estiment que la coordination des actions ne souffre d'aucune difficulté car les textes déterminant l'organisation et le fonctionnement des différentes entités intervenant dans le secteur sont clairs et qu'il n'existe pas de chevauchement des attributions et missions des institutions. Pour d'autres, le cadre institutionnel est clair sur les rôles et responsabilités de chaque acteur. Si le secteur semble rencontrer des difficultés dans sa coordination, cela est dû au manque de compréhension des mandats par certains acteurs.

f. Secteur de l'exploitation des ressources marines non vivantes

Comme tous les autres secteurs, l'encadrement du secteur de l'exploitation des ressources marines non vivantes est enfreint par le chevauchement de compétences entre plusieurs institutions et une collaboration limitée entre le Ministère chargé de l'énergie et des mines et les autres ministères. Cet état de fait est aggravé par l'absence d'un cadre de collaboration intersectorielle et une capacité restreinte du personnel des différentes institutions pour pleinement intégrer la gestion durable des ressources marines abiotiques dans les plans stratégiques et opérationnels.

Pour aider à remédier cette situation institutionnelle pour un secteur si vital au développement socio-économique du pays, mais également à forte potentialité d'impacter l'environnement marin et côtier national, il est important de repreciser le cadre institutionnel en définissant clairement les missions de chaque entité et en mettant en place des mécanismes de coordination pour canaliser les interventions des différents acteurs.

g. Cas spécifique des acteurs économiques : manque d'implication des opérateurs économiques du secteur maritime

Au Togo, le secteur privé n'est pas effectivement impliqué dans le domaine de la gestion, de la conservation ou de la protection du milieu marin et côtier et des ressources naturelles. Pourtant le milieu marin et la zone côtière servent de socle à bon nombre d'entreprises industrielles. De leurs actions quotidiennes dépend la préservation ou la dégradation de ce patrimoine commun des Togolais. Le comportement des industriels est essentiellement guidé par l'appât du gain au détriment des enjeux écologiques. Dans leur perspective, les tentatives de préservation de l'environnement entraîneraient une modification de leur mode de production et de leur consommation des ressources accompagnée d'un éventuel manque à gagner. Or, pour une meilleure gestion rationnelle du secteur maritime, il est important que la sauvegarde de la nature doive parfois primer sur les questions de rentabilité non par choix mais par obligation de préserver les intérêts des générations futures.

Les entretiens effectués à l'ANGE révèlent l'existence de bien des sociétés qui échappent aux mécanismes d'audit et de surveillance environnementaux.

Bien que le cadre stratégique, notamment le SNLM, mette l'accent sur la nécessité de sensibilisation et d'implication de l'ensemble des acteurs, ces actions ne sont pas suffisamment mises en œuvre dans la pratique. Il est impérieux de développer une stratégie information, éducation et communication (IEC) en matière de gouvernance de l'océan et d'organiser les opérateurs économiques selon les différentes chaînes de valeur.

4.1.3. Approches de gestion intégrée

Chacune des normes juridiques encadrant la gestion du secteur maritime et littoral a adopté une orientation intégrée pour la gestion de l'objet de son champ d'application de façon individuelle. En effet, l'approche de la GIZCM requiert d'aller au-delà de cette approche intégrée « introvertie » pour s'orienter vers une approche intégrée « ouverte » en vue d'une meilleure efficacité. En effet, l'imbrication d'intérêts, d'acteurs, de composantes et de caractéristiques confère à la zone côtière et marine l'image d'une mosaïque dont les éléments sont agrégés l'un à l'autre. En conséquence, l'efficacité de toute intervention sur ou dans cette zone est tributaire de la prise en compte de l'ensemble des éléments à interroger dans une approche intégrée ouverte. Et c'est justement cette approche intégrée ouverte qui manque au Togo où la construction juridique de la zone côtière n'a pas été suffisamment insérée dans la définition d'une véritable politique d'ensemble de l'espace littoral, qui soit capable de souscrire au vœu d'une certaine unité et de cohérence juridique, face à l'éparpillement et au cloisonnement des multiples textes juridiques qui régissent actuellement le secteur maritime.

Sous l'angle institutionnel, l'osmose de la collaboration entre les différents acteurs intervenant dans le secteur de la gestion des zones maritimes et côtières semble prendre difficilement dans la pratique. Au sein de ces organes intersectoriels, la plupart des textes juridiques les créant ne va pas au bout de la structuration administrative et fonctionnelle de ces organes. D'une part, il manque un organigramme clair permettant de situer chaque acteur/ministère sectoriel à tel ou tel maillon de la chaîne. D'autre part, une répartition précise des attributions de chaque acteur, mettant en évidence les responsabilités de chacun, fait défaut.

Par ailleurs et à un autre niveau, la pluralité des structures intervenant en matière de gestion, de conservation ou de protection du milieu marin et côtier et des ressources naturelles pose souvent le problème de conflit de compétence ; autrement dit, qui est responsable de quoi ? En raison du nombre d'acteurs autonomes, chacun disposant de son propre cadre juridique, la gestion intégrée de l'utilisation de l'espace maritime devient très difficile. Ce dernier constat est illustré par, entre autres, le flou qui semble frapper la délimitation des frontières entre les attributions et les champs d'action du HCM, du MEMPPC et du Ministère de l'environnement.

Ces différents constats attestent l'approche de gouvernance intégrée de l'espace marin et côtier du Togo. Une amélioration de cette démarche optimiserait la valorisation écologique et en sécurité des ressources marines biologiques et non biologiques, ainsi que des espaces côtiers et marins.

Photo: Africanway



4.2 Observations et inventaire des besoins prioritaires en matière de renforcement des capacités

L'identification des besoins en renforcement des capacités a été faite sur la base de la méthodologie suggérée dans le rapport du DAES intitulé Développement de capacités pour la mise en œuvre de l'Agenda 2030³³ comme souligné dans les lignes ci-dessus dans l'approche méthodologique de l'élaboration de ce rapport.

Les résultats de la collecte des données ont permis d'inventorier les différents besoins en matière de renforcement des capacités suivant les six domaines principaux.

Ces besoins identifiés ont été priorisés sur la base des recommandations des acteurs nationaux et experts selon les urgences en court, moyen et long termes.

4.2.1 Les besoins en matière de capacités politique et juridique

- Initier un processus de signature d'un accord entre le Togo et les pays côtiers frontaliers (notamment le Bénin et le Ghana) pour favoriser et encadrer les poursuites des auteurs de crimes maritimes en dehors de la mer territoriale nationale ;
- Ratifier la Convention de Londres, adoptée à Londres le 29 décembre 1972 ;
- Réviser la loi n° 96-004/PR du 26 février 1996, modifiée et complétée par la loi n° 2003-012 du 14 octobre 2003, pour prendre en compte les aspects liés à la gouvernance des océans, notamment en ce qui concerne l'exploitation des ressources minières marines et côtières ;
- Elaborer et adopter la loi sur le milieu marin ;
- Adopter des textes d'application des lois régissant la gouvernance maritime afin de rendre le cadre législatif effectif et efficace ;
- Mettre en œuvre le SDAL ;
- Faire adopter par décret le plan POLMAR ;
- Adopter des textes municipaux de réglementation, notamment des arrêtés municipaux, pour encadrer l'exploitation des espaces littoraux par les populations côtières ;
- Clarifier les prérogatives, les missions et les attributions du MEMPPC à travers l'adoption de son décret d'organisation ;
- Définir clairement les rôles et responsabilités des collectivités territoriales, à travers les autorités locales, dans la gestion intégrée des ressources naturelles marines et côtières ;
- Réviser le décret d'organisation du Ministère chargé de l'énergie et des mines en vue de clarifier l'étendue des compétences de ses structures techniques en matière d'exploration géologique et minière dans les océans et de cartographie des géo-risques.

