



RÉPUBLIQUE DU SÉNÉGAL
Un peuple -un but -une foi

MINISTÈRE DE L'ENSEIGNEMENT TECHNIQUE ET DE LA
FORMATION PROFESSIONNELLE

GROUPE ÉCOLE SUPÉRIEURE DE COMMERCE DE DAKAR - SUP DE CO

Tél. : (+221) 33 849 69 19 Fax : (+221) 33 821 50 74

7, Avenue Faidherbe - BP : 21354 Dakar - Sénégal



Sup de Co - Campus Point E Rue 3 prolongée, Boulevard de l'Est - Point E

Tel : +221 859 95 95 Email : ist@supdeco.sn

Fax : +221 821 59 74

La gestion de la Sécurité des navires marchands au Port Autonome de Lomé

MEMOIRE de fin d'études

pour l'obtention du *Diplôme de MASTER II* en MANAGEMENT
PORTUAIRE

Présentée par :

Mouh'sinatou TITIKPINA

Directeur de mémoire :

Ababacar NGUEBANE

Expert en transport maritime

PROMOTION

2014-2015

SOMMAIRE

<u>DEDICACE</u>	II
<u>REMERCIEMENTS</u>	III
<u>LISTE DES ABREVIATION</u>	V
<u>INTRODUCTION</u>	1
<u>PREMIERE PARTIE</u> : CADRE THEORIQUE ET METHODOLOGIQUE	4
Chapitre I : Cadre théorique	5
Chapitre II : Cadre Méthodologique	10
<u>DEUXIEME PARTIE</u> :PRESENTATION DU PORT ET DE SON ENVIRONNEMENT	13
Chapitre I : L’environnement du port autonome de Lomé.....	14
Chapitre II : Le trafic au Port Autonome de Lomé	21
<u>TROISIEME PARTIE</u> : Cadre Analytique	28
Chapitre I : Les normes internationales de protection des navires.....	29
Chapitre II : Présentation et analyse des résultats	35
CONCLUSION	48
Bibliographie	52
Sites web	56

DEDICACE

Ce mémoire est Dédié à mon père

Remerciements

Je tiens à adresser mes plus sincères remerciements à mes professeurs qui m'ont fait partager leur savoir et leur passion pour le Management Portuaire. Parmi eux, M. Ababacar NGUEBANE mon directeur de mémoire, pour m'avoir permis de travailler sur ce sujet qui me passionne, pour ses précieux enseignements son aide et l'intérêt qu'il a témoigné à mes recherches.

J'exprime une profonde reconnaissance au Commandant AYESSI Affoh responsable de la Sécurité Sureté et Environnement du Port autonome de Lomé, qui m'a aidé à comprendre les contraintes opérationnelles de la sûreté maritime. Les Agents du service mouvement du Port autonome de Lomé pour leurs explications.

Je souhaite de la même manière remercier M. Mathias LATTA PDG DU GROUPE KEL INVEST, pour ses éclairages très pertinents sur sa société de protection privée.

Mes plus vives amitiés vont à Aziz, Sahada et Abdoul Wahab GARANKE pour leur disponibilité, gentillesse, inégalable tout au long de l'année.

Enfin, je souhaite témoigner à mes parents ma gratitude éternelle.

LISTE DES ABREVIATIONS

PAL : Port autonome de Lomé

EVP : Equivalent vingt Pied

ISPS : International Ship and Port Security

ONU : Organisation des Nations Unies

OMI : Organisation Maritime Internationale

MSC : Mediterranean Shipping Company

MARPOL : Marine Pollution

SOLAS : Safety of life at Sea

BMI : Bureau Maritime International

Introduction

Bien qu'en apparence amélioration, l'état de la sécurité maritime n'est pas aussi reluisant que ne le laissent croire les statistiques en la matière. Une série d'accidents ayant culminé avec le naufrage de l'Erika le long des côtes françaises en décembre 1999 témoignent que des failles persistent, notamment dans son système juridique. Ces failles renvoient essentiellement à l'application et au contrôle déficient des règles juridiques existantes en la matière, voire leur évitement par les acteurs y associés.

Or, le susdit naufrage démontra que cette déficience n'est pas le propre de certains intervenants isolés, traditionnellement identifiés comme responsables de tous les maux dans le transport maritime, qu'il s'agisse d'armateurs « laxistes » ou d'États de pavillons « de complaisance », mais bel et bien d'un réseau entier d'acteurs.

Cette « chaîne » d'acteurs responsables de l'application des règles de la sécurité maritime se révéla, en fait, particulièrement compromise dans le cas de l'Erika et des failles furent décelées dans chacune de ses composantes; allant des chantiers navals ayant construit ou réparé le navire, jusqu'aux autorités portuaires l'ayant inspecté/détenu, en passant par les propriétaires du navire, ses gestionnaires, financiers, assureurs, sociétés de classification, son État de pavillon, affréteur, capitaine et son équipage, pour ne nommer qu'eux.

Ainsi, l'affaire de l'Erika révéla l'existence - et l'étendue véritable - de ce qu'il fut convenu de désigner comme une « chaîne de responsabilité » dans le domaine de la sécurité maritime. C'est, donc, cette chaîne d'acteurs et, le cas échéant, les mesures (légales et autres) élaborées en vue de sa responsabilisation accrue et de l'amélioration de sa fiabilité et, par extension, de celle du régime juridique de la sécurité maritime tout entier (en vue d'une mise en œuvre plus efficiente des règles y afférentes), que l'on se propose d'étudier. Pour ce faire, l'on procède à partir de ce que l'on peut convenir de considérer comme étant la dualité fondamentale du concept de sécurité maritime (« maritime safety »), renvoyant, d'une part, à la sécurité des navires (« ship safety ») et, d'autre part, à la sécurité de leur exploitation et des opérations de transport (« shipping safety »).

Dans cet ordre d'idée, depuis des décennies, l'amélioration de la sécurité en mer revêt un intérêt primordial pour plusieurs institutions, autorités nationales, organisation non gouvernementales, qui sont convaincus qu'un cadre juridique technique est la condition préalable pour entreprendre des actions concertées visant à améliorer la sécurité.

Les ports constituent le principal point de passage des échanges internationaux. Ils contribuent à l'essor du commerce international et au développement économique des nations, grâce à ses fonctions dans les domaines tels que le commerce, le transport, l'emploi, l'industrie, la monnaie et la politique.

Au Togo, le port de Lomé est l'une des portes maritimes de la sous-région. Opérant dans un environnement sous régional fortement concurrentiel, le port de Lomé doit nécessairement rechercher la performance basée sur la qualité, le coût, la célérité et la sécurité de ses services.

Après examen des origines et impacts de la piraterie, il ressort que l'impossibilité des Etats de faire respecter le Droit à protection des navires battant leur pavillon a entraîné la mise en place de mesures d'autoprotection par les armateurs.

Le débat actuel reposant sur le recours aux services de gardes armés privés pour protéger les navires est particulièrement sensible.

En effet, le marché de la protection privée a le vent en poupe mais profite quasi-exclusivement qu'aux pays occidentaux.

Par ailleurs, le développement des services de protection de navires par des gardes privées doit être analysé eu égard au monopole régalien de l'usage des armes et aux risques d'abus qu'induirait une permissivité aveugle.

Il convient, dans un premier temps, d'apprécier l'étendue du phénomène et de mesurer les impacts qui en découlent à l'échelle internationale.

Afin de contribuer à la résolution du problème de sécurité des navires marchands au Port Autonome de Lomé, nous avons choisi de mener une réflexion sur la « problématique de la gestion de la sécurité des navires marchands au port autonome de Lomé ».

Nous allons d'abord voir le cadre théorique et méthodologique pour une meilleure compréhension et analyse du sujet, puis nous verrons, les mesures qui sont prises pour sécuriser les navires, les normes internationales de protection des navires mises en place

Enfin, nous proposerons des solutions d'amélioration des conditions d'opérations de la garde armée.

Première partie :

Cadre théorique et méthodologique

CHAPITRE I : CADRE THEORIQUE

I.1.Problématique

Le trafic maritime s'est développé de manière exponentielle ces dernières années, devenant le maillon incontournable de la mondialisation et du commerce international.

Cependant, les difficultés opérationnelles que les Etats rencontrent pour assurer la sécurité des navires battant leur pavillon ont poussé les armateurs à recourir aux services de sociétés militaires privées.

Dans l'étude de la sécurité des navires, il sera d'abord question des règles portant sur la conception, la construction, l'entretien et la réparation de ces derniers. Après un bref aperçu du cadre d'élaboration de ces règles -lui-même sans assises sûres - et de leur contenu, une analyse des acteurs chargés de leur application lors de chacune desdites opérations fera ressortir les nombreuses failles en la matière.

L'on s'attardera, en second lieu, aux divers contrôles conditionnant cette sécurité, et en l'occurrence au régime de certification, d'inspections et de sanctions présent dans le domaine. L'imperfection de ce régime transparaîtra notamment de la prolifération de ces contrôles.

Traditionnellement réservés aux sociétés de classification et aux États du pavillon (à la lumière du droit international), ceux-ci, jugés défaillants, en sont venus à être également exercés par les États du port et une demi-dizaine d'acteurs individuels. Il sera, donc, question de la nature et l'étendue de ces contrôles et des initiatives et développements propres à chacun. S'agissant, cette fois, de l'exploitation des navires, il sera question de la sécurité autant dans la gestion corporative maritime qu'en matière d'équipage des navires.

S'agissant de gestion corporative, après une analyse de l'organisation du métier et des fonctions d'armateur, l'on s'attardera sur les pratiques mêmes de gestion au sein de l'industrie et les tentatives de régulation et d'assainissement de ces dernières (au niveau international). La sécurité en matière d'équipage, renverra, quant à elle, à la compétence de celui-ci et à ses conditions de travail - qu'elles aient trait aux rapports individuels ou collectifs - ainsi qu'aux initiatives d'amélioration de ces dernières présentes,

ici aussi, au niveau international. Un bref aperçu de la controverse entourant la responsabilité du capitaine du navire suite à des accidents en mer s'ensuivra.

Il sera, enfin, question des (principales) opérations de transport maritime, en l'occurrence les opérations portuaires et de navigation, mais aussi la 'fin' de ces opérations et la pratique dite du recyclage des navires. Pour ce qui est des opérations portuaires, des failles dans la sécurité transparaîtront autant au niveau des infrastructures, des services que du personnel des ports. Pour ce qui est des opérations de navigation, l'on traitera d'abord des développements affectant la sécurité dans la navigation en eaux intérieures, s'agissant des diverses aides à la navigation et services de trafic maritimes offerts par les autorités côtières, ainsi que des carences du système international de navigation en haute mer. Il sera, enfin, question de la pratique du recyclage des navires où des initiatives de la part de l'industrie ont récemment vu le jour en matière de sécurité suite à une conscientisation accrue des implications que cette pratique pouvait comporter en la matière (particulièrement du point de vue environnemental).

Pour pallier ces difficultés nous avons choisi de mener une réflexion sur la « ***problématique de la gestion de la sécurité des navires marchands au port autonome de Lomé*** ».

Par conséquent force est de se demander :

- Quelles sont les mesures de sécurité mise en place par le PAL ?
- Comment éviter les différents accidents lors des opérations d'embarquement et de débarquement ?

1.2 Objectifs de la recherche

En raison de ses nombreux atouts - grandes capacités à longue distance, souplesse, exploitation d'économies d'échelle plus efficiente que pour tout autre mode de transport, et, donc, faible consommation d'énergie, utilisation optimale de main d'œuvre et en général coûts minimes y associés - le transport maritime est devenu, de nos jours, le principal vecteur du commerce international, dont il assure, en fait près de 95% des activités et échanges.

Cette internationalité du transport maritime va encore plus loin; elle est marquée par ce qu'il fut convenu de désigner comme le principe du "n'importe", voulant que "n'importe quel armateur, exploitant n'importe quel navire, arborant n'importe quel pavillon, (puisse) embarquer dans n'importe quel port, à destination de n'importe où, à n'importe quelle moment.

La gestion des navires marchands au Port de Lomé doit être une priorité pour les Autorités Portuaires.

1.3 Hypothèse de la recherche

- La sécurité doit rester en contact direct avec les navires durant leurs séjours
- Les autorités militaires ou Etatiques doivent aider à améliorer l'artillerie de la marine national
- Le séjour des navires doit être satisfaisant afin qu'ils demandent les services de l'entreprise à chaque fois qu'ils sont sur nos côtes

1.4 Approche conceptuelle

- **Port autonome** : C'est une entreprise publique ou un organisme gérant une zone portuaire, doté d'une personnalité morale et bénéficiant d'une autonomie de gestion vis-à-vis de sa tutelle.

En général, les ports autonomes sont des entreprises publiques. Selon les pays, les ports autonomes peuvent être propriétaires ou non de leur domaine foncier et maritime. Cet organisme peut exploiter lui-même les outillages et les terminaux mais ceux-ci sont souvent mis en concession auprès d'un opérateur portuaire privé.

- **Piraterie** : C'est une forme de banditisme pratiquée sur mer par des marins appelé pirates.
- **Piraterie maritime** : Juridiquement la piraterie maritime au regard du Droit international, la définition de la piraterie est précise : « il s'agit d'actes de violence commis à des fins privées contre des personnes ou des biens exercés illégitimement en haute mer ou dans un lieu ne relevant d'aucune juridiction par ou sur des navires privés.
- **La garde armée** : Ce sont des hommes impérativement présents sur un navire sous protection à la demande des armateurs mais qui ne feront pas toute la traversée à bord. Ils sont sur les zones particulièrement dangereuses

1.5. Revue critique de la littérature

Il est important que dans tout travail de recherche scientifique l'on parcourt les connaissances existantes sur les différents problèmes spécifiques en résolution.

La revue de littérature est un exercice fondamental qui permet de s'assurer de l'état des connaissances acquises sur le sujet et de situer l'orientation du travail. Elle concerne aussi bien le problème général que les problèmes spécifiques.

Après l'attaque sur l'Achille Lauro, les Nations Unies et l'Organisation Maritime Internationale (OMI) adoptèrent la Convention de Rome (10 mars 1988, 1678 R.T.N.U. 235 afin de donner le droit aux États de poursuivre les auteurs d'actes de violence maritime non couverts par UNCLOS, notamment les actes terroristes en mer et la piraterie dans les eaux territoriales (les exigences de l'article 4 de la Convention de Rome doivent cependant être respectées).

Les trois exigences tant débattues d'UNCLOS sur la piraterie ne se retrouvent pas à cette convention. Les dispositions importantes de cette convention sont d'abord celles qui requièrent que certains États parties établissent leur compétence sur les actes illicites alors que d'autres États n'ont que la faculté de le faire.

Il n'existe présentement ni définition reconnue du terrorisme, ni convention portant sur le terrorisme maritime. Le terrorisme maritime est une réalité actuelle (par exemple, les attaques sur l'Achille Lauro et le MT Limburg), et les navires commerciaux sont très vulnérables à de telles attaques puisqu'ils transportent fréquemment des substances dangereuses, telles des armes biologiques ou chimiques (l'IMB a d'ailleurs publié une mise en garde contre la forte possibilité d'une attaque politique sur des navires transportant des produits chimiques par des pirates/terroristes).

Les ports maritimes connaissent une croissance continue des volumes d'EVP transitant en leur sein. Les ports ouest africains, plus particulièrement celui de Lomé dotés d'un terminal à conteneurs, géré par les compagnies privées : MAERSK et BOLLORÉ, respectivement premier et troisième groupe

maritime en termes de transport de marchandises conteneurisées, connaît une croissance de ses volumes d'EVP.

Ces mouvements nécessitent de ce fait, une utilisation intensive des réseaux de transports. Les plates-formes portuaires constituent des interfaces où se déroulent toutes ces activités.

Lorsqu'on sait que le coût d'un produit à la consommation est en partie fonction de la qualité de service, des performances ou du moins du rendement des opérations de transport sur le territoire portuaire, il devient impérieux de s'interroger sur le fonctionnement des activités et de leurs gestions lors de l'arrivée des navires.

En effet, au Port de Lomé, la gestion des opérations tant marine militaire que marchande sont prises en compte et sont très souvent menées à bien avec tous les acteurs qui soumettent leurs idées de gestions, afin de contribuer au développement du port.

A ces observations se greffent bien d'autres facteurs qui en quelque sorte peuvent limiter les performances globales du port de Lomé. Le transport joue un rôle capital au sein de l'économie de par son omniprésence dans la chaîne de production et ce, à toute échelle géographique.

L'amélioration de la gestion des ports est un préalable à la poursuite du développement du secteur des transports maritimes en Afrique de l'Ouest. La formulation des hypothèses de travail donne une orientation quant à la recherche des objectifs et les éventuels résultats attendus. Ainsi, les différentes hypothèses mentionnées ci-dessous, en relation avec les objectifs de recherches, s'inscrivent dans cette logique de donner à notre recherche les résultats probables à atteindre tels que : Les informations complètes sur les navires rendront meilleures les services fournis par la société,

Une augmentation d'artillerie des marins militaires et une mise à disposition de consultants à bord des navires lors des opérations d'embarquement et de débarquement feront courir moins de risques.

CHAPITRE II : CADRE METHODOLOGIQUE

Il s'agit ici de présenter notre cadre méthodologique à savoir ; la population cible, l'échantillonnage, les variables utilisées, la collecte des données et les difficultés de terrain.

II.1 Méthodes et Techniques d'investigation

Les outils de collectes que nous allons utiliser pour mener à bien cette étude et atteindre nos objectifs tout en vérifiant nos hypothèses sont :

- la recherche documentaire (Bibliographie)
- un questionnaire en guise d'étude quantitative et comparative qui rend un travail plus scientifique.
- Internet (Google)
- Entretiens avec le responsable de la sûreté sécurité environnement de la capitainerie du Port Autonome de Lomé

II.2 Recherche documentaire

Pour mieux cerner notre thème et enrichir notre cadre général, la recherche documentaire s'avère incontournable d'autant plus qu'elle nous permet d'orienter notre cadre méthodologique.

Les moyens qui seront privilégiés pour cette recherche documentaire sont les ouvrages, les rapports et études [De L'Union Africaine], les articles et mémoires abordant directement ou indirectement le thème de la sécurité des navires et les statistiques de la Direction du port autonome de Lomé et de la marine Togolaise.

II.3 Constitution de l'échantillon

L'échantillonnage est la méthode et l'opération par laquelle un échantillon est construit de manière à y observer un ou plusieurs phénomènes et à extraire des informations à extrapoler à l'ensemble de la population de référence. C'est un sous-ensemble d'individus statistiques prélevé dans une population dite de référence ou population - mère. Notre population cible est constituée par l'ensemble des manutentionnaires, des déclarants en douane

et transitaires travaillant au Port Autonome de Lomé et des transporteurs (conducteurs de camions remorques).

Le choix de notre échantillon s'est fait par quota suivant chaque groupe socio-professionnel

Nombre de personnes	Catégorie socio professionnelle	Age	Sexe
20	-Capitainerie du port -Marins -Agents du port -Acteurs du transport maritime -Administration des affaires maritimes - Responsables d'entreprises de sécurité	(25-40)	Féminin
80	- Capitainerie du port -Marins -Responsables de la marine -Agents du port -Pompier -Armateurs -Capitaines -Second au capitaine -Matelots -Acteurs du transport maritime -Administration des affaires maritimes - Pilotes - Responsables d'entreprises de sécurité	(25-60)	Masculin
Total : 100			

II.4 Instruments de l'enquête

Afin de mener à bien notre étude, l'instrument de notre enquête est un questionnaire (vous le trouverez en annexe) que nous avons élaboré. Ce questionnaire regroupe toutes les questions qui nous ont permis de récolter les avis des acteurs (Capitaines de navires, Marins, personnel du PAL...), par rapport à la sécurité des navires, et des actions qui sont menées pour lutter contre la piraterie maritime.

Nous avons aussi utilisé internet, les entretiens avec des cadres du PAL.

II.5 Entretiens, collecte des données

Nous permet d'avoir l'opinion personnelle de professionnelles évoluant dans le domaine du transport sur les difficultés qu'ils rencontrent du fait de la congestion, du manque d'infrastructure et de comparer leurs points de vue.

Ainsi une étude quantitative effectuée à base d'un questionnaire est indispensable.

II.6 Difficultés rencontrées

Nous avons rencontré plusieurs obstacles lors de l'élaboration de ce document. Parmi ceux-ci : l'insuffisance de documentation surtout par rapport à la garde privée des navires en Afrique de l'ouest puis que c'est une nouvelle méthode qui a récemment commencé par être mise en vigueur, dans certains pays de l'Afrique de l'ouest où la piraterie sévit.

Certes il y a des mesures qui sont prises mais nous avons la conviction que d'ici quelques années tous les pays côtiers menacés l'adopteront.

Le peu de documents que nous avons pu avoir ne sont pas bien détaillés et ne traitent pas concrètement de ce concept du début jusqu'à la fin.

Ce ne sont juste que des approches. Il a fallu que nous nous rendions sur place ce qui a engendré des coûts notamment le billet d'avion.

Malgré cela, nous n'avons pas pu récolter toutes les données chiffrées de l'entreprise pour des soucis de confidentialité ni eu accès aux statistiques récentes.

Nous noterons aussi les rendez-vous reportés à plusieurs reprises avec les différents responsables du fait de leurs emplois du temps très chargés.

Mais grâce à l'internet, aux rapports d'études faits sur les ports en Afrique de l'ouest, des informations recueillies auprès du personnel du PAL et dans les coupures nous avons pu mener à bien notre étude.

Deuxième partie:

Présentation du port et de son
environnement

CHAPITRE I : ENVIRONNEMENT DU PORT AUTONOME DE LOME

Véritable plaque tournante du circuit de distribution en Afrique de l'Ouest, le Port de Lomé afin de jouer pleinement son rôle de port de transbordement, a pour objectif de participer à la promotion du commerce extérieur en améliorant les conditions de traitement des marchandises, afin de répondre aux enjeux économiques du pays et des autres pays de l'hinterland, satisfaire aux besoins croissant de la population, améliorer la sécurité des biens en transit, moderniser les infrastructures et les procédures afin d'assurer une meilleure fluidité des opérations , participer au développement de pôles de croissance grâce aux connexions directes avec les ports maritimes voisins, via des grands axes du réseau routier et ferroviaire, enfin répondre aux attentes de la clientèle, en initiant de grands projets de développement des infrastructures et équipements. Ces projets concernent essentiellement la réalisation d'une darse, la construction d'un troisième quai et l'extension du quai minéralier.

I.1 L'historique et localisation de la plateforme portuaire

L'histoire de l'industrie maritime et portuaire du Togo est étroitement liée à l'histoire coloniale du Pays. Elle a commencé avec les Allemands qui construisent en 1890 un wharf en bois sur des pieux métalliques. Suite à un incendie, cet édifice sera remplacé en 1904 par un 2ème wharf en charpentes métalliques sur pieux en béton.

Mais ce wharf sera emporté en 1911 par un raz de marée. Ce qui a amené à l'édification en 1912 d'un troisième wharf avec une passerelle coudée, mais également endommagé par une tempête en 1924.

A la fin de la Première Guerre mondiale, une opération conjointe franco-britannique force les Allemands, retranchés à Atakpamé (capitale de la région des Plateaux), à capituler dès le mois d'août 1914. Le Togo est placée sous mandat de la Société des Nations (SDN). Sur décision de la SDN prise le 10 juillet 1919, la France et l'Angleterre se partagent l'occupation du territoire togolais.

C'est ainsi que les Français construisent un autre wharf dont l'exploitation démarre en 1928. C'est en 1959, que les Autorités Togolaises d'alors décident de doter le Togo d'un port en eau profonde, vu l'incapacité du wharf français à faire face à l'accroissement du trafic, malgré son renforcement au cours des années 1955 et 1956.

Le 27 avril 1960 le Togo devient indépendant et le 20 juillet de la même année un accord de coopération économique et technique entre la République Fédérale d'Allemagne et la République Togolaise est signé pour la construction d'un port.

Les études de faisabilité sont confiées au Cabinet Lackner. Le 23 novembre 1962 à lieu la pose de la première pierre pour la construction du Port de Lomé. Les travaux qui ont été confiés à un groupement d'entreprises allemandes, vont démarrer en 1964 pour s'achever quatre années plus tard. Le Port de Lomé sera inauguré le 26 avril 1968 et la date du 1er mai 1968 est reconnue comme date de démarrage officiel de l'exploitation du Port de Lomé.

Cependant, le 21 janvier 1967 demeure la date marquante dans l'histoire du Port qui voit pour la première fois arriver la « Birte Hugo Stinnes », son premier bateau à quai.

La configuration du Port de Lomé à ce moment comprenait un môle constitué d'une dalle en béton armé sur pieux en béton précontraint centrifugé de 75 cm de diamètre et de 12 cm d'épaisseur battus à la sonnette.

Vu l'essor des activités portuaires et des trafics annuels qui passent de 252.600 tonnes de marchandises en 1968 à 402.600 tonnes en 1972, l'extension des installations à partir de 1974 était une nécessité.

I.1.2 Localisation de l'infrastructure

Ainsi, de nouvelles infrastructures sont mises en place : une contre jetée constituée par une brise-lames de 950 m de long et un enrochement de gneiss formant la limite Est du port, un quai minéralier avec un mur de quai en planches d'acier de 210 m, un appontement pétrolier en béton armé construit en ducs d'albe élastiques d'un tirant d'eau de 14 m, une amorce de

port de pêche offrant une longueur de quai utile de 70 m et des bâtiments annexes.