4.2.2 Les besoins en matière de capacité institutionnelle

- Rendre opérationnel les directions techniques de la PREMAR conformément à l'organigramme de sa structuration organisationnelle, administrative et fonctionnelle ;
- Doter les structures techniques, notamment la PREMAR et le groupement de la gendarmerie maritime, de vedettes et d'un personnel spécialisé pour favoriser leur intervention efficace en mer ;

³³ Les insuffisances en matière de capacités sont analysées dans six domaines principaux : capacités politique et législative ; capacité institutionnelle ; capacité de suivi et d'établissement de rapports ; ressources humaines et capacité managériale ; capacité financière ; capacités d'information et de technologie.

- Renforcer les capacités techniques, structurelles et opérationnelles des organisations de la société civile intervenant dans le secteur maritime à travers des appuis en conseils et formations (formation en comptabilité et gestion financière, vie associative, bonne gouvernance, la réglementation et les bonnes pratiques / techniques de pêche, promotion de l’alphabétisation, gestion des conflits, etc.) ;
- Formaliser les coopératives de femmes intervenant dans le secteur de la pêche, et leur offrir des appuis en équipements, tels que grillages, aires de séchage ;
- Renforcer les capacités techniques des autorités et des personnels des Communes côtières sur la gouvernance des océans ;
- Mettre en place une structure de recherche spécialisée dans le domaine océanographique et marin ;
- Renforcer les capacités du personnel du Ministère chargé de l’énergie et des mines pour l’intégration ou la prise en compte des aspects liés à la gouvernance des océans dans le cadre de l’exploitation des ressources minières qui sont adjacentes aux espaces marins et côtiers ;
- Mettre en place des comités municipaux de gestion du littoral et d’application des textes juridiques ;
- Organiser périodiquement des exercices ou des simulations sur la gestion des crises de pollution, d’incendie et de piraterie en mer afin d’outiller et de rendre prêtes les unités d’intervention le cas échéant ;
- Créer des coopératives locales de pêcheurs soutenues par les mairies locales ;
- Créer un guichet unique pour faciliter le processus de délivrance des autorisations aux opérateurs économiques.

4.2.3 Les besoins en matière de capacité de suivi et d’établissement de rapports

- Réaliser la cartographie des fonds marins du Togo en vue de dresser un état des lieux complet et scientifiquement documenté des ressources biotiques et abiotiques marines ;
- Mener des études sur l’identification des potentialités de tourisme balnéaire ou côtier et des études de faisabilité pour des investissements dans le secteur ;
- Former les acteurs du secteur touristique sur les mécanismes de développement du tourisme balnéaire ou côtier au Togo ;
- Réaliser des études sur les risques sociaux et environnementaux liés aux installations ou ouvrages portuaires ;
- Évaluer l’ensemble de l’espace marin et côtier et planifier sa gestion compte tenu de la dynamique démographique dans la zone côtière du Togo ;
- Faire des évaluations régulières de l’état de l’environnement marin et côtier, au moins tous les cinq ans ;
- Elaborer et mettre en œuvre des projets de recherches visant à une meilleure connaissance et une gestion durable des écosystèmes marins et côtiers dans leur complexité et dans leur interdépendance et vulgariser les résultats des recherches auprès de tous les acteurs (chercheurs, gestionnaires techniciens, utilisateurs et populations) pour attirer leur attention sur les enjeux de la gouvernance rationnelle des espaces maritimes et côtiers ;
- Instituer, sous la coordination du HCM, un dialogue périodique avec l’ensemble des acteurs intervenant en milieu marin ;
- Réaliser des études en vue de la création d’une AMP pour mieux assurer les missions de conservation des espèces et des écosystèmes marins.

4.2.4 Les besoins en matière de ressources humaines et de capacité managériale

- Doter les COM de la Marine nationale en ressources humaines suffisantes et qualifiées et en moyens opérationnels (matériels) nécessaires pour l'optimisation de ses opérations ;
- Doter le Centre de coordination maritime (CCM) en ressources humaines et en matériels de visualisation ;
- Créer un centre national spécialisé dans la formation des métiers de la mer ;
- Renforcer la Direction des affaires maritimes (DAM) en recrutant des inspecteurs maritimes ;
- Former l'unité des sapeurs-pompiers du PAL pour la gestion des MD ;
- Former le personnel du port de pêche pour en assurer une meilleure gestion ;
- Doter le MERF, le MEMPPC et la PREMAR d'un plan de formation du personnel spécialisé dans les interventions maritimes ;

4.2.5 Les besoins en matière de capacité financière

- Créer un fonds national pour la mer pour le financement des activités de recherches océanographique et marine, d'intervention d'urgence en cas de pollution et toute autre action régaliennne de l'État en mer ;
- Développer et adopter une stratégie de mobilisation des ressources pour le financement des projets du secteur maritime ;
- Développer un Programme national d'appui à la gouvernance des océans au niveau national pour une gestion durable des écosystèmes marins et côtiers pour recherche de financement durable en appui au développement durable du secteur maritime au Togo ;
- Développer un Programme national de promotion du tourisme, de l'emploi et des moyens d'existence durable dans la zone côtière ;
- Promouvoir le tourisme balnéaire aux fins de l'exploitation des potentialités touristiques de la côte togolaise.

4.2.6 Les besoins en matière de capacité d'information et de technologie

- Mettre à disposition de la Brigade maritime un canal de communication directe fonctionnel entre le corps de la Gendarmerie maritime et les pêcheurs artisanaux et sensibiliser les pêcheurs à l'utilisation optimale des numéros verts en mer ;
- Construire un atelier de maintenance et d'un chantier naval au sein de la base marine afin d'équiper la marine de nouveaux équipements modernes ;
- Créer des postes d'enregistrement et d'informations sur les risques nationaux et transfrontières dans la zone côtière du Togo ;
- Mener des activités de sensibilisation de proximité auprès des populations côtières aux enjeux de la protection des zones côtières et maritimes afin de favoriser une prise de conscience pour des actions concertées et intégrées de protection de l'environnement biotique et abiotique ;
- Mener des actions de sensibilisation des pêcheurs aux mécanismes de pêche durable et éco-responsable, et à la pollution du littoral par les déchets ;
- Créer une station de traitement des eaux usées déversées sur la plage ;
- Développer une stratégie IEC et renforcer les capacités des acteurs responsables à sa mise en œuvre ;
- Doter la DAM d'un système LRIT.

4.3 Besoins à court terme en matière de renforcement des capacités

- **Priorité 1** : Mettre en place un Comité ad hoc de réflexion et de pilotage des réformes du cadre juridique et institutionnel en lien avec le domaine maritime.
- **Priorité 2** : Elaborer et adopter le décret portant organisation, fonctionnement et attributions du MEMPPC.
- **Priorité 3** : Adopter par décret le projet du plan POLMAR.
- **Priorité 4** : Adopter et mettre en œuvre le SDAL afin de favoriser une meilleure gestion et la mise en valeur des espaces côtiers.
- **Priorité 5** : Organiser les conférences annuelles maritimes regroupant l'ensemble des acteurs du secteur maritime. Ces conférences serviront de cadre d'échanges et de dialogues entre les acteurs intervenant dans le domaine maritime dans l'optique d'améliorer l'efficacité de leurs interventions.
- **Priorité 6** : Réaliser un audit sur la pertinence de l'existence ou d'intervention de toutes les structures impliquées dans la gestion du milieu marin notamment, l'ONAEM (HCM, PREMAR), la direction des affaires maritimes, le MERF et le MEMPPC assorti d'une proposition d'un nouvel organigramme bien structuré pour une meilleure coordination et des interventions des différentes institutions du secteur maritime.
- **Priorité 7** : Elaborer et mettre en œuvre une stratégie sur la gouvernance des océans au Togo.
- **Priorité 8** : Rendre opérationnel les directions techniques de la PREMAR.
- **Priorité 9** : Adopter des textes d'application des lois régissant le secteur maritime ainsi que des arrêtés municipaux, pour encadrer l'exploitation des espaces littoraux par les populations côtières.
- **Priorité 10** : Réviser le décret d'organisation du Ministère chargé de l'énergie et des mines en vue de clarifier l'étendue des compétences de ses structures techniques en matière d'exploration géologique et minière dans les océans et de cartographie des géo-risques.
- **Priorité 11** : Mettre en place des comités municipaux de gestion du littoral et d'application des textes juridiques.
- **Priorité 12** : Créer des coopératives locales de pêcheurs soutenues par les mairies locales.
- **Priorité 13** : Former les acteurs du secteur touristique sur les mécanismes de développement de tourisme balnéaire ou côtier au Togo.
- **Priorité 14** : Former les unités des sapeurs-pompiers du PAL pour la gestion des MD.
- **Priorité 15** : Former le personnel du port de pêche pour assurer une meilleure gestion du port de pêche.
- **Priorité 16** : Former les acteurs de la société civile en particulier les groupements de femmes intervenant dans le secteur maritime.