En 1980, un second môle est construit et est constitué de 525 m de rideau de palplanches avec couronnement en béton armé.

Ainsi le Port de Lomé était fin prêt à accueillir tous les types de navires et de marchandises.

Plaquette tournante d'un vaste réseau de distribution, le Port de Lomé offre une étendue de services portuaires uniques et compétitifs.

Par sa situation géographique régionale exceptionnelle, le Port est la Porte Océane du Sahel. Le Port Autonome de Lomé est le seul port en eau profonde de la sous-région possédant un ensemble Initialement conçu pour un trafic annuel de 400 000 tonnes de marchandises diverses, le port draine aujourd'hui près de 8 000 000 tonnes.

Le Togo, par sa situation géographique, ses ressources humaines et son potentiel économique occupe aujourd'hui une place stratégique pour le développement de l'Afrique de l'Ouest.

Le Togo qui compte une population estimée à plus de 6 millions d'habitants, a choisi depuis l'indépendance, de miser sur sa position géographique privilégiée de pays côtier pour servir de pont de jonction entre l'Europe, l'Asie, l'Amérique et les pays africains sans littoral. Plate-forme de services d'une grande capacité, il assure le commerce et le transit des marchandises vers les pays enclavés.

Compte tenu d'une activité industrielle réduite, la grande majorité des importations du Togo est composée de biens de consommation.

I.1.3 Statut juridique

A sa création le 07 avril 1967, sous la forme d'un établissement public à caractère industriel, le port Autonome de Lomé assurait, outre ses fonctions régaliennes, les fonctions industrielles et commerciales.

En 1980, il est érigé en une Direction Générale, sous la tutelle de l'Etat. Il sera transformé en société d'Etat en octobre 1991 par le décret portant

réforme du cadre institutionnel et juridique des entreprises publiques. En 2000, les activités de manutention ont fait l'objet de concession.

En plus de ses fonctions régaliennes, l'Autorité Portuaire a en charge l'exploitation des installations, le pilotage et le remorquage des navires, la garde matérielle et juridique des marchandises, le service des phares et balises, la vigie et la radio, la gestion du domaine portuaire et maritime.

Par ailleurs, elle conserve la manutention de certaines catégories de marchandises, notamment le blé, le clinker et les hydrocarbures.

I.1.4. Missions assignées au PAL

Le Port de Lomé représente l'élément moteur de l'activité économique du Togo. Plus de 80% des échanges commerciaux y transitent.

En outre, la diversité de ses activités, toutes créatrices de richesses et génératrices d'emplois, ainsi que les possibilités considérables de développement dont il dispose, permettent d'apprécier son positionnement dans son environnement et son poids économique.

Pour les pays sans littoral tels que le Burkina Faso, le Mali et le Niger, le Port de Lomé est le Port de transit par excellence, remplissant ainsi sa vocation d'outil d'intégration économique sous régionale.

Le port de Lomé possède d'énormes potentialités qui en font un véritable pôle d'éclatement sur la côte ouest africaine, confirmant ainsi sa vocation historique d'outil d'intégration sous régionale.

Situé à 06°08 N et 01°17 E, le Port de Lomé est le seul port sur la côte ouest africaine par lequel on peut atteindre plusieurs capitales en un seul jour.

Le Port de Lomé offre ainsi l'avantage d'acheminement des marchandises à des délais de temps et des coûts très compétitifs.

1. Port en eau profonde: Avec une profondeur de 15 m, le Port de Lomé est le seul port en eau profonde de la côte ouest africaine avec de grandes possibilités d'extensions.
2. Des conditions naturelles et nautiques exceptionnelles: Le bassin du Port est délimité par deux digues de 950 m et 1720 m de long qui le protègent de l'ensablement.

3. Par ailleurs, Lomé bénéficie d'un marnage faible (1.20 m) et de vents modérés. Ces conditions permettent ainsi un accès au Port 24 heures sur 24 à tout type de navire.
4. Port franc: Grâce au statut de port franc dont jouit le Port de Lomé, la manutention et le transfert des marchandises dans l'enceinte portuaire s'effectuent sans contraintes douanières; il en résulte une réduction significative des coûts de passage des marchandises.
5. Un grand domaine portuaire: A la fois carrefour international d'échanges, le Port de Lomé, avec un domaine 900 ha est aussi un pôle d'attraction pour le commerce et l'industrie grâce à une vaste zone franche industrielle où sont implantées plusieurs dizaines d'entreprises.
6. Ces entreprises bénéficient des infrastructures portuaires de qualité, d'une réglementation souple et des avantages fiscaux, douaniers et financiers.
7. Un service de convoyage unique dans la sous-région ouest africaine: Avec l'Opération «Solidarité sur la Mer» le Port Autonome de Lomé assure l'acheminement en toute sécurité des marchandises en transit pour les pays sans littoral.
8. Sécurité optimale des biens et marchandises et rapidité des opérations: L'un des atouts du Port Autonome de Lomé repose sur la rapidité des formalités administratives qui est le résultat des efforts de simplification des circuits d'enlèvement des marchandises. Le Port de Lomé peut se vanter de posséder un système de sécurité bien apprécié de ses utilisateurs et des opérateurs économiques.
9. Une gestion informatisée des opérations de traitement et de mouvement des navires: Le Port de Lomé a développé un système informatique intégré prenant en compte les mouvements des navires et la facturation des différentes prestations portuaires.

I.1.5. Infrastructures

Le Port de Lomé possède des infrastructures performantes qui répondent à la diversité du trafic et des marchandises. L'ensemble des infrastructures comprend: les quais, les magasins, les parcs et les terre-pleins.

Les quais : Le 1er môle : Ce quai de 72mètres sur 366,5mètres et dédié aux marchandises conventionnelles offre la possibilité d'accueillir quatre navires et un cinquième en bout de quai.

Le 2ème môle : C'est un Terminal à conteneurs polyvalent de 140 mètres sur 250 mètres avec deux postes à quai et un tirant d'eau de 12 mètres pour l'accueil de gros porte-conteneurs.

Le quai minéralier : Avec une longueur de 210 m et un tirant d'eau de 11,5 mètres, le quai minéralier est adapté au trafic du ciment, du clinker, du gypse et de la pouzzolane.

Le quai pétrolier : Avec 250 mètres de quai et un tirant d'eau de 14 mètres, l'appontement pétrolier reçoit les plus grands tankers pour le déchargement des hydrocarbures.

Le Port de pêche : Une amorce de port de pêche permet avec 70 mètres de quai l'accostage de 7 à 9 chalutiers.

Les magasins : Les superficies couvertes d'entreposage comprennent d'importantes capacités de plus de 110.000 m² dans l'enceinte portuaire et plus de 100.000 m² à l'extérieur.

Les terre-pleins couvrent une superficie de plus de 200.000 m² et plus de 600.000 m² de parcs sont disponibles pour le stockage des véhicules d'occasion. Une aire de 40.000 m² dénommée «Terminal du Sahel» a été aménagée en banlieue nord de la capitale Lomé pour le stationnement des véhicules et camions à destination des pays sans littoral.

I.1.6. Accueil des navires

La Capitainerie du Port assure en continue la régulation du trafic, règle l'ordre d'entrée et de sortie des navires, ainsi que de tous les mouvements de navigation dans le port. Elle dispose à cet effet d'outils performants d'aide à la navigation comprenant un service radar, des phares, des balises, des bouées d'approches et un système de télésurveillance VTS.

Elle est également dotée d'un service de remorquage équipé de trois remorqueurs puissants, de vedettes porte-amarres et de deux pilotines. La

Capitainerie assure également le service de lutte contre l'incendie avec trois camions incendies.

La manutention est assurée par des entreprises privées qui possèdent une riche expérience dans le domaine et offrent les services des plus compétitifs. Depuis 2006, le Port de Lomé est équipé de deux géantes grues LIEBHERR LMH400 avec une capacité de chargement/déchargement allant jusqu'à 100 tonnes. Avec ces engins modernes acquis par PROGOSA et CMA CGM, le Port de Lomé est capable de traiter des navires de grandes capacités et d'attirer le flux de marchandises en provenance d'Asie et de développer son rôle dans le transbordement et dans la desserte de l'hinterland.

Répondant aux normes du Code International pour la Sûreté des Navires et des Installations Portuaires (Code ISPS), un scanner mobile est opérationnel au Port de Lomé depuis 2003.

Ce Scanner à rayon X permet de visualiser en 2 ou 3 minutes le contenu d'un véhicule ou d'un conteneur à travers une image radioscopique sans avoir à effectuer une inspection physique.

Chapitre II : Le trafic au port Autonome de Lomé

Dans la sous-région Ouest Africaine, le Port Autonome de Lomé seul port en eau profonde de Nouadhibou en Mauritanie jusqu'au Cap en Afrique du Sud voit le jour le 26 Avril 1968 avec des zones où les marchandises peuvent être regroupées et dirigées vers les lieux de consommation.

Dans cette optique, le Port Autonome de Lomé se dote dès sa création d'un premier môle d'une longueur de 366,50 m avec une capacité de traitement de 400 000 tonnes destiné aux cargos et un deuxième môle en 1980 avec une longueur de 450 m, une largeur de 140 m et une capacité de traitement de 525 000 tonnes qui sera réaménagé en 1984 avec des capacités d'entreposage revues à plus de 600 000 tonnes.

Ce deuxième môle est destiné aux porte-conteneurs puisque la tendance actuelle dans le transport maritime mondial est au développement de la conteneurisation. Cette conteneurisation qui est apparue au Port Autonome de Lomé en 1971¹⁵, a pris de plus en plus de l'ampleur à partir des années quatre-vingt.

Ainsi, le trafic conteneur est passé de 42 953 boîtes en 1986 à 38 368 en 1992 et de 39 184 en 1997 à 176 388 boîtes en 2007.

Pour répondre aux exigences d'un marché maritime de plus en plus croissant et assurer l'efficacité des activités portuaires, la manutention au Port Autonome de Lomé est assurée depuis 2002 par les sociétés privées SE2M, SE3M, MANUPORT et ECOMARINE, de même le code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS) a été inauguré en 2008 lors de la célébration des 40 ans d'activité du Port Autonome de Lomé.

II.1. Les engins lourds de manutention

Ils visent une mécanisation et une accélération du travail en favorisant le chargement et le déchargement des conteneurs de même que la suppression des ruptures de charges lors des opérations de débarquement et d'embarquement des conteneurs car plus les équipements sont inadéquats, plus les économies et les chargeurs se trouvent contraints de payer le prix de l'inefficacité du port.

En conséquence, de la mauvaise productivité et de l'inefficacité du port, les charges directes telles que les taxes portuaires perçues et les coûts d'expédition sont élevés. En sus de ces coûts directs, les chargeurs supportent des coûts indirects de logistique liés aux frais prohibitifs prélevés sur le stockage et au temps d'immobilisation, ce qui constitue probablement des surcoûts encore plus importants.

Selon le rapport de la CNUCED (2003), les procédures de manutention seraient en moyenne quatre fois plus longues au port de Cotonou que dans les ports concurrents comme ceux de Lomé (Togo) et de Tema (Ghana). Au Port Autonome de Cotonou, le temps de passage des conteneurs atteignait 10 jours soit 2 fois la moyenne régionale.

Le temps de séjour à quai est donc un critère décisif du choix du port d'escale. En règle générale, l'inefficacité d'un port est intimement liée à un temps d'immobilisation plus long. Face à cette contrainte, les compagnies maritimes n'hésitent pas à augmenter les frais d'expédition du reste imputés aux chargeurs qui doivent à leur tour acquitter des frais plus élevés parce que les compagnies maritimes limitent la capacité du navire afin de diminuer leurs charges fixes.

II.2. Les petits matériels de manutention

Les petits matériels de manutention ont pour but de permettre à une main d'œuvre peu nombreuse d'effectuer dans les meilleures conditions de commodité et avec le minimum d'effort un travail qui exigeait dans le temps une main d'œuvre nombreuse. Nous pourrions ainsi noter :

- Les spreaders mécaniques et automatiques, un coloré en jaune qui a un double lift et qui peut donc prendre deux conteneurs de 20 pieds côte à côte ou un 40 pied et un autre coloré en rouge qui ne peut prendre qu'un 20 pied.
- Les babouins qui sont des anneaux utilisés pour accrocher les marchandises aux spreaders.
- Les élingues à crochet qui sont des cordages munis de crochets utilisés pour soulever les conteneurs vides.

- Les manilles qui sont des anneaux ou étriers utilisés pour relier deux longueurs de chaîne ou relier les élingues aux spreaders.
- Les crochets de 2, 5 ou 9 tonnes.
- Les chaînes en T qui sont plus souvent utilisées pour débarquer les conteneurs arrimés en cale.
- Les tendeurs utilisés pour les colis transportés en flat.