4.4 Besoins à moyen terme en matière de renforcement des capacités :

Priorité 1 : Organiser un dialogue de haut niveau des états généraux du secteur maritime pour redéfinir les cadres politique, juridique et institutionnel de la gouvernance du secteur.

Priorité 2 : Elaborer la loi relative à la protection du milieu marin prévue par la loi n° 2008-005 du 30 mai 2008 portant loi-cadre sur l'environnement et adopter les textes d'application des lois régissant le secteur maritime, notamment le Code de la marine marchande ; la loi relative à l'aménagement, à la protection et à la mise en valeur du littoral ; la loi portant réglementation de la pêche et de l'aquaculture ; la loi relative à la

lutte contre la piraterie, les autres actes illicites et l'exercice par l'État de ses pouvoirs de police en mer ; la loi relative aux espaces maritimes sous juridiction nationale, etc.

Priorité 3 : Adopter et rendre opérationnel la Planification spatiale marine (PSM) comme un cadre de processus consultatif permettant d'harmoniser la planification pour l'exploitation durable des ressources et réaliser un développement économique durable des objectifs environnementaux.

Priorité 4 : Créer un guichet unique pour faciliter le processus de délivrance des autorisations aux opérateurs économiques.

Priorité 5 : Réaliser une cartographie des fonds marins du Togo en vue de dresser un état des lieux complet et scientifiquement documenté des ressources biotiques et abiotiques marines.

Priorité 6 : Réaliser une étude sur l'identification des potentialités de tourisme balnéaire ou côtier et des études de faisabilité pour des investissements dans le secteur.

Priorité 7 : Réaliser une étude sur les risques sociaux et environnementaux liés aux installations ou ouvrages portuaires.

Priorité 8 : Planifier la gestion de l'espace marin et côtier tenant compte de la dynamique démographique dans la zone côtière.

Priorité 9 : Elaborer et mettre en œuvre les projets de recherches visant une meilleure connaissance et gestion durable des écosystèmes marins et côtiers dans leur complexité et dans leur interdépendance et vulgariser les résultats des recherches.

Priorité 10 : Créer une AMP pour mieux assurer les missions de conservation des espèces et des écosystèmes marins.

Priorité 11 : Elaborer un Programme national de promotion du tourisme, de l'emploi et des moyens d'existence durable dans la zone côtière.

Priorité 12 : Construire un centre de maintenance et un chantier naval au sein de la base marine afin d'équiper la marine de nouveaux équipements modernes.

Priorité 13 : Créer un poste d'enregistrement et d'informations sur les risques nationaux et transfrontières dans la zone côtière du Togo.

Priorité 14 : Mettre en place une station de traitement des eaux usées déversées sur la plage

Priorité 15 : Elaborer une stratégie IEC en matière de gouvernance de l'océan.

Priorité 16 : Doter les institutions intervenant dans la gouvernance des océans, de moyens humains, matériels et opérationnels nécessaires à la réalisation de leurs missions.

4.5 Besoins à long terme en matière de renforcement des capacités :

Priorité 1 : Former les acteurs de la société civile en particulier les groupements de femmes intervenant dans le secteur maritime.

Priorité 2 : Créer et rendre opérationnel un centre national de recherche océanographique en vue de renforcer la recherche dans le secteur maritime.

Priorité 3 : Créer un fonds national pour la mer.

Priorité 4 : Conclure un accord entre le Togo et les pays côtiers frontaliers (notamment le Bénin et le Ghana) pour favoriser et encadrer les poursuites des auteurs de crimes maritimes en dehors des mers territoriales nationales.

Priorité 5 : Créer un centre national spécialisé dans la formation des métiers de la mer.

Plan d'action gouvernance des océans

ORDRE	ACTIONS ENVISAGEES	STRUCTURES RESPONSABLES /IMPLIQUEES	ANNEE D'ECHEANCE
Priorités à court terme			
01	Mise en place d'un comité ad hoc de réflexion et de pilotage des réformes du cadre juridique et institutionnel en lien avec le domaine maritime	HCM	2023
02	Adoption du décret portant organisation, fonctionnement et attributions du MEMPPC	MEMPPC	2023
03	Adoption par décret du projet du Plan POLMAR	HCM, PREMAR, MEMPPC, MERF	2023
04	Adoption et mise en œuvre du SDAL	MEMPPC, MERF	2023
05	Organisation de conférences annuelles maritimes regroupant l'ensemble des acteurs du secteur maritime. Ces conférences serviront de cadre d'échanges et de dialogues entre les acteurs intervenant dans le domaine maritime dans l'optique d'améliorer l'efficacité de leurs interventions.	HCM	-
06	Réalisation d'un audit sur la pertinence de l'existence ou d'intervention de toutes les structures impliquées dans la gestion du milieu marin notamment, l'ONAEM (HCM, PREMAR), la Direction des affaires maritimes, le MERF et le MEMPPC, assorti d'une proposition d'un nouvel organigramme bien structuré pour une meilleure coordination et des interventions des différentes institutions du secteur maritime	HCM	2023
07	Élaboration et mise en œuvre d'une stratégie sur la gouvernance des océans au Togo	HCM, PREMAR, MEMPPC, MEF, MERF	2024
	Opérationnalisme des directions techniques de la PREMAR conformément à l'organigramme de sa structuration organisationnelle, administrative et fonctionnelle	HCM, PREMAR	2023
	Adoption des textes d'application des lois régissant le secteur maritime ainsi que des arrêtés municipaux, pour encadrer l'exploitation des espaces littoraux par les populations côtières	MEMPPC, MERF et les communes concernées	2024
	Révision du décret d'organisation du Ministère chargé de l'énergie et des mines en vue de clarifier l'étendue des compétences de ses structures techniques en matière d'exploration géologique et minière dans les océans et de cartographie des géo-risques	HCM, PREMAR, DAM, MEMPPC, Ministère chargé de l'énergie et des mines	2024
	Mise en place des comités municipaux de gestion du littoral et d'application des textes juridiques	MEMPPC, les communes concernées	2024
	Création de coopératives locales de pêcheurs soutenues par les mairies locales	MEMPPC, Syndicats des pêcheurs	2024
	Formation des acteurs du secteur touristique sur les mécanismes de développement de tourisme balnéaire ou littoral au Togo	Ministère du tourisme, MEMPPC, MERF	2023
	Formation de l'unité des sapeurs-pompiers du PAL pour la gestion des MD	DAM, MEMPPC, MERF, ANPC, MSPC	2023
	Formation du personnel du port de pêche pour assurer une meilleure gestion du port de pêche	MEMPPC, Syndicats des pêcheurs	2024
	Formation des acteurs de la société civile en particulier les groupements de femmes intervenant dans le secteur maritime	HCM, PREMAR, MEMPPC, MERF, DAM	2025