II.3.La manutention bord ou stevedoring

Elle consiste en un regroupement des opérations de chargement et de déchargement des navires. Ces opérations sont effectuées de façon cyclique à savoir la prise du conteneur en cale ou sur le pont, le transfert puis la pose du conteneur à terre. Lorsqu'elle s'effectue du bord à terre ou inversement grâce aux grues, on parle de manutention verticale. C'est le cas des navires porte - conteneurs. Cependant lorsqu'elle s'effectue par la rampe du navire à l'aide de chariots ou tracteurs, on parle de manutention horizontale. C'est le cas des navires rouliers (RO/RO).

II.2.1.Le service manutention bord

Le service de la manutention bord a pour fonctions essentielles de monter les dossiers des navires annoncés aux quais 3, 4, 5, 6 et 7, de préparer leurs escales, d'exécuter les opérations de débarquements et d'embarquements sur les navires, d'en établir un rapport d'escale en fin d'opération, le tout couronné par le montage du dossier de facturation bord des opérations effectuées. Ce service est dirigé par un chef service manutention bord et regroupe :

- Les superviseurs
- Les acconiers qui sont les adjoints aux superviseurs
- Les chefs pointeurs qui sont les secrétaires de l'aconage et qui sont sous la responsabilité des superviseurs et acconiers.
- Les pointeurs (pointeurs bord, pointeurs quai, pointeurs d'approche et pointeurs d'apurement) qui sont sous la responsabilité directe des chefs pointeurs.

Il faut ajouter à ces catégories professionnelles, les grutiers mobiles et simples, les boscós (responsables de la gestion et de l'entretien des petits matériels de manutention), les lashing mens, les dockers (professionnels et occasionnels) et les opérateurs des trackings directement liés entre eux (tracking débarquement / embarquement, tracking saisie manifeste, etc.).

II.2.2. Les activités du service manutention bord

Pour opérer un navire, le service manutention bord doit au prime abord constituer le dossier du navire et préparer son plan d'escale. Le dossier d'escale comprend :

- Les documents du navire pour débarquement comprenant l'avis d'arrivée qui précise le nom du navire, le nom de l'armement et de l'agence consignataire maritime se trouvant ici à Lomé, l'heure d'arrivée, la provenance et la destination du navire, sa jauge brute et nette, son tirant d'eau, la liste des conteneurs à débarquer ou à shifter, le plan de débarquement et les instructions liées au débarquement en provenance du shipplanneur.
- Les messages et informations (instructions) sur le chargement du navire envoyés par mail par l'agence ou le shipplanneur.
- Les documents du navire pour embarquement qui contiennent, les prévisions de chargement en provenance de l'agence et le plan d'embarquement.

A partir du dossier ainsi constitué, le chef pointeur élabore la fiche de préparation d'escale et la fiche de répartition des mouvements par grue (fiche RED). La fiche RED permet de savoir le nombre de mouvements total qui sera effectué par chaque grue et partant sur tout le navire, ceci permet de prévoir l'heure à laquelle le navire peut terminer ses opérations pour annoncer l'arrivée d'autres. Cette fiche permet de prévoir entre autres l'ETD (Estimate Time of Departure) étant entendu que la durée d'une escale est déterminée par la charge de la grue la plus chargée.

A l'accostage du navire, l'équipe d'aconage composée d'un superviseur d'un acconier, d'un chef pointeur et d'un pointeur bord va à bord pour effectuer l'arraisonnement c'est-à-dire comparer la fiche de répartition des

mouvements par grues, le plan de débarquement et d'embarquement de la SE2M TOGO, bref toutes les informations relatives à l'escale avec celles du chief mate (premier officier du navire) et ceci en présence du représentant de l'agence consignataire.

Cette phase de la manutention bord est primordiale car elle marque le début des opérations commerciales. Une fois les documents comparés et reconnus conformes par les trois parties, on passe alors au démarrage des activités de manutention bord c'est-à-dire aux opérations de débarquement, celles de l'embarquement suivront plus tard. Notons qu'on peut commencer une escale par les opérations d'embarquement s'il n'y a pas de conteneurs à débarquer.

II.3. Les activités de l'aconage

Elles sont organisées par le service manutention bord appuyé par la direction d'exploitation et exécutées par l'équipe de l'aconage avec en tête les superviseurs. Les pointeurs sont positionnés en fonction du nombre de mâts du navire à raison d'un pointeur à bord et d'un autre à quai.

Les pointeurs quai ont pour rôle essentiel d'enregistrer dans le cahier de pointage tous les conteneurs embarqués, débarqués ou déplacés selon leur sigle, leur numéro, leur clé, leur type ISO, leur plomb et selon aussi leur rapport d'avarie.

Les pointeurs bord pointent tous les conteneurs en fonction de leurs destinations et de leurs positions sur le navire. Il faut noter que les conteneurs 20 pieds sont disposés dans les bays impairs tandis que les conteneurs 40 pieds dans les bays pairs. Pour manutentionner les conteneurs certains navires utilisent des grues à leur bord tandis que d'autres les grues mobiles pour des raisons de rapidité.

A la fin des opérations, le service manutention bord, par le biais du chef pointeur établit le rapport d'escale à partir des rapports de travail des superviseurs et acconiers et des cahiers de pointage dûment signés par chaque pointeur ceci à bord du navire. L'heure de sortie du navire est fixée par l'agence consignataire en accord avec le chief mate en présence du superviseur. Le chef pointeur se charge alors de transmettre le certificat de

sortie du navire à la capitainerie du PAL. Le rapport d'escale établi en fin d'opération comprend, le numéro d'escale, le nom du

navire et de l'armement, sa provenance et sa destination, l'heure d'arrivée en rade, à quai et l'heure du début et de fin des opérations, le nom de l'agence consignataire, le numéro du voyage et du poste à quai, et les détails des opérations effectuées (débarquement en import conso, en import transbo, shifting bord/bord, bord/quai ou bord/quai/bord, embarquement export simple, export transbo, ceci en conteneurs pleins et ou vides, le mouvement des twistlock boxes et des panneaux). Ce rapport d'escale résume toutes les activités effectuées par les grues permettant ainsi d'établir la facture bord à payer par l'armateur via l'agence consignataire.

Soulignons que pour les navires de la ligne Atlantique (DELMAS) utilisant le logiciel BELCO et ceux du groupe CMA-CGM utilisant le PLANMASTER, leurs opérations font l'objet d'un suivi informatique par la SE2M TOGO au niveau de la cellule BELCO-PML et Contrôle.

II.4.La cellule BELCO - PML et Contrôle

Elle a pour tâches essentielles de monter les dossiers des navires DELMAS et CMA-CGM, de préparer leurs escales, d'en établir la fiche RED (Répartition Détaillée) avant de les envoyer au bureau des chefs pointeurs, d'exécuter et de contrôler informatiquement toutes les opérations de débarquement et d'embarquement se passant à quai grâce à l'utilisation des logiciels BELCO et PLANMASTER (PML). Ces deux logiciels sont conçus comme des systèmes de gestion de bases de données relationnelles aux traitements des navires.

Ainsi, toutes les opérations de manutention bord effectuées à quai sont aussi effectuées automatiquement sur ordinateurs en qualité de suivi, de manière à s'assurer que chaque conteneur ait été embarqué ou débarqué exactement selon le plan envoyé par le shipplanneur ou l'agence consignataire. A la fin des opérations sur les navires, tous les documents du navire à son départ de Lomé sont envoyés en fichiers EDI ou PCK par cette cellule au shipplanneur, à l'agence consignataire et aux responsables hiérarchiques de la SE2M TOGO. Cependant, il faut noter que chaque agence consignataire maritime a

son propre logiciel de traitement des opérations sur navires porte-conteneurs.

Ainsi le logiciel BELCO est utilisé pour traiter les navires de la ligne Atlantique appartenant à l'armement Delmas et le PML pour traiter les navires de l'armement CMA-CGM. Entre autres attributions de cette cellule, on note le contrôle du rapport d'escale établi par les chefs pointeurs en fin d'opérations, le contrôle de tous les documents de l'escale, la transmission des documents de l'escale au secrétariat de la direction d'exploitation, la gestion stock des plombs vides des agences, l'établissement du tableau des données statistiques des navires traités, etc.

Troisième partie:

Cadre Analytique

CHAPITRE I : LES NORMES INTERNATIONALES DE PROTECTION DES NAVIRES

1.1 La Convention MARPOL

Adoptée à Londres le **2 novembre 1973**, la **convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL)** a remplacé la convention de 1954 qui se limitait à la pollution par les hydrocarbures. Il s'agissait en effet d'aller très au-delà des seuls rejets d'hydrocarbures pour chercher à limiter toutes les formes de pollutions par les navires, qu'il s'agisse de pollution de la mer, de la terre ou de l'atmosphère.

La convention MARPOL étend les restrictions existantes en matière de pollution par les hydrocarbures due à l'exploitation des navires. Elle prescrit certains types de matériels ou certaines caractéristiques de conception pour les navires citernes.

Elle réglemente enfin d'autres formes de pollution par les navires, à l'exception du rejet en mer des déchets par immersion, traité par la convention de Londres de 1972, puisqu'elle aborde la pollution par les produits chimiques liquides, les substances nuisibles transportées en colis, les eaux usées et les ordures.

Initialement, l'entrée en vigueur de la convention MARPOL supposait la ratification des annexes I (hydrocarbures) et II (produits chimiques liquides) par 15 États représentant au moins 15% du tonnage de la flotte mondiale de commerce, la ratification des annexes III, IV et V demeurant facultative.

Les difficultés rencontrées par certains États pour mettre en œuvre les dispositions de l'annexe II, relative aux produits chimiques liquides, ont retardé l'entrée en vigueur de la convention. À la faveur de l'adoption le **17 février 1978** d'un **protocole visant à renforcer les dispositions de l'annexe I, relative aux hydrocarbures**, il était décidé de permettre aux États adhérant à la convention d'appliquer en priorité l'annexe I, l'annexe II ne devenant obligatoire que trois ans après l'entrée en vigueur de cette dernière. Cette disposition transitoire a permis de lever les réticences des États et d'engager un large mouvement d'adhésion.

Telle qu'elle se présente aujourd'hui, la convention MARPOL reprend les dispositions de la convention de 1973 modifiées par le protocole de 1978. Elle est mentionnée sous l'appellation MARPOL 73/78.

L'annexe I, relative à la prévention de la pollution par les hydrocarbures, et l'annexe II, relative à la prévention de la pollution par les substances liquides nocives ont été ratifiées par 130 États représentant la quasi-totalité du tonnage de la flotte mondiale de commerce (97,07%).

Enfin, aux cinq annexes adoptées en 1973 et progressivement entrées en vigueur depuis lors, a été ajoutée en septembre 1997 une sixième annexe relative à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires, qui fait l'objet du présent projet de loi.

En ce qui concerne le **contrôle de l'application de la convention**, celle-ci prévoit que les violations commises dans la juridiction d'un Etat-partie sont sanctionnées soit par la législation de cet État, soit par la législation de l'État du pavillon.

À l'exception des navires de très petite dimension, les navires effectuant des voyages internationaux doivent avoir à bord des certificats internationaux en cours de validité.

Ces certificats valent commencement de preuve que le navire satisfait aux prescriptions de la convention MARPOL lorsqu'il entre dans un port étranger.

Toutefois, s'il existe des raisons précises de penser que les caractéristiques du navire ou de son équipement diffèrent sensiblement de celles qui sont portées sur le certificat, ou s'il n'y a pas à bord du navire de certificat en cours de validité, l'autorité qui effectue l'inspection peut empêcher le navire d'appareiller jusqu'à ce qu'elle se soit assurée qu'il peut prendre la mer sans danger excessif pour le danger marin.

1.2 Convention SOLAS

SOLAS (pour Safety of life atSea, de son nom complet international convention for the Safety of life at Sea) est un traité international visant à

définir différentes règles relatives à la sécurité et l'exploitation des navires.

Traduite en français :

Pour la sauvegarde de la vie humaine en mer. Cette convention s'applique en général aux navires de jauge brute supérieure ou égale à 500tjb qui effectue des voyages en eaux internationales.

En 1985, le comité de la sécurité maritime de l'OMI a préparé des recommandations en vue d'établir des critères météorologiques concernant la stabilité à l'état intact.

Cette résolution est applicable aux navires de charge et de passagers d'une longueur égale ou supérieure à 24 m et aux navires de pêche d'au moins 45 m. Là encore, ces critères ne s'appliquent pas à la majeure partie des navires de passagers et de pêche utilisés dans les pays en développement.

1.3La Convention ISPS

International Ship and port Security (ISPS), qui en Français signifie Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires, est un code en deux parties (A et B), qui été adopté le 12 décembre 2002 par la résolution de la Conférence des gouvernements contractants à la Convention Internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), de 1974

L'ISPS, Internationalship and Port Security, qui en français signifie Code international pour la sureté des navires et des installations portuaires est entré en vigueur depuis juillet 2004.

Bien que les menaces répertoriées dans le cadre du transport maritime soient de diverses natures : actes de piraterie (détournement des cargaisons, prises d'otages), actes terroristes (sabotage des installations), trafics illicites (contrebande d'armes ou de stupéfiants), immigration clandestine, catastrophes naturelles (naufages, voies d'eau et l'échouement)... le code ISPS ne dispose que d'un champ d'action réduit et limité exclusivement à la prévention des actes de terrorisme. Il ne doit donc en aucun cas être confondu avec la sécurité maritime.

Le code ISPS s'applique aux navires effectuant des voyages commerciaux à l'échelle internationale et aux installations portuaires desservant ces types de navires.

En revanche, il ne s'applique pas aux navires de guerre, navires de guerre auxiliaires, ou encore navires appartenant ou gérés par un gouvernement contractant pour des activités non commerciales.

D'une manière générale, le code ISPS est un outil international de prévention des actes illicites contre les navires commerciaux, les personnes et marchandises transportées et enfin les installations portuaires.

Son mode opératoire consiste à détecter, prévenir et dissuader les actes criminels susceptibles de compromettre la sûreté du transport maritime.

Sa grande innovation par rapport aux procédures plus anciennes est qu'il accorde une place plus importante à la prévention plutôt que la répression.

Le code ISPS règlement de coopération internationale à travers des dispositions dont l'objet est la prévention et non l'action bien qu'il existe des liens entre les deux.

L'obtention d'une « certification de conformité au code ISPS » est la preuve pour tous les acteurs maritimes que les mesures de précautions adéquates existent à bord du navire ou dans les installations portuaires certifiées.

I.4. La sûreté au regard du code ISPS

Il existe 3 niveaux de sûreté, qui ont pour objectifs de limiter la vulnérabilité/

.Niveau 1=absence de menace ; exploitation normale du navire.

Niveau 2=menace particulières imprécises ou plausibles ; des mesures additionnelles de protection doivent être prises.

.Niveau 3=menaces clairement identifiées probables ou imminentes ; des mesures renforcées doivent être prises.

Le passage d'un niveau à l'autre doit être possible à tout moment et doit établir des niveaux de sûretés et informer les armements de sûreté à adopter sur leurs navires en fonction de la zone de navigation ou du port touché.

Un plan de sureté relatif aux différents niveau doit décrire les mesures de protection à mettre en œuvre tant à bord de chaque navire que dans chaque port international.

Ces plans doivent être approuvés par l'administration ; toute modification à ce plan doit faire l'objet d'une approbation par cette Administration.

Avant d'entrer dans la zone portuaire, le navire doit prendre contact avec le port et s'aligner au niveau de sureté de ce port si son niveau de sureté est supérieur à celui du navire.

Dans le cas contraire le navire peut rester à son propre niveau de protection. Cela fait l'objet d'une Déclaration de sûreté (DS) qui définit les officiers de sûreté et les engagements respectifs pour mener à bien cette escale.

Afin d'avoir une traçabilité des différents intervenants et opérateurs du navire, l'armement doit identifier clairement qui engage l'équipage, qui est chargé de décider de l'emploi du navire qui signe la charte au nom du propriétaire.

Ce document doit être à bord à disposition des inspecteurs de l'état du port.

Les navires doivent être équipés d'un système d'alerte de sûreté du navire(SSAS) (avant la première visite radioélectrique qui suit le 1^{ER} Juillet 2006).

Ce système doit avoir 2 points de déclenchement (dont un en passerelle), envoyer un message à une autorité compétente désignée par l'administration sans alerter le bord ou les navires environnements (vecteur, format du texte et organisme de réception en cours de définition au niveau national).

Chaque Etat doit informer les navires évoluant dans leurs zone de juridiction sans distinction de nationalité et définir les mesures de sureté qui devraient être prises par ces navires et celles adoptées par ses ports.

Le Capitaine est maitre à bord et ne doit pas subir de pression de son armement dans les choix du niveau de sûreté et des mesures qu'il applique à son navire.

Au regard de l'évaluation des risques et des plans de sûreté des navires, des équipements de sûreté peuvent avoir un caractère obligatoire pour mener à

bien ces différents plans (portiques détecteurs de métaux, caméra de surveillance avec dispositifs d'enregistrement, outils de communication).

Les plans de sûretés font l'objet d'audit, de vérification de certification de contrôles internes et externes. Une partie de ces plans peut avoir un caractère confidentiel, être sous coffre et n'être connue que par un nombre limité des membres de l'équipage.

Chapitre II PRESENTATION ET ANALYSE DES RESULTATS

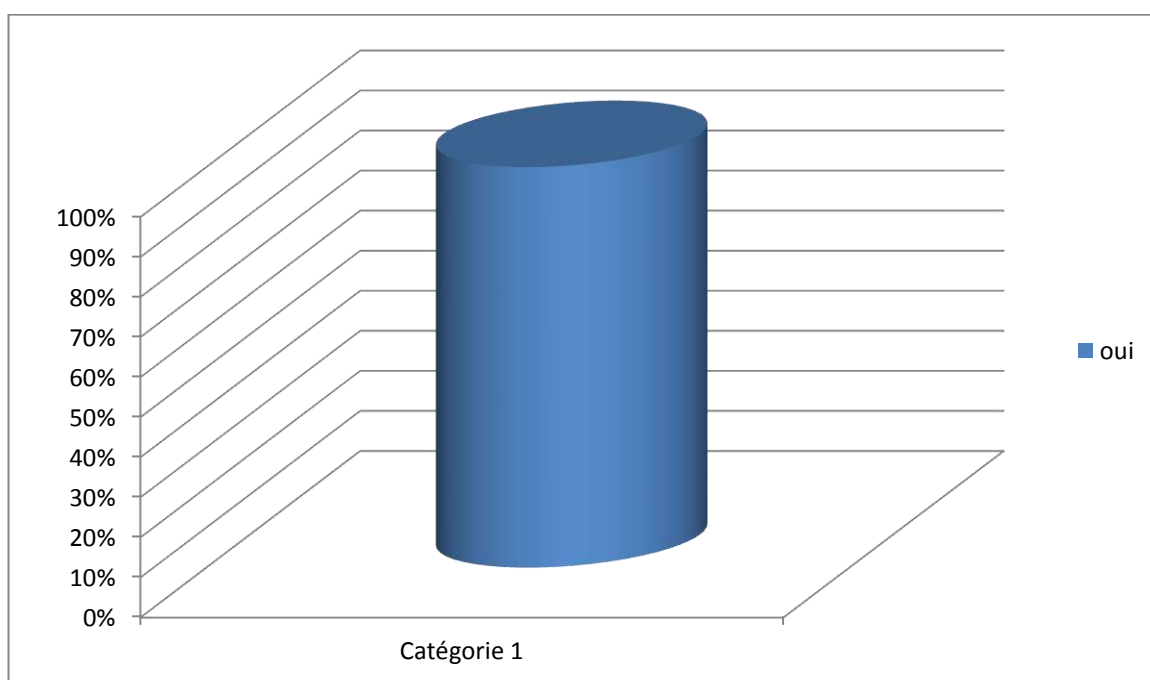
II.1. Présentation des résultats

Les résultats de l'entretien liés à nos huit problèmes spécifiques sont présentés ici. Au cours du dépouillement, nous avons constaté que certaines questions n'ont pas été bien répondu néanmoins nous avons pu assembler les résultats.

La présentation des données s'est faite sur la base d'un total de 100 personnes entretenues.

Présentation et analyse des données relatives au problème spécifique n°1

Question n°1 : Savez-vous le nombre de navires accostant au port Autonome de Lomé?



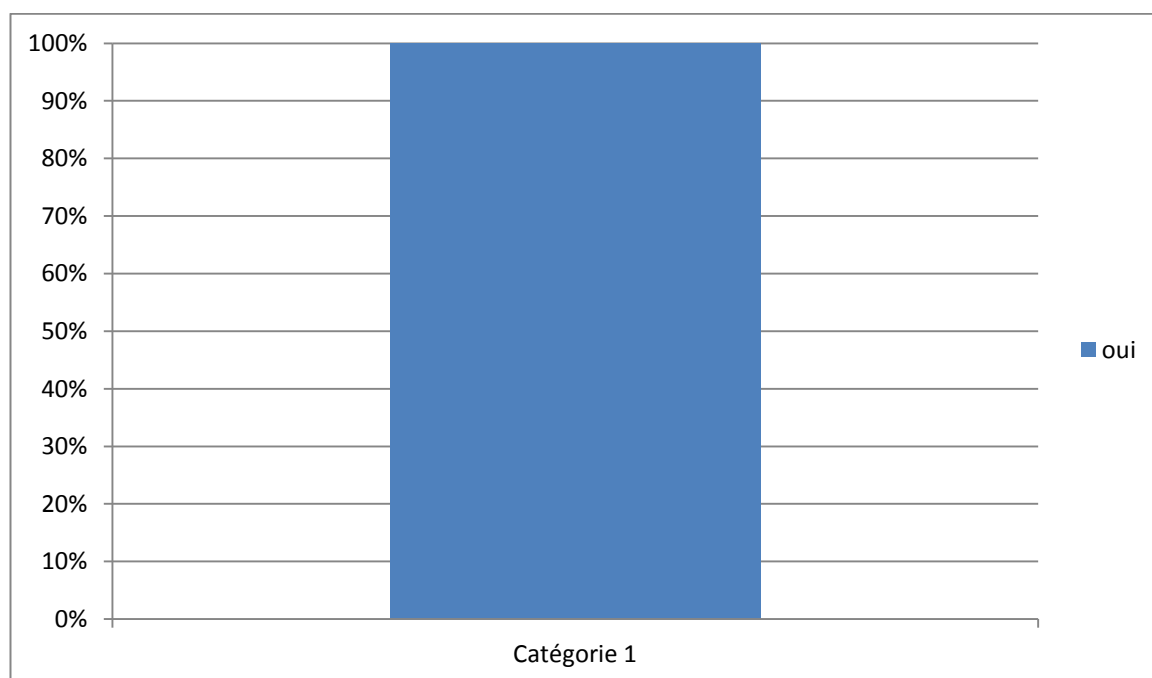
Source : questionnaire

Les personnes interrogées étant des spécialistes les réponses étaient les mêmes soit environ 100 navires en moyenne.

Mais avec le nouveau quai ils ont surtout précisé que le nombre sera doublé d'ici les mois prochains.

Présentation et analyse des données relatives au problème spécifique n°2

Question n°4 : les procédures du port sont-elles efficaces pour accueillir les navires?



Analyse de la question spécifique numéro 2

La plupart des navires avant leurs arrivées sont déjà en contact avec leur agent consignataire qui se charge d'envoyer au port toutes les informations concernant le navire.

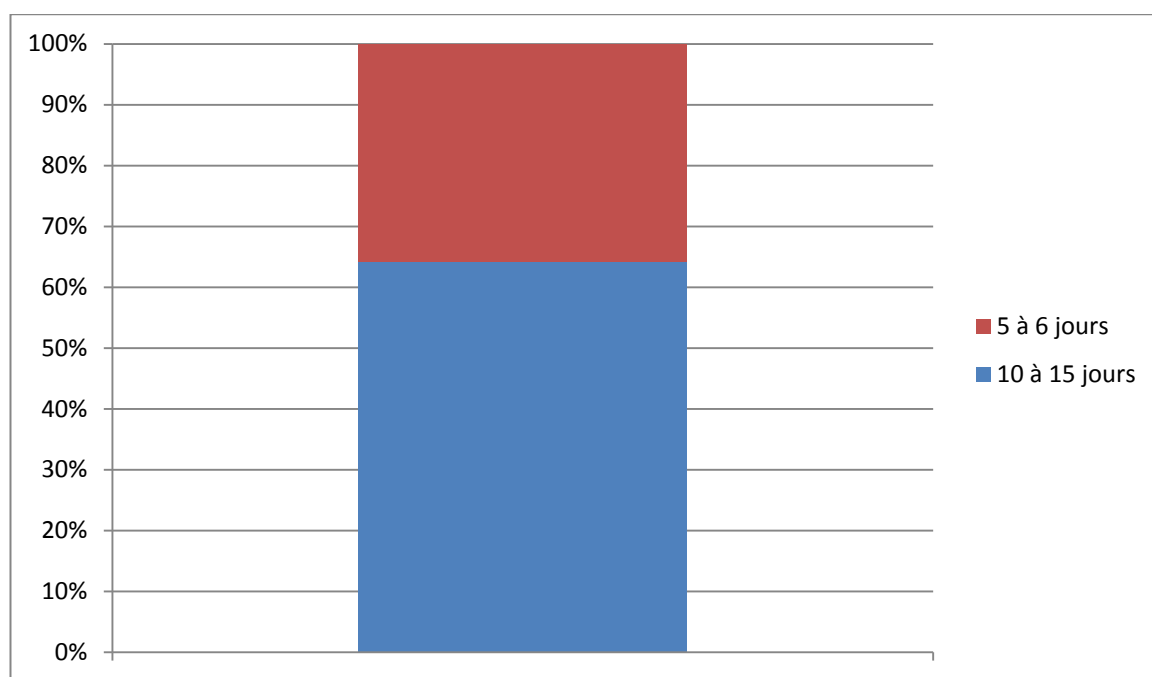
A cet effet il y a une réunion qui se tient tous les matins avec les agents consignataires à 9h afin de confirmer l'arrivée du navire.