Priorités à moyen terme		
Organisation d'un dialogue de haut niveau ou des états généraux du secteur maritime pour redéfinir les cadres politique, juridique et institutionnel de la gouvernance du secteur	HCM, PREMAR, MEMPPC, MEF, MERF	2026
Elaboration et adoption de la loi relative à la protection du milieu marin prévue par la loi n° 2008-05 du 30 mai 2008 portant loi-cadre sur l'environnement	MERF, MEMPPC, DAM	2026
Adoption et opérationnalisme de la (PSM)	HCM, PREMAR, MEMPPC, DAM, MERF	2027
Création d'un guichet unique pour faciliter le processus de délivrance des autorisations aux opérateurs économiques	HCM, PREMAR, MEMPPC, DAM, MERF, MEF	2027
Réalisation de la cartographie des fonds marins du Togo en vue de dresser un état des lieux complet et scientifiquement documenté des ressources biotiques et abiotiques marines ;	HCM, PREMAR, MEMPPC, DAM, MERF	2026
Réalisation d'une étude sur l'identification des potentialités de tourisme balnéaire ou littoral et des études de faisabilité pour des investissements dans ce secteur	HCM, PREMAR, MEMPPC, DAM, MERF	2027
Étude sur les risques sociaux et environnementaux liés aux installations ou ouvrages portuaires	MEMPPC, DAM, MERF	2026
Evaluation et planification de la gestion de l'espace marin et côtier tenant compte de la dynamique démographique dans la zone côtière	PREMAR, MEMPPC, MERF	2026
Elaborer et mettre en œuvre les projets de recherches visant à une meilleure connaissance ainsi qu'à une plus performante gestion durable des écosystèmes marins et côtiers dans leur complexité et dans leur interdépendance et vulgariser les résultats des recherches	HCM, MEMPPC, MERF, MESR	2028
Réalisation des études en vue de la création d'une AMP pour mieux assurer les missions de conservation des espèces et des écosystèmes marins.	MERF, HCM, PREMAR, MEMPPC	2025
Elaboration d'un programme national d'appui à la gouvernance des océans au niveau national pour une gestion durable des écosystèmes marins et côtiers	HCM, PREMAR, MEMPPC, DAM, MERF	2027
Elaboration d'un programme national de promotion du tourisme, de l'emploi et des moyens d'existence durable dans la zone côtière	Ministère chargé du tourisme, MEMPPC, DAM, MERF	2029
Construction d'un centre de maintenance et d'un chantier naval au sein de la base marine afin d'équiper la marine de nouveaux et modernes équipement	PREMAR, MEMPPC, DAM	2028
Création d'un poste d'enregistrement et d'informations sur les risques nationaux et transfrontières dans la zone côtière du Togo	PREMAR, MEMPPC, DAM	2029
Création d'une station de traitement des eaux usées déversées sur la plage	MEMPPC, DAM, MERF, PREMAR	2026
Elaboration d'une stratégie IEC sur la gouvernance de l'océan	HCM, PREMAR, MEMPPC, DAM, MERF	2027
Renforcement des institutions intervenant dans la gouvernance des océans en moyens humains, matériels et opérationnels	HCM, PREMAR, DAM, MEMPPC, MEF, MERF	2027
Besoins à long terme en matière de renforcement des capacités		
Renforcement des institutions intervenant dans la gouvernance des océans en moyens humains, matériels et opérationnels	HCM, PREMAR, DAM, MEMPC, MEF, MERF	2030
Création et opérationnalisation d'un centre national de recherche océanographique en vue de renforcer la recherche dans le secteur maritime	HCM, MEMPPC, MEF, MERF, MESR	2035
Création d'un fonds national pour la mer	HCM, MEMPPC, MEF	2030
Signature d'un accord entre le Togo et les pays côtiers frontaliers (notamment le Bénin et le Ghana) pour favoriser et encadrer les poursuites des auteurs de crimes maritimes en dehors des mers territoriales nationales	HCM, PREMAR, MEMPPC, DAM, MERF	2030
Créer un centre national spécialisé dans la formation des métiers de la mer.	HCM, PREMAR, MEMPPC, DAM, MERF, MESR	2035

Conclusion

Évaluée en termes d'enjeux politiques, socio-économiques et environnementaux, la gouvernance des océans au Togo a fait l'objet des travaux conduits dans le cadre du présent rapport. Son objectif général est d'analyser le cadre réglementaire et institutionnel mis en place pour la gestion des questions liées à la pêche, à la protection de l'environnement, notamment la pollution marine, la sécurité et la sûreté maritimes, le tourisme, la recherche et d'autres questions transversales à savoir, l'économie bleue, le genre et l'océan.

En effet, le milieu marin et les zones côtières togolais sont dotés d'importantes potentialités et ressources naturelles. L'exploitation de ces dernières soumet l'environnement ambiant à une pression multiscale entraînant la détérioration du milieu physique et de la biodiversité. De plus en plus, l'écosystème marin et côtier togolais est menacé par des causes multiples. Celles-ci sont les résultantes d'activités économiques principalement liées à la pêche, à la navigation commerciale, à la pollution industrielle et municipale, etc.

Pour contrer ces menaces, le Togo a mis en place un cadre juridique constitué de normes réglementaires et de mécanismes institutionnels. Les mesures et techniques destinées à préserver les milieux marins et côtiers des effets néfastes de la pression anthropique ne cessent de se renouveler pour s'acclimater aux nouvelles préoccupations. En tout état de cause, l'objectif est d'adopter une gouvernance maritime dynamique orientée vers la lutte contre les phénomènes de pollution, de dégradation de l'environnement marin et côtier, et d'utilisation non rationnelle des ressources marines et côtières biotiques et abiotiques qui tendent à se développer dans l'espace maritime togolais.

Les développements exposés dans ce rapport ont permis de conclure que le cadre réglementaire visant la gouvernance de l'océan au Togo est insuffisant et incomplet bien qu'il soit encourageant. Les analyses du cadre juridique révèlent certaines limites internes marquées par l'imprécision et le manque de clarté. Plus précisément, ces études signalent une insuffisance dans la législation sur les pollutions transfrontières et d'origine tellurique ainsi qu'une absence de textes réglementaires d'application des différentes lois consacrées à la gouvernance maritime au Togo.

Quant au cadre institutionnel, les analyses ont révélé que la multiplicité d'acteurs entraîne un enchevêtrement des responsabilités, des conflits de compétence et une superposition des actions. La création de l'ONAEM en tant qu'organe de coordination des actions de ces différents acteurs ne semble pas pour le moment corriger ces insuffisances dans la pratique. En ce qui concerne les acteurs du secteur privé, notamment les entreprises industrielles et les OSC, il est démontré que leur absence d'engagement est un maillon manquant de la chaîne des actions concertées dans le cadre de la gouvernance de l'océan.

Sur le plan stratégique, l'absence d'une vision intégrée et, à long terme, de développement, en adéquation avec les approches suivies au niveau national et dans les pays voisins, est flagrante. Or, la complexité des problèmes du milieu marin et côtier exige une approche de solutions intégrées. Pour parvenir à une résolution efficace de ces problèmes, les recherches de solutions trouvent leur fondement dans une approche de gestion intégrée.

D'une part, il s'agit d'améliorer le cadre juridique régissant la mer par l'élaboration de textes spécifiques relatifs, entre autres, à l'environnement marin, aux aires marines protégées et au tourisme balnéaire. Aussi, est-il judicieux d'intégrer dans les stratégies de planification de l'aménagement du territoire, des mécanismes tels que l'aménagement en profondeur et le zonage.

D'autre part, l'amélioration des performances du cadre institutionnel mérite de faire appel à la rationalisation de l'administration maritime. Pour sa réussite pratique, ce processus doit être conduit de fond en comble dans une approche participative et inclusive. L'objectif est de disposer d'une administration spécialement chargée de la gouvernance de l'océan. En outre, eu égard au rôle catalytique des OSC, il est impérieux que les autorités requièrent le soutien des ONG et autres associations pour les appuyer dans les actions d'IEC auprès des communautés côtières. Ici, la valeur ajoutée est de renforcer la culture citoyenne pour la gestion durable des zones côtières et marines.

Références

BARTHELEMY B. DIOUF A., (2016). Rapport sur l'Afrique de l'Ouest : Les défis maritimes du Togo : La sûreté des eaux demeure un sujet de préoccupation, 7 p.

FAO, (2007). Profil de la pêche par pays : la République Togolaise, 34 p.

FAO, (2019). Cartographie des acteurs et des écosystèmes de mangroves du littoral togolais. Projet UTF/TOG/017/TOG. Rapport définitif, Lomé, 49 p.

FIAGAN K-A, (2014). La pêche artisanale maritime et sa contribution au développement socio-économique au Togo. Université de Lomé, Lomé, 456 p.

FIAGAN K-A, (2021). « Enjeux et perspectives de la pêche industrielle au Togo. Géovision, in : Revue du Laboratoire Africain de Démographie et des Dynamiques Spatiales, Département de Géographie, Numéro spécial 005 en hommage à TOGUEI Hugues Richard Paul, Université Alassane Ouattara, Bouaké (Côte d'Ivoire), août 2021, pp. 316- 333.

Gouvernance des océans et conclusions de la Conférence Rio+20 (fao.org) : Trentième session Rome (Italie), 9-13 juillet 2012 Gouvernance des océans et conclusions de la Conférence Rio+20

INSEED, (2016). Profil de pauvreté 2006, 2011, 2015. Togo, 120 p.

MEDDPN, (2020). Premier rapport sur l'état de l'environnement du Togo (REET), Ministère de l'Environnement, du Développement Durable et de la Protection de la Nature (MEDDPN), 275 p.

MERF (2001). Troisième communication Nationale sur les changements climatiques. Convention Cadre des Nations Unies sur les Changements Climatiques, 136 p.

MERF, (2011). Politique forestière du Togo 2011. Élaborée avec l'appui de la FAO à travers le Projet TCP/TOG/3203(D), Lomé, 58 p.

MERF, (2014). Cinquième rapport national sur la diversité biologique du Togo 2009-2014. Direction de la faune et de chasse, Lomé, 104p.

MERF, (2017). Plan de gestion des zones humides des bassins de la rivière Haho et du lac Zowla. Rapport définitif. Projet PGICT, République togolaise, 146 p.

MERF, (2020). Rapport sur l'état de l'environnement marin et côtier,

MERF, MCVDD, (2018) : Plan de gestion du site Ramsar transfrontalier du Chenal Gbaga dans le bassin du Mono entre le Bénin et le Togo et son projet de mise en œuvre. Rapport d'étude, 79 p.

MERF/ANGE, (2022). Premier rapport sur l'état de l'environnement marin du Togo (REEM), Lomé, 168 p.

MERF/WACA, (2017). Plan d'actions pour le développement et l'adaptation aux changements climatiques du littoral togolais. Ministère de l'Environnement et des Ressources Forestières (MERF)/West Africa Coastal Areas management program (WACA), 221 p.

ONAEM (Organisme national chargé de l'action de l'État en mer), le Magazine des professionnels du maritime [Article]. - Lomé : [s.n.], mai, juin juillet 2021. - 10. - p. 8.

Projet UTF/TOG/017/TOG. Renforcement par des AGR de la résilience des femmes et des jeunes de la zone littorale du Togo face au changement climatique. Cartographie des acteurs et des écosystèmes de mangroves du littoral togolais. Etude forestière de mangroves. FAO, Rapport provisoire, 55 p.

Projet UTF/TOG/017/TOG, 2020. « Renforcement par des AGR de la résilience des femmes et des jeunes de la zone littorale du Togo face au Changement climatique » est financé pour la période 2019-2021. FAO, rapport provisoire, 67 p.

RAMSAR, (2018) : Plan de gestion du site Ramsar transfrontalier du Chenal Gbaga dans le bassin du Mono entre le Bénin et le Togo et son projet de mise en œuvre, 78 p.

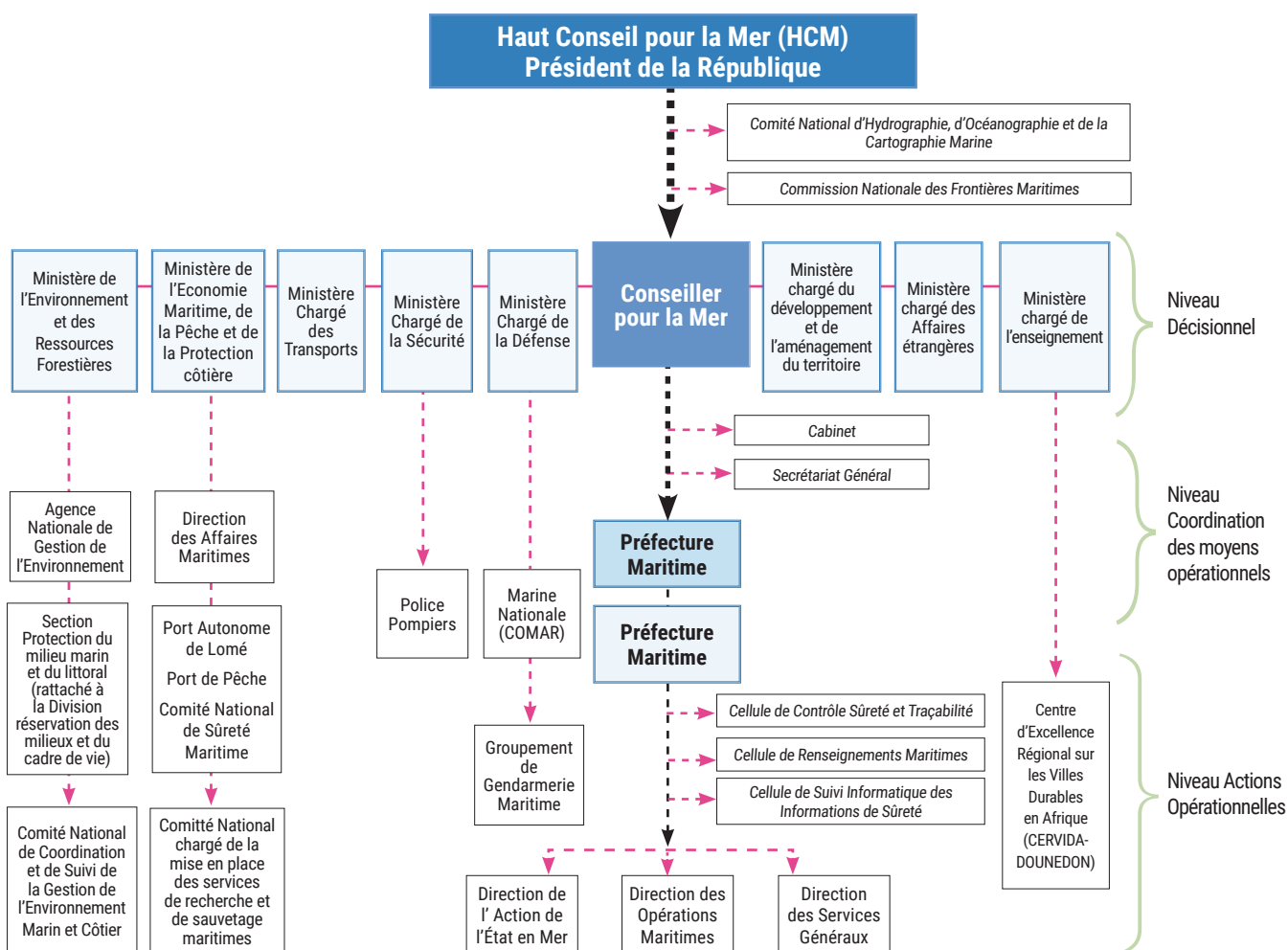
SEDZRO K. M., (2006). Contribution au projet gazoduc Ouest-Africain : revue de la littérature sur la pêche au Togo, 21 p.

SEGNIAGBETO G. H., OKANGNY A. D., (2011). Faune marine et côtière du Togo, Rapport d'Etude d'impact Environnemental et social, ENI-TOGO, 69 p.