Cette démarche fait que toutes les réponses ont été positives dans la mesure où cette étape ne peut être transgressée.

Ce qui explique les 100% de réponse positive.

Présentation et analyse des données relatives au problème spécifique n°3

Question n°6 : quelle est le temps de séjour d'un navire à quai ?

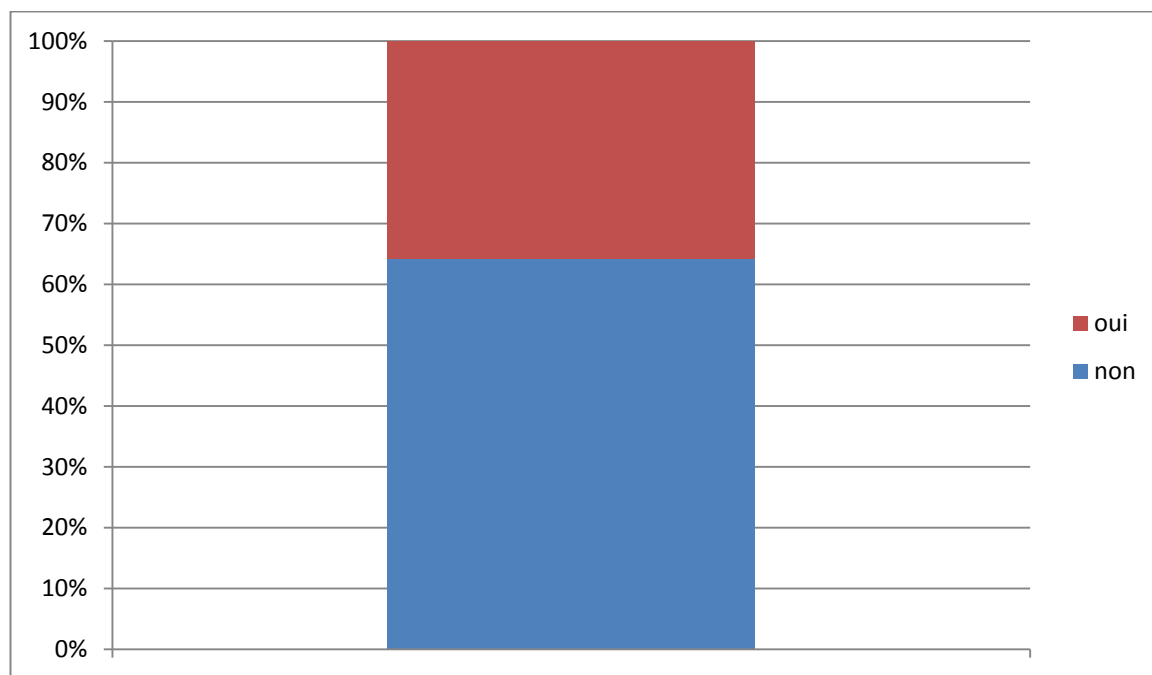


Analyse de la question spécifique numéro 3

Cette question est d'autant très importante dans la mesure où elle met l'accent sur le nombre de jours pendant lesquels la garde armée assure la sécurité à bord des navires cela dépend aussi du types de marchandises.

Dans notre tableau les nombres de jours sont spécifiques aux produits souvent traités soit 5à6 jours pour les produits minéraliers, 10 à 15 jours pour la sacherie et 24H pour les conteneurs avec la modernisation des installations.

Présentation et analyse des données relatives au problème spécifique n°4



Question n°7 : Les navires font souvent des demandes d’assistance de garde armée?

Analyse de la question spécifique numéro 4

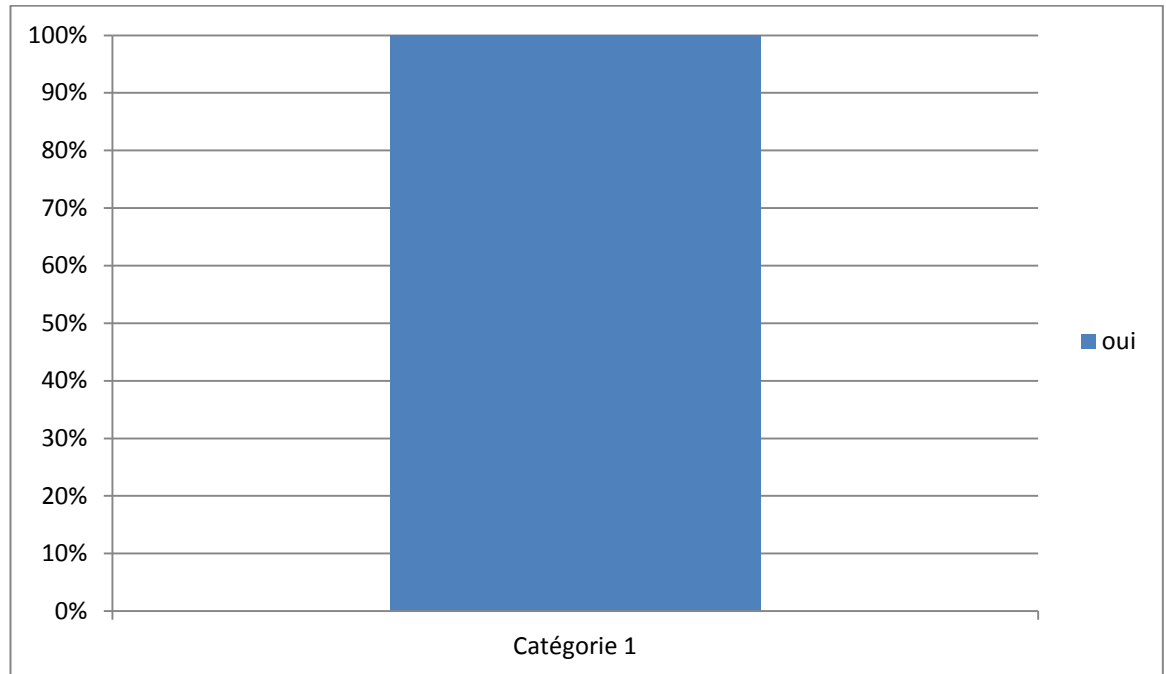
Cette question est très déterminante dans notre enquête puisque qu’elle évalue le taux de demande relative à la demande de garde armée.

Nous noterons que suite à notre enquête il nous a été spécifié que la plupart des demandes sont faites en fonction de la distance à laquelle se trouvera le PAL. Tous les navires en passage vers d’autres ports et tous les navires en rade pour des maintenances ou des ravitaillements sont ceux qui demandent la garde armée à bord.

Mais ceux qui sont déjà à quai n’en n’ont plus besoin puisqu’il bénéficie d’une protection et d’une garde total du PAL.

Présentation et analyse des données relatives au problème spécifique n°5

Question n°10 : Le PAL a-t-il été victime d'attaques terroristes?

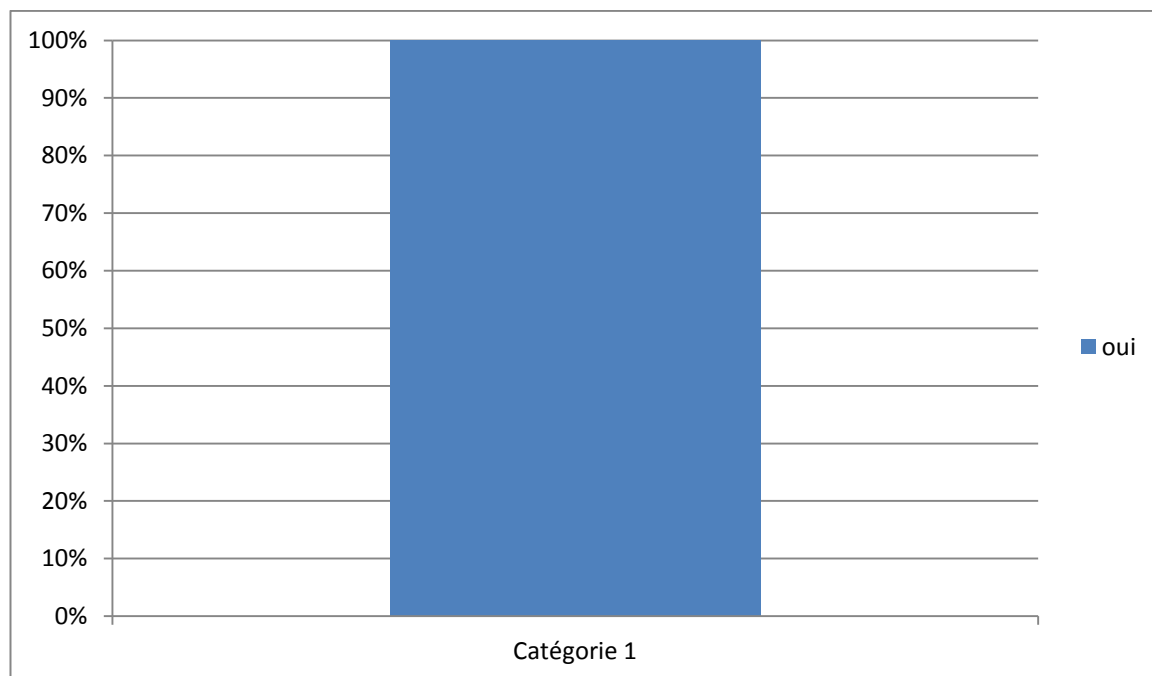


Analyse de la question spécifique numéro 5

Cette question relève d'une importance majeure étant donné qu'elle traite un point clé de notre étude.

Présentation et analyse des données relatives au problème spécifique n°6

Question n°14: Les mesures efficaces sont-elles été prises pour maitriser ce genre d'attaques?



Analyse de la question spécifique numéro 6

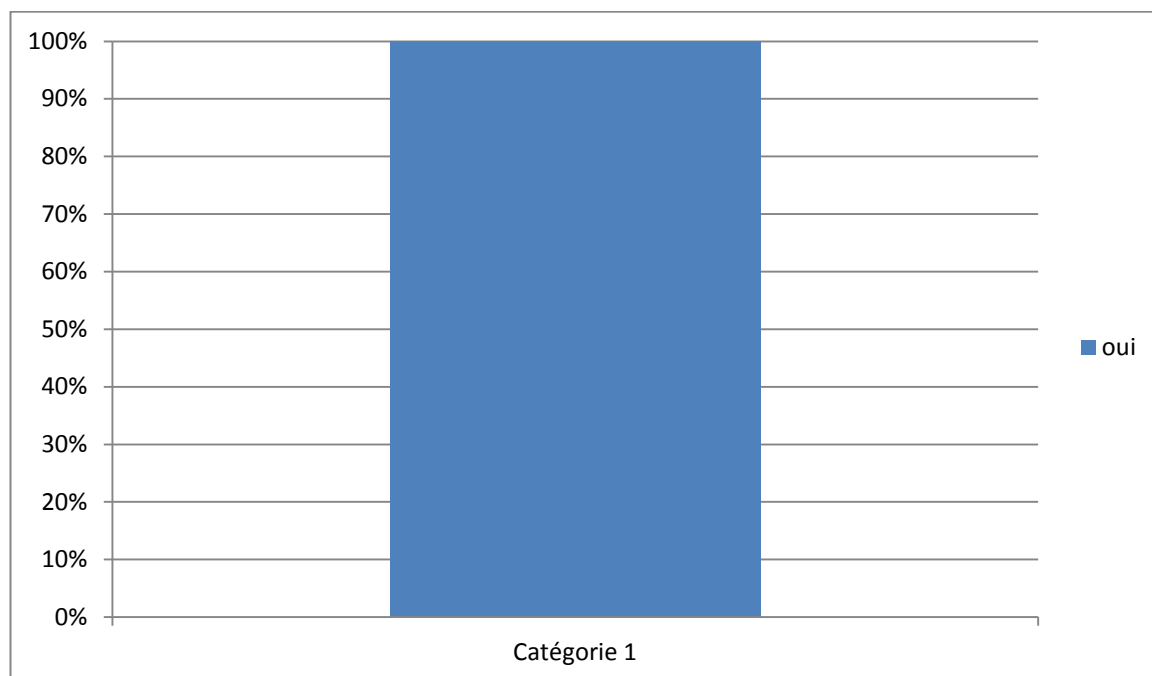
Nous noterons que plusieurs mesures ont été prises de par les répercussions que ces attaques ont eues sur le PAL et le pays tout entier.

Les réponses ont été à 100% positives du fait du retentissement que cela a eu à travers les médias et les mesures qui ont été prises par les autorités afin d'éradiquer le fléau.