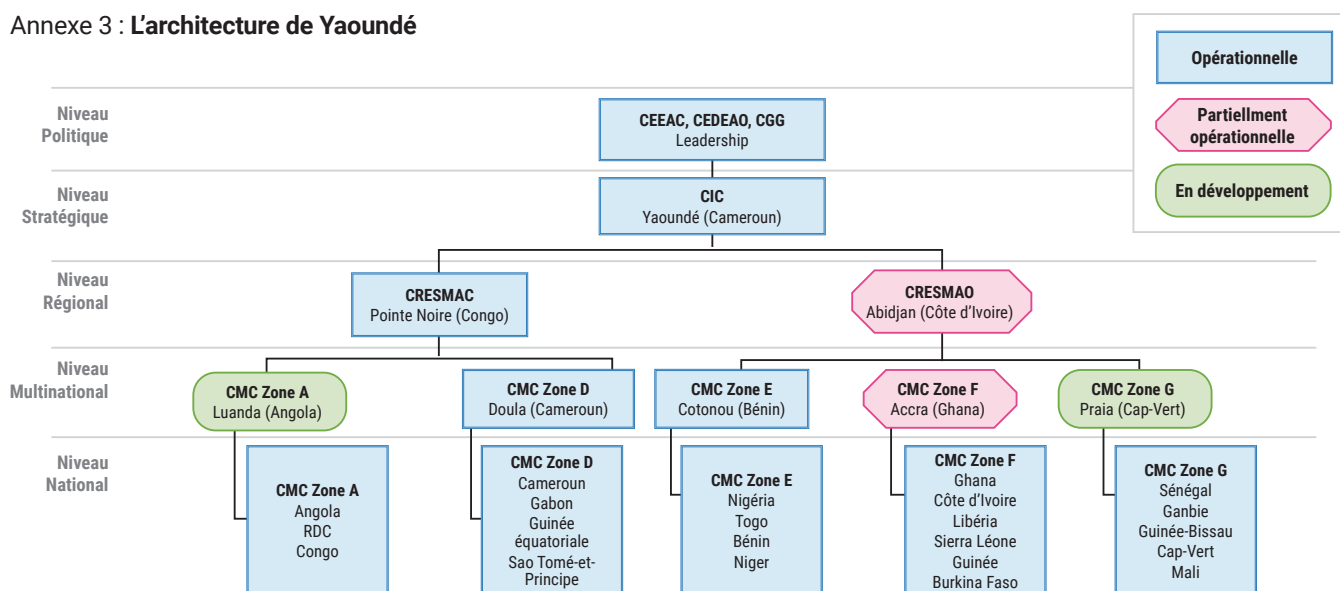
UEMOA, (2015) : Bilan des campagnes d'évaluation des stocks halieutiques de 2012 à 2015.

ANNEXES

Annexe 1 : Organigramme institutionnel de mise en œuvre de la CNUDM



Annexe 3 : L'architecture de Yaoundé



N° TEXTES LEGISLATIFS REGLEMENTAIRES

LOIS SECTEUR PRIORITAIRE: PECHE ET ENVIRONNEMENT, MARITIME, TRANSPORT, JUSTICE

- 1 Loi n° 96-004 du 26 février 1996 modifiée et complétée par la loi n° 2003-012 du 14 octobre 2003 portant Code minier du Togo
- 2 Loi n° 2008-005 du 30 mai 2008 portant loi-cadre sur l'environnement notamment les dispositions pertinentes de la lutte contre la pollution marine
- 3 Loi n° 2008-009 du 19 juin 2008 portant Code forestier
- 4 Loi n° 2010-004 du 14 juin 2010 portant Code de l'eau
- 5 Loi n° 2011-18 du 24 juin 2011 portant statut de zone franche industrielle
- 6 Loi n° 2022-018 du 15 novembre 2022 portant modification de la Loi n° 2015-010 du 24 novembre 2015 portant nouveau Code pénal, modifié par la loi n° 2016-027 du 11 octobre 2016
- 7 Loi n° 2016-002 du 4 janvier 2016 portant loi-cadre sur l'aménagement du territoire
- 8 Loi n° 2016-004 du 11 mars 2016 relative à la lutte contre la piraterie, les autres actes illicites et l'exercice par l'État de ses pouvoirs de police en mer
- 9 Loi n° 2016-007 du 30 mars 2016 relative aux espaces maritimes sous juridiction nationale
- 10 Loi n° 2016-026 du 11 octobre 2016 portant réglementation de la pêche et de l'aquaculture au Togo
- 11 Loi n° 2016-028 du 11 octobre 2016 portant Code de la marine marchande
- 12 Ordonnance n° 67-012 du 7 avril 1967 portant création du Port autonome de Lomé, modifiée par les ordonnances n° 68-040 du 2 septembre 1968, n° 72-004 du 4 avril 1972 et n° 79-11 du 20 mars 1979
- 13 Loi n° 2021-011 du 25 mai 2021 relative à l'aménagement, à la protection et à la mise en valeur du littoral
- 14 Loi n° 64-16 du 11 juillet 1964 exonérant des droits et taxes fiscaux d'entrée les matériels, fournitures, équipements, armements, et carburants destinés aux pêcheurs et importés sous couvert de la DPA.

LOIS AUTORISANT RATIFICATION OU ADHESION PAR LE TOGO

- 1 Ordonnance n° 77-044 du 10 octobre 1977 autorisant la ratification de la Convention relative à un code de conduite des conférences maritimes, signée le 25 juin 1975
- 2 Ordonnance n° 85-004 du 19 février 1985 autorisant la ratification de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, signée à Montego Bay (Jamaïque) le 10 décembre 1982
- 3 Loi n° 83-16 du 20 juin 1983 autorisant la ratification du Protocole [à la Convention relative à la coopération en matière de protection et de mise en valeur du milieu marin et des zones côtières de la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre] relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution en cas de situation critique, adopté à Abidjan le 23 mars 1981
- 4 Loi n° 83-017 du 20 juin 1983 autorisant la ratification de la Convention relative à la coopération en matière de protection et de mise en valeur du milieu marin et des zones côtières de la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre, adoptée à Abidjan le 23 mars 1981
- 5 Loi n° 89-001 du 2 mai 1989 autorisant la ratification de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, adoptée à Londres le 2 novembre 1973 par l'Organisation maritime internationale
- 6 Loi n° 89-003 du 2 mai 1989 autorisant la ratification de la Convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, adoptée à Londres le 20 octobre 1972 par l'Organisation maritime internationale
- 7 Loi n° 89-004 du 2 mai 1989 autorisant la ratification de la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, adoptée à Londres le 7 juillet 1978 par l'Organisation maritime internationale
- 8 Loi n° 89-005 du 2 mai 1989 autorisant la ratification de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, adoptée le 1er novembre 1974, et le Protocole de 1978 y relatif, adopté le 17 février 1978 par l'Organisation maritime internationale