Ces mesures seront énumérées dans la suite de notre travail.

Présentation et analyse des données relatives au problème spécifique n°7

Question n°16 : A ce jour les attaques ont-t-elles diminuées?



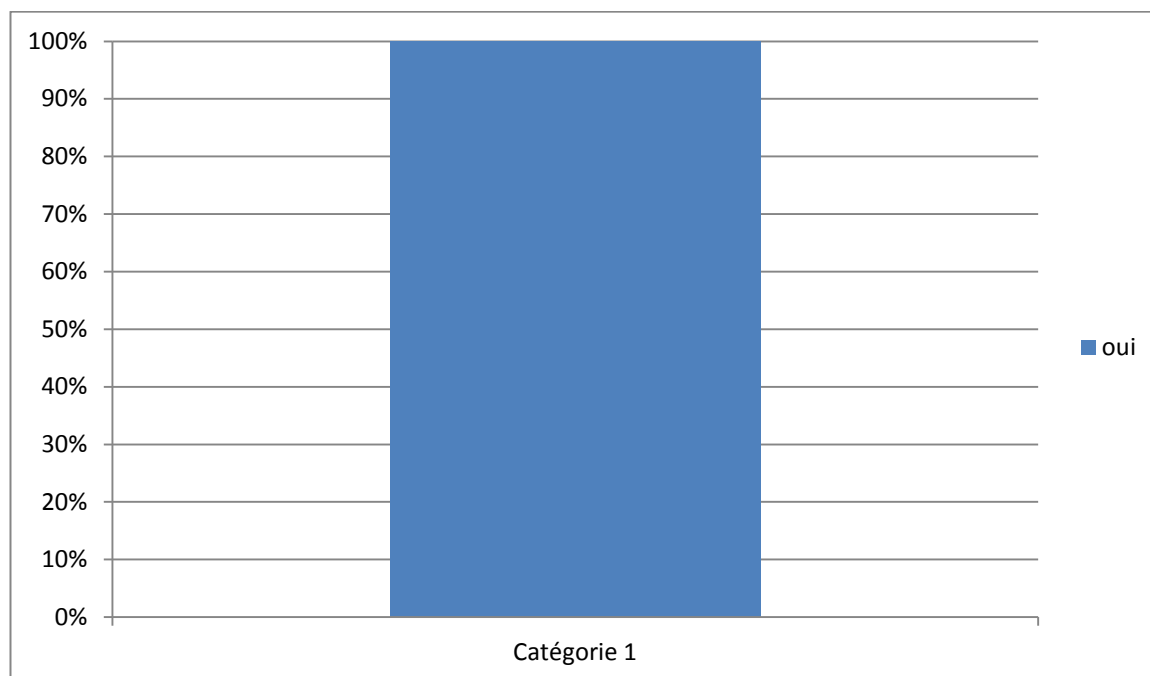
Analyse de la question spécifique numéro 7

Les attaques ont diminué ou même inexistantes, dans la mesure où depuis le 17 Juillet 2013 aucune attaque n'a été enregistrée.

Notons cependant des piroguiers pêcheurs qui s'approchent quelques fois des navires les confondant avec les pirates, les capitaines déclenchent les alarmes avant de se rendre compte que c'est que des piroguiers qui veulent profiter pour pêcher quelques poissons en raison de l'attraction des poissons par les ondes des propulseurs et quelques déchets déversés .

Présentation et analyse des données relatives au problème spécifique n°8

Question n°17: Y'va-t-il une collaboration avec les autres pays de la côte?



Analyse de la question spécifique numéro 8

Cette question vient renforcer notre étude dans la mesure où elle est en quelque sorte une réponse à nos attentes par rapport à la diminution du fléau.

Une collaboration avec les pays voisins a été établie par plusieurs accords signée à notre connaissance avec les autorités Ghanéenne et Béninoises. Etant donné que lors des poursuites chaque état signataire est autorisé à rentrer dans les eaux voisins afin d'arrêter les pirates.

II.2.Vérification des hypothèses de l'étude

Il s'agit ici d'apprécier le degré de validation de nos hypothèses à partir de l'analyse des résultats de nos entretiens. Nous nous baserons seulement que sur certaines hypothèses

Degré de validation de l'hypothèse liée à l'accueil des navires. Pour la résolution du problème lié à la procédure prise pour accueillir les navires, il a été fixé comme seuil de décision une fréquence de 100% sur l'amélioration des procédures par un renforcement des mesures.

De l'analyse des données collectées, il ressort qu'une étude approfondie des navires transitant ou accostant au PAL pourra faire maîtriser le trafic des navires.

Cette hypothèse est vérifiée dans la mesure où des mesures ont été prises afin de faire respecter les procédures. Concernant Ainsi, le pourcentage de réponse 100% préalablement défini. On conclut donc que l'hypothèse n°1 est vérifiée.

Degré de validation de l'hypothèse liée à la demande d'assistance de garde armée. Au regard de l'analyse des données de l'enquête, les pourcentages obtenus sont : 100% aussi la présence de garde armée à bord des navires ne fera que rassurer les armateurs et renforcer la sécurité à bord des navires par conséquent l'hypothèse est vérifiée.

L'hypothèse 3 nous renseigne sur les mesures prises pour maîtriser les attaques, d'autant plus qu'elles ne sont pas aussi nombreuses mais nous noterons qu'en transport maritime une seule attaque peut faire des dégâts puis qu'il s'agit des milliards de marchandises qui sont en jeu.

L'hypothèse traitant du manque d'information sur le navire nous fait revenir sur la question spécifique du traitement réservé par les entreprises de garde armée qui doivent à tout moment connaître ou savoir tout sur le navire à accueillir afin que leurs services soient appréciés à leur juste valeur.

L'hypothèse qui relève le problème du manque de contact direct avec le capitaine sera aussi vérifier dans la mesures ou les outils de travail seront renforcés par les sociétés de garde armée. Concernant la dernière hypothèse selon laquelle un renforcement de l'artillerie de l'armée mis en place sera aussi vérifier avec toutes les mesures que l'état déploie pour le renforcement de la sécurité des navires.

La vérification des hypothèses nous permet d'identifier les causes réelles se trouvant à la base de nos différents problèmes spécifiques.

- Élément du diagnostic lié au problème spécifique n°1 Après la vérification totale de l'hypothèse, on fixe comme élément de diagnostic que le faite d'avoir les informations nécessaires sur le navire facilitera le travail des agences privées.

- Élément du diagnostic lié au problème spécifique n°2 du fait de la vérification totale de l'hypothèse, on retient comme élément de diagnostic qu'une communication constante avec le capitaine optimisera le travail des agences. Élément du diagnostic lié au problème spécifique n°3 du fait de la vérification totale de l'hypothèse, on retient comme élément de diagnostic que l'absence de renforcement de l'artillerie de la garde armée fera en quelque sorte ralentir l'action des agences de gardes armées.

II.3. Proposition de solutions et conditions de mise en œuvre des solutions

Les actes de piraterie et de vols à main armée en mer dans le golfe de Guinée représentent plus du quart des attaques mondiales.

Depuis 2007, la recrudescence de l'insécurité maritime dans le golfe de Guinée affecte le commerce de quatre cent cinquante-cinq millions de personnes et le transport de cinq millions de barils de pétrole par jour (l'Afrique produit neuf millions de barils quotidiennement) qui fournit quarante pourcent des besoins énergétiques de l'Europe et vingt-neuf pourcent de ceux des Etats-Unis.

Dans son rapport « Le golfe de Guinée : la nouvelle zone à haut risque » de décembre 2012, l'International Crisis Group analysait l'émergence de ce problème et préconisait une réponse de long terme à deux niveaux : bâtir une architecture régionale pour faire face au problème de sécurité maritime et améliorer la gouvernance économique et sécuritaire des Etats de la région.

Tandis que la région est en train de mettre en place une architecture régionale de sécurité maritime, l'approche adoptée s'avère trop étriquée : pour être complète, celle-ci doit également prendre en compte l'aspect de la criminalisation de l'économie qui fait partie intégrante du problème.

II.4. Les obstacles à la mise en place d'une coopération régionale efficace

Combattre la piraterie est une tâche de longue haleine. Le golfe de Guinée est divisé entre deux organisations régionales : la CEDEAO et la CEEAC. En termes d'action régionale, cette division institutionnelle implique une duplication des activités et des efforts de coordination.

La sécurisation du golfe de Guinée n'implique pas seulement de coordonner des Etats mais aussi de coordonner deux associations d'Etats. Obtenir un accord relatif au partage de la charge financière est également difficile.

L'instauration d'une taxe spécifique a été débattue mais rien n'a encore été concrétisé et ce type de mécanisme financier régional ne s'est pas avéré concluant par le passé (par exemple, la taxe d'intégration communautaire de la Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale n'est toujours pas pleinement efficace).

Des pays tiers, menés par le Japon, ont contribué au Fonds pour la Sécurité Maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre sous l'égide de l'Organisation Maritime Internationale.

Par ailleurs, l'émergence d'une réponse collective est freinée par des rivalités de leadership entre présidents, une méfiance généralisée envers l'hégémon régional – le Nigéria – et des querelles de frontières (Ghana/Côte d'Ivoire, Angola/République démocratique du Congo, Gabon/Guinée équatoriale) qui, même lorsqu'elles appartiennent au passé, continuent d'alimenter les méfiances actuelles (Nigéria/Cameroun).

Le degré de sensibilisation des Etats de la région au problème de l'insécurité maritime est proportionnel à la fréquence des attaques dans ou à proximité de leurs eaux territoriales et à leurs intérêts économiques off-shore.

Les acteurs extérieurs doivent également être prudents. Paradoxalement, les appuis internationaux peuvent compliquer la mise en œuvre de la stratégie régionale.

En l'absence de coordination du soutien occidental, celui-ci sera limité à des politiques de soutien à un « champion régional » et d'aide bilatérale (USA-

Nigeria, France-Cameroun, UK-Ghana, Portugal-Sao Tomé-et-Principe), et cela exacerbera la compétition entre les pays régionaux pour l'acquisition de matériel de défense auprès des partenaires étrangers. In fine, pour des pays qui n'ont parfois ni garde-côtes ni marine, même avec un fort soutien extérieur la construction de capacités d'intervention en mer efficace prendra plusieurs années.

Tableau de l'analyse SWOT

Forces	Justifications
Modernisation du système d'exploitation Participation et aide de l'état Troisième quai	Le Togo fait partie des pays les plus stables politiquement en Afrique Réassurance pour les armateurs car c'est une activité réglementée un nouveau quai d'une profondeur de 15m
Faiblesses	Justifications
Insuffisance des matériels techniques Système d'opération précaire	Plusieurs outils sont en manque et la plupart ne sont plus à la pointe de la technologie donc ne répondent plus aux besoins La méthode utilisée pour recueillir les informations sont basiques
Opportunités	Justifications
Situation géographique exceptionnelle Port de transbordement et de transit Regain d'activité économique	Le port est situé entre de grands pôles de consommation tels qu'Accra, Cotonou et Lagos et des pays enclavés principalement le Burkina Faso Plusieurs marchandises sont transbordées et transitées vers les pays enclavés (Burkina Faso, Mali, Niger...) Redynamisation des activités économiques
Menaces	Justifications
Présence notoire de concurrents	La piraterie qui sévit dans la sous-région a entraîné le développement de sociétés de mises à bord de garde armée

Dans cette perspective on indiquera que le 15 mai 2012, un hélicoptère d'Atlanta y a notamment frappé une base arrière de pirates dans la région de Galmudug, au centre de la Somalie.

Outre la protection des navires marchands, Atlanta. a permis depuis 2008 l'arrestation de 117 pirates présumés et le démantèlement de 27 groupes de pirates en 2011. Le nombre d'attaques réussies par les pirates a diminué 49

marins otages seraient aux mains des pirates fin 2013 ! La plupart sont retenus prisonniers depuis de longs mois déjà, voire de longues années, et viennent du continent asiatique.

Il est essentiel que la pression sur les pirates et sur leur business model soit maintenue, voire amplifiée, il faut cependant continuer à lutter contre la piraterie

Le renforcement des équipements de sûreté des bâtiments de commerce, la présence de la Marine nationale et le déploiement des autres marines étrangères ainsi que les escortes de gardes armés engagées par la marine marchande ont permis de faire baisser significativement les captures par les pirates.

À l'issue de cette étude des menaces de piraterie des navires, on peut s'inquiéter que les patrouilles navales ne fassent que déplacer le problème du business de la prise d'otages, soit toujours plus loin en haute-mer, soit directement à terre.

Faute de cadre juridique adapté, la situation oblige certains armateurs à recourir illégalement aux prestations de gardes armés privés ou de choisir un pavillon à la législation plus accueillante en la matière. L'externalisation des missions de défense se généralise et l'usage de gardes armés privés sera tôt ou tard inéluctable sur la plupart des navires.