- 9 Loi n° 89-006 du 2 mai 1989 autorisant la ratification de la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires, adoptée à Londres le 23 juin 1969 par l'Organisation maritime internationale
- 10 Loi n° 89-007 du 2 mai 1989 autorisant la ratification de la Convention internationale sur les lignes de charges, adoptée à Londres le 5 avril 1966 par l'Organisation maritime internationale
- 11 Loi n° 2002-015 du 26 février 2002 autorisant l'adhésion du Togo au Protocole (à la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, adoptée à Rome, le 10 mars 1988) pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental, adopté le 14 octobre 2005 par l'Organisation maritime internationale
- 12 Loi n° 2002-021 du 06 août 2002 autorisant la ratification de la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, adoptée à Rome le 10 mars 1988 par l'Organisation maritime internationale
- 13 Loi n° 2003-007 du 26 septembre 2003 autorisant l'adhésion du Togo à la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination, adoptée à Bâle (Suisse) le 22 mars 1989
- 14 Loi n° 2003-008 du 26 septembre 2003 autorisant l'adhésion du Togo au Protocole de Bâle sur la responsabilité et l'indemnisation en cas de dommages résultant de mouvements transfrontières et de l'élimination de déchets dangereux, adopté à Bâle (Suisse) le 10 décembre 1999
- 15 Loi n° 2010-009 du 23 juin 2010 autorisant la ratification du Protocole contre le trafic illicite de migrants par terre, air et mer, additionnel à la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée, adopté à New York le 15 novembre 2000
- 16 Loi n° 2011-025 du 18 novembre 2011 autorisant l'adhésion du Togo à la Convention internationale pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime et son Protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental, adoptés à Rome le 10 mars 1988 par l'Organisation maritime internationale
- 17 Loi n° 2011-027 du 2 décembre 2011 autorisant la ratification de la Convention (n°122) sur la politique de l'emploi, adoptée à Genève le 9 juillet 1964 par l'Organisation internationale du travail (OIT)
- 18 Loi n° 2011-033 du 28 décembre 2011 autorisant l'adhésion du Togo à la Convention du travail maritime, adoptée à Genève le 23 février 2006 par l'Organisation internationale du travail (OIT)
- 19 Loi n° 2011-036 du 30 décembre 2011 autorisant l'adhésion du Togo à la Convention internationale de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (Convention OPRC), adoptée à Londres le 30 novembre 1990 par l'Organisation maritime internationale
- 20 Loi n° 2011-037 du 30 décembre 2011 autorisant l'adhésion du Togo à la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CLC 92), signée à Londres le 27 novembre 1992
- 21 Loi n° 2011-042 du 30 décembre 2011 autorisant l'adhésion du Togo à la Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes (SAR), signée à Hambourg (Allemagne) le 27 avril 1979
- 22 Loi n° 2011-044 du 30 décembre 2011 autorisant l'adhésion du Togo au Protocole sur les privilèges et immunités de l'Autorité internationale des fonds marins, adopté le 27 mars 1998 à Kingston (Jamaïque)
- 23 Loi n° 2012-007 du 7 juin 2012 autorisant la ratification de la Charte africaine des transports maritimes, adoptée à Durban, le 16 octobre 2009
- 24 Loi n° 2012-008 du 7 juin 2012 autorisant la ratification de la Convention internationale des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer « Règles de Rotterdam » de 2009, adoptée à New York, le 11 décembre 2008
- 25 Loi n° 2016-017 du 7 juillet 2016 autorisant l'adhésion du Togo à la Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, signée à Bruxelles le 29 novembre 1969
- 26 Loi n° 2016-022 du 13 septembre 2016 autorisant l'adhésion du Togo au Protocole relatif à la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, signé le 14 octobre 2005 à Londres
- 27 Loi n° 2016-023 du 13 septembre 2016 autorisant l'adhésion du Togo à l'Accord relatif aux mesures du ressort de l'État du port visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée, non réglementée (INN), signé le 22 novembre 2009 à Rome
- 28 Loi n° 2016-024 du 13 septembre 2016 autorisant l'adhésion du Togo à la Convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires (AFS), signée le 5 octobre 2001 à Londres
- 29 Loi n° 2016-025 du 13 septembre 2016 autorisant l'adhésion du Togo au Protocole relatif à la Convention internationale de 1992 portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, signé le 16 mai 2003 à Londres au Royaume-Uni.
- 30 Loi n° 2017-001 du 3 janvier 2017 autorisant la ratification de la Charte africaine sur la sécurité et la sûreté maritimes et le développement en Afrique (Charte de Lomé), adoptée le 15 octobre 2016 à Lomé au Togo

DECRETS

SECTEUR PRIORITAIRE Pêche et environnement (Transport maritime, activités industrielles de la zone franche, hôtellerie et Tourisme, Pollution)

- 1 Décret n° 2014-113/PR du 30 avril 2014 relatif à l'action de l'État en mer
- 2 Décret n° 2014-173/PR du 16 octobre 2014 portant attributions et organisation des services du conseiller pour la mer
- 3 Décret n° 2014-174/PR du 16 octobre 2014 portant attributions du préfet maritime et organisation de la préfecture maritime
- 4 Décret n° 2015-025 /PR du 27 mars 2015 relatif aux missions de l'État en mer
- 5 Décret n° 2015-026/ PR du 27 mars 2015 portant création, attribution et organisation du comité national de sûreté maritime
- 6 Décret n° 2015-062/PR du 9 septembre 2015 portant création de la Commission nationale des frontières maritimes modifié par le décret n° 2016-040/PR du 18 mars 2016
- 7 Décret n° 2015-087/PR du 26 novembre 2015 portant création du comité national d'hydrographie, d'océanographie et de la cartographie marine
- 8 Décret n° 2016-001/PR du 13 janvier 2016 portant réorganisation de la gendarmerie nationale
- 9 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
- 10 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
- 11 Décret n° 2021-086/PR du 25 août 2021 relatif aux règles, aux conditions et aux modalités de transport des marchandises dangereuses par mer, ainsi que leur stockage et gestion dans les ports et les espaces maritimes sous juridiction togolaise

Décret n° 89-137/PR portant réglementation et classement des établissements de tourisme ; décret n° 89-138/PR portant réglementation de la profession de guide de tourisme ; décret n° 89-139/PR portant réglementation des agences de voyage. Ces trois décrets ont été adoptés le 23 août 1989.

ARRETES

SECTEUR PRIORITAIRE Pêche, Transport maritime, activités industrielles de la zone franche, Hôtellerie et Tourisme (Pollution)

- 1 Arrêté n° 2016-001/PR du 9 mai 2016 portant nomination des membres de la commission nationale des frontières maritimes
- 2 Arrêté n° 2016-001/HCM/PREMAR du 18 novembre 2016 portant création de la cellule de contrôle sûreté et traçabilité
- 3 Arrêté n° 2016-002/HCM/PREMAR du 18 novembre 2016 portant création de la cellule de renseignements maritimes
- 4 Arrêté n° 2016-003/HCM/PREMAR du 18 novembre 2016 portant création de la cellule de suivi informatique des informations de sûreté
- 5 Arrêté interministériel n° 008/MIT/MEF du 21 mars 2017 portant conditions d'obtention de l'agrément d'exercice d'une activité professionnelle dans les ports, les installations portuaires et les espaces maritimes sous juridiction togolaise et du permis d'exploitation des engins flottants
- 6 Arrêté interministériel n° 009/MIT/MEF du 21 mars 2017 portant montant de la redevance pour l'obtention de l'agrément d'exercice d'une activité professionnelle dans les ports, les installations portuaires et les espaces maritimes sous juridiction togolaise et du permis d'exploitation des engins flottants
- 7 Arrêté n°2017-001/MIT/MAEH du 10 octobre 2017 portant nomination des membres du Comité national d'hydrographie, d'océanographie et de la cartographie marine
- 8 Arrêté n° 048/MIT du 28 novembre 2018 portant mesures de conservation et de protection du domaine public maritime et portuaire et de l'environnement marin et côtier au Togo
- 9 Arrêté n° 10/MAEP/SG/DEP 15 mai 2003 portant contaminants en plombs et cadmium des produits de la pêche
- 10 Arrêté n° 03/MAEP/MFPB 6 novembre 2007 portant importation des denrées alimentaires d'origine animales ou halieutiques
- 11 Arrêté n° 68/10/MAEP/Cab/SG/DPA du 4 août 2010 portant modalités d'exploitation des ressources halieutiques dans les eaux marines sous juridiction togolaise
- 12 Arrêté n° 70/10 du 17 août 2010 portant certification des produits de la pêche destinés à l'exportation vers l'Union européenne
- 13 Arrêté interministériel n° 019/MERF/METPT/MS du 17 octobre 2006 portant conditions de collecte, de transport et de gestion des ordures enlevées à bord des navires accostant au Port autonome de Lomé
- 14 Arrêté interministériel n° 031/MME/MERF/2011 du 5 mai 2011 interdisant prélèvement du sable de mer le long du littoral du Togo et complété par l'arrêté interministériel n° 002/MME/MERF/2013 du 15 janvier 2013

CONVENTIONS

- 1 La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 (CNUDM), ratifiée par le Togo le 16 avril 1985
- 2 La Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée (SOLAS 1974) adhésion par le Togo le 19 juillet 1989
- 3 Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, 1974, telle que modifiée (SOLAS PROT 1978) adhésion par le Togo le 19 juillet 1989
- 4 Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, 1974, telle que modifiée (SOLAS PROT 1988) adhésion par le Togo le 29 novembre 2018
- 5 Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination (Convention de Bâle) adhésion par le Togo le 2 juillet 2004
- 6 Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL 1973-1978) adhésion par le Togo le 9 février 1990
- 7 Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, (MARPOL 1973-1978) Annexe III acceptation par le Togo le 9 février 1990
- 8 Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, (MARPOL 1973-1978) Annexe IV acceptation par le Togo le 9 février 1990
- 9 Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, (MARPOL 1973-1978) Annexe V acceptation par le Togo le 9 février 1990
- 10 Protocole de 1997 modifiant la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, 1973, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y afférant (MARPOL PROT 1997) adhésion par le Togo le 7 septembre 2021
- 11 Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, telle que modifiée (STCW 1978) adhésion par le Togo le 19 juillet 1989
- 12 Convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, telle que modifiée (RIPAM ou COLREG) adhésion par le Togo le 19 juillet 1989
- 13 Convention visant à faciliter le trafic maritime international, telle que modifiée, 1965 (FAL 1965) adhésion par le Togo le 8 juillet 2021
- 14 Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, 1988 (SUA) adhésion par le Togo le 10 mars 2003
- 15 Protocole de 2005 à la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime (SUA 2005) adhésion par le Togo le 6 février 2017
- 16 Protocole de 1988 pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental (SUA PROT) adhésion par le Togo le 10 mars 2003
- 17 Convention internationale de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (OPRC 1990) adhésion par le Togo le 23 avril 2012
- 18 Convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes (SAR 1979) adhésion par le Togo le 23 avril 2012
- 19 Protocole de 1992 modifiant la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CLC PROT 1992) adhésion par le Togo le 23 avril 2012
- 20 Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge (LL 1966) adhésion par le Togo le 19 juillet 1989
- 21 Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge (LL PROT 1988) adhésion par le Togo le 17 mai 2022
- 22 Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires (Jaugeage 1969) adhésion par le Togo le 19 juillet 1989
- 23 Convention internationale de 2001 sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires (AFS) adhésion par le Togo le 6 février 2017
- 24 Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, (WRC 2007) adhésion par le Togo le 20 mars 2015
- 25 Convention internationale de 1992 portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL) ratification par le Togo le 13 septembre 2016
- 26 Convention relative à la coopération en matière de protection et de mise en valeur du milieu marin et des zones côtières de la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (Convention d'Abidjan) ratification par le Togo le 20 juin 1984
- 27 Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires (BWM 2004) adhésion par le Togo le 17 septembre 2018
- 28 Charte africaine sur la sûreté et la sécurité maritimes et le développement en Afrique (Charte de Lomé), adoptée le 15 octobre 2016
- 29 Code de conduite relatif 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 (Code de conduite de Yaoundé)
- 30 Stratégie maritime intégrée de la CEDEAO (SMIC)

Annexe 5 : Liste des acteurs ayant participé aux consultations

N°	Nom et Prénoms	Titre / Structure
1	ADADJI Koffi Efanam	Directeur Général de l'ANGE
2	ADAM M.A. Derman	Secrétaire, FENUCCOOPETO
3	ADAMOU Arimiyou	Conseiller administratif et juridique, ANASAP
4	AFANOU N'boueke	Directeur, Génie E/MOPREM
5	AFO Bidjo	DPPSE/MUHRF
6	AKAKPO Binessi Komlan	Directeur, AEM/HCM
7	AKATI T. Sylvain	Coordonnateur/ONG AJEDI
8	AKIBODE Nelson	Directeur, Prévention/ANPC
9	AKUESON Assiom Gérard	Planification/mairie Golfe 1
10	ALEZA Koutchoukalo	Cheffe, Division Prévention/ANPC
11	ALI Domtani	Directeur, Pêches et l'Aquaculture
12	AMEDE Kokoe	Présidente, UCOOFREM
13	AMEMATSRO Jeanne Chantal	Conseillère, FENUCCOOPETO
14	ANIKANOU Akouavi	Associée de Programme, PNUD
15	ASSINGUIME A. Mafissa	Directrice, Planification et développement touristique/ MCT
16	ATTORA Matombéna	Chef, Division Coopération et affaires humaines/ANPC
17	AWISSI Diwina-Esso	Chef Division, Assainissement et Environnement/mairie Golfe 4
18	AWUNO Essi Kouma	Chef, Division Espace marin et développement durable/HCM
19	BAKAI M. Hubert	Directeur, Affaires maritimes/MEMPPC
20	BAWA Kossi	Chef, Division Coordination intersectorielle/HCM
21	BEMAH Gado	Directeur, ONG STADD
22	BOBA Balouki B	Directeur, Études et Projets/ANASAP
23	DA SILVEIRA Adjélé	Secrétaire, UCOODFRETRAPO
24	DIYANI Simandja	PREMAR
25	DJANAME M'tchyebe	Conseiller/MEMPPC
26	DJONDO-MAMA Akouété D.	Présidente, UCOOFREM
27	DOKOE Tonou	Directeur, Transport/SNPT
28	EDOH Komla	Directeur, Cabinet/MUHRF
29	GAGLO Kokou T. John	Directeur exécutif, l'AGBO-ZEGUE ONG

N°	Nom et Prénoms	Titre / Structure
30	GBETI Tchapo David	Coordonnateur en Chef, Opérations et Exploitation/ANASAP
31	GIDI Dzoka Kwami	Chef, Service Sécurité et environnement/PAL
32	GOA Ohoa Christel	Chargé de mission et infrastructures/AFD
33	GUNN Edoé	Maire, Commune Lacs 3
34	HOUNKPE Koffi	Chef, Gestion Projets/BM
35	KADRI Abdoulahi	Chef, Gestion Pêche/ Lacs 1-Aného
36	KAFETCHINA S. Koussolima	Chef, Capitainerie et sécurité du port de Kpémé/SNPT
37	KAO K. Essohanam	Chef, Division législation et réglementation/HCM
38	KAROU Toi-Tomféi	Directeur, Coopération internationale/HCM
39	KODJO Ismael Komi	Directeur, Cabinet/MEMPPC
40	KPATCHAO Kinao-Essinlog	PREMAR
41	KPENGLAME Kpassemon	Directeur, Hydrocarbures/MDPREM
42	LAWSON Latévi	Directeur, Cabinet/Lacs 1-Aného
43	LEGBEZE Dosseh	Président, FENUCCOOPETO
44	LEGBEZE Dosseh	Armateur, chalutier La Vie Nubueke
45	LEMOU Tcha	Chef, Division MD et Environnement/PAL
46	LOUYAH Komlan Vigno	PREMAR
47	MAWUGNA K. Agbéko	DCE/MCICL
48	MINGOLI Sougleman	Chef, Division sûreté et sécurité maritime/HCM
49	NADIO G. Amidou	Chef, Division Planification, suivi Évaluation et Documentation/HCM
50	NAWANTI Kombaté Yendoubé	Chef, Division SIG et Alerte/ANPC
51	PERE Samié	Directeur, port de pêche de Lomé
52	SAMA Hahima T.	PREMAR
53	SEgniAGBETO Hoinsondé	Point focal, COI UNESCO
54	SOULEMANE Abdel-Ganiou	Direction, Environnement/MERF
55	TITIKPINA Mouh'Sinatou	Chef, Division Patrimoine et Logistique/HCM
56	TOGNI Ahouefa	DCE/MCICL
57	WANDA Kpirgbéne	DGMG/DRGM/MDEM
58	YANON Galiné	Chef, Division Finance climatique/ PNUD

**DOALOS/Norad Programmes of Assistance
to meet the strategic capacity needs of the
developing States in ocean governance and
the law of the sea**

www.un.org/oceancapacity/norway