Le gouvernement actuel souhaite encadrer strictement le dispositif de gardes privés sur sa flotte de commerce en soumettant les sociétés à un agrément qui aura un agrément dont la durée n'est pas encore déterminée. Les conditions d'exploitations aussi seront définies.

Beaucoup d'acteurs sont concernés et leur attente est vive pour rendre enfin acceptable le principe du recours aux gardes armés privés dans la protection des navires marchands.

L'état Togolais doit prendre ses responsabilités et élaborer un cadre normatif précis mettant fin à des situations hypocrites et dommageables pour le Togo.

Conclusion

La défense des bâtiments naviguant dans les zones à risque passe nécessairement par un durcissement de la protection du navire lui-même, afin de dissuader les pirates de lancer l'assaut, leur compliquer la tâche en les retardant mais aussi en se barricadant par l'intermédiaire d'un blindage des superstructures vitales du bord.

Ces dispositifs de protection ont l'indéniable avantage de permettre à l'armateur d'opter parmi le large éventail de solutions qui existent sur le marché, sans risquer de se voir sanctionner par tel ou tel Droit national.

Cependant, il faut avouer que ce dispositif retardateur n'est pas infaillible et il a été rapporté que des attaques pirates aboutissent grâce à l'emploi de matériels rudimentaires tels que des pinces coupantes, des gants ou de simples couvertures par-dessus-desquelles le premier assaillant parvient à frayer un passage pour ses camarades de fortune.

Toutefois, de l'avis des spécialistes de sûreté maritime, il apparaît que pour être efficace, la protection du navire doit être envisagée de façon globale en combinant plusieurs solutions complémentaires entre elles.

Les innovations apportées par les industriels du secteur de la défense dans la sécurisation des navires. - Outre les systèmes déjà présentés, la protection active du navire par une dissuasion efficace passe par un accompagnement technologique d'outils plus offensifs mais demeurant non létaux.

Il ressort que le succès de la mise en œuvre des moyens juxtaposés repose avant tout sur une détection précise à longue et courte portée des objets sur l'eau.

Dans ce sens, grâce aux prodiges de l'informatisation et de l'automatisation, la technologie optronique, développée par des industriels tels que THALES ou SAFRAN ayant une longue expertise dans le domaine militaire, parvient à corriger les failles humaines en permettant de « voir » quelles que soient les conditions météo, de jour comme de nuit.

A cet effet, des systèmes de veille et d'autoprotection perfectionnés sont en cours de développement par les industriels. Les différentes parades aux

attaques pirates sont testées opérationnellement sur le VN Partisant, un navire utilisé par les militaires français pour leurs entraînements, cela dans le cadre d'un programme de douze millions d'euros financé par l'Etat pour la partie sûreté, devant être au préalable labellisé par l'ADEME (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie).

Ce navire démonstrateur permettra ainsi à l'horizon 2013 aux industriels associés de développer des marchés d'équipement à l'international et promouvoir leurs technologies.

Nous pensons intimement qu'une combinaison, parmi les dispositifs présentement détaillés affichant des degrés d'inoffensivité variables, saura faire renoncer les pirates à la condition qu'ils soient déclenchés suffisamment tôt et que l'équipage soit entraîné à les mettre en œuvre.

C'est alors seulement que la présence de gardes armés s'avérerait superflue.

En collaboration avec les principaux dirigeants du port, l'état, en sa position de grand décideur, joue un rôle très important dans la propagation du phénomène de piraterie. Comme dans toute nation il ne peut avoir un problème de cet ordre sans que les dirigeants puissent intervenir et mettre un terme au fléau.

Afin de lutter contre la piraterie dans le golfe de guinée et plus particulièrement au large des côtes togolaises, l'état a tout d'abord renforcé sa marine chargée de surveiller les côtes en les sensibilisant et en renforcent leurs artilleries par la mise à leur disposition des patrouilleurs moderne de dernière génération.

Les différents exercices organisés par le port pour renforcer les mesures de sécurité au large des côtes. Une réorganisation de la gestion des navires en rade et à quai. Une sensibilisation des piroguiers, qui de temps à autres sont confondu avec les pirates.

Ce fléau est d'autant plus grave que plusieurs rencontres ont été organisé dans la sous-région, notamment l'année dernière les travaux du 36ème Conseil annuel de l'Association de Gestion des Ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (AGPAOC) et de la 12ème Table ronde des directeurs généraux des Ports, dans un réceptif hôtelier à Conakry, sous la présidence

du chef de l'Etat, Par Alpha Condé. Ce 36ème Conseil annuel et la 12ème Table ronde des directeurs généraux des Ports, organisés sous le thème,

"Quelle stratégie à mettre en place pour lutter plus efficacement contre les pirateries maritimes, le vol à mains armées et le trafic illicite dans le golfe de Guinée" regroupant 16 pays membres de l'organisation, ainsi que des organisations internationales partenaires. Plus de 350 experts portuaires des pays de l'Afrique de l'Ouest et du Centre, ainsi que les représentants des organisations internationales partenaires des Ports de la sous-région.

Il faut impérativement mettre en œuvre une approche globale avec des réponses sociales, économiques et politiques, en insistant prioritairement sur l'éducation, l'emploi et la justice. En outre, on peut légitimement penser que les solutions juridiques permettraient de dissuader en partie les pirates de se tourner vers ce business model de criminalité maritime organisée. La lutte coordonnée contre les actes de piraterie ne saura être véritablement efficace dans le long terme que si un programme de développement économique suffisamment rentable parvient à détourner la population de cette activité.

De ce fait à l'heure actuelle, ce que l'on peut retenir de ces démarches sécuritaires, c'est que malheureusement elles sont devenues nécessaires mais que nous n'en sommes encore qu'au ballottage. Espérons que la volonté à agir démontrée par tout entièrement ne s'essouffle pas comme cela est bien souvent le cas dans le secteur de la sécurité maritime.

Après toute catastrophe maritime, l'émotion est grande et les citoyens ont tendance à réclamer des réglementations en la matière et trouvent scandaleux que de tels événements puissent se produire.

Cette étude avait pour but principal de démontrer que la réglementation, élaborée au fil des catastrophes maritimes et du XXème siècle, existe belle et bien et qui plus est recouvre maintenant la totalité des domaines liés à la sécurité maritime.

La sécurité maritime englobe maintenant un autre secteur ou, et cela est suffisamment rare pour le noter, un consensus a été trouvé rapidement. Il s'agit de la sûreté maritime ; domaine très souvent évoqué ces derniers temps dans le milieu maritime.

Il reste cependant à espérer que cette évolution des mentalités précédemment mentionnée permette d'anticiper les catastrophes maritimes et non plus de les subir.

Bibliographie

DIHO G. E. 1982, Transports maritimes en Afrique Occidentale : cas du Togo. Lomé : UB, 33p (Mé : ESTEG : UB).

ADIKO J. 1998, Le conteneur dans la chaîne Béninoise des transports : Evolution, incidences, problèmes et perspectives ; Université National du Benin.

ADZA K. 1992, Le marketing portuaire élément de développement du port de Lomé. Anvers : Université d'Anvers, (Thèse en gestion et administration portuaire).

AKOUSSAN K. F. 1996, Contribution à la géographie des transports : Etude géoéconomique du Port de Lomé. Lomé : UB, 109p (Mé : Géographie des transports : UL).

AMEGNIGNON K. 1977, Problèmes d'aménagement de la zone portuaire. Lomé : UB, 120p (Mé : C1 de géographie).

ATCHA M. K. 1990, L'aéroport international de Lomé-Tokoin ; Etude géoéconomique. Lomé : UB, 146p (Mé : Géographie : UB).

Banque Mondiale, document de travail SSATP N° 31F : Système de desserte à escale multiple ou système de transbordement : Transport maritime de conteneurs entre l'Afrique de l'Ouest et l'Europe. Washington DC, Janvier 1998, 4p.

Banque Mondiale, document de travail SSATP N° 84F : Ports et transport maritime en Afrique de l'ouest et du centre, les défis à relever. Washington DC, Mai 2007, 39p.

Banque Mondiale, document de travail SSATP : Deuxième plan de développement 2008-2011, Promouvoir des politiques et stratégies de transport qui assurent des transports fiables, sûrs, efficaces et abordables. Washington DC, Octobre 2007.

BATANDEO B. 1985, Les ports de l'Afrique de l'ouest particulièrement Lomé et Cotonou peuvent-ils surmonter leurs déficiences d'infrastructures par une meilleure stratégie de gestion et d'exploitation. Paris, 158p (Mé : Gestion portuaire).

BAUCHET P. 1998, Les transports mondiaux, instrument de domination, Economica, Paris 304p.

BEGUEDOU T. 1987, Politique d'intégration des transports maritimes en Afrique de l'ouest. Brest, 126p (Thèse de doctorat de ^{3^{ième}} cycle).

BOURRIERES P. BERTRAND J. VESSILIER E. 1964, Economie des transports dans les programmes de développement, PUF, Paris, 127p.

BOYER A. 1972, Les transports maritimes, collection QSJ, Puf, Paris 127p.

BRUN R. 1931, Précis de transports commerciaux. Dunod. Paris (tome 1 : transport sur route, transport par batellerie, transports maritimes, transports par air. 251p).

Bulletin d'information S'NEWS, journal interne des sociétés SE2M / SE3M Togo N°001, 002, 003, 004, 005, 006, 007 ; Service Communication.

Célébration des 40 ans du Port Autonome de Lomé, in Togo-Presse (grand quotidien national d'information) N°7784, 16 Mai 2008, p 4.

CELERIER P. 1957, Les ports maritimes, Collection QSJ N°100, Puf, Paris.

CNUCED, Réforme et place du secteur privé dans les ports africains, rapport GE.03-50902, UNCTAD/SDTE/TLB/5, 31 Mars 2003.

CUSSET J-M., Informations et commentaires, n°123, Avril-juin 2003 ; Problèmes Economiques, n°2842, 11 février 2004.

DELMAS (Conteneurs), Le monde atlantique, QSJ, Puf, Paris, 1957.

DELMAS (Conteneurs), Guide d'utilisation des Conteneurs, Le Havre, juin 2005, 32p.

Direction de la communication de Progosa, Partenaires pour une Afrique moderne, Progosa N°1 Janvier - Février - Mars 2006, 26p.

Direction de la communication de Progosa, SE2M Togo, 2002 - 2006 : Bilan et perspectives, Progosa partenaires pour une Afrique moderne, Septembre 2006, 10p.

Direction de la communication de Progosa, Progosa partenaire solidaire, Fondation Progosa pour l'Afrique, Mai 2007, 10p.

Direction de la communication de Progosa, Togo, Mali, Niger, Burkina Faso, UNE DYNAMIQUE RÉGIONALE, Progosa partenaire pour une Afrique moderne, Septembre 2006, 10p.

FILLOL J. 1997, Le transport international moderne, Annales de l'IMTM.

FIGLIORE C. MAURICE J. 1985, Logistique et reconstitution du transport international : le cas du conteneur, Annales de l'IMTM.

FREMONT A. 1998, Conteneurisation et tiers monde à travers l'exemple de la compagnie générale maritime 1965-1995, Les cahiers scientifiques du transport, N° 34/1998, p 31-52.

GBAGUIDI M. 2006, Rôles et performances des sociétés de manutention portuaire dans les ports ouest africains: Cas de la société béninoise de manutention portuaire au port autonome de Cotonou. Perpignan : Université de Perpignan Via Domitia. (Mémoire de master en gestion des affaires maritimes : Institut d'Administration des Entreprises - Perpignan).

GIGNOUX M. 2005, Les implications juridiques du transport multimodal. Aix-Marseille : Université de Droit, d'Economie et des Sciences d'Aix-Marseille. 90p (Master professionnel : Droit maritime et des transports : Faculté de droit et de sciences politiques d'Aix Marseille, Centre de Droit maritime et des transports, CDMT)

HPC (Hambourg Port Consulting), Etude sur l'analyse de la gestion du PAL (Phase A), Lomé, PAL, 1992, 265p.

JOUE A. 2005, Les Terminaux à conteneurs portuaires. Aix-Marseille : Université de Droit, d'Economie et des Sciences d'Aix-Marseille. 100p (Master II en Droit maritime et des transports, Centre de Droit maritime et des transports, CDMT).

KLOTCHKOFF J-C., Un port moderne en eau profonde In Togo Cap sur l'an 2000, Marchés Nouveaux, N°02 Janvier 1998, pp452-456.

KODJO M. A., Valoriser des atouts exceptionnels In Togo Cap sur l'an 2000, Marchés Nouveaux, N°02 Janvier 1998, pp456-461.

KPATCHA S. 2007, Etude géographique d'un service de Transport : la Direction des Transports Routiers (DTR). Lomé : UL, 107p (Mé : géographie des transports, UL).

PAJANACCI S. 1999, « Acconier et stevedore », Université de Droit, d'Economie et des Sciences d'Aix-Marseille, 83p. (Mémoire de D.E.S.S Transport maritime et aérien : option Droit maritime et Droit des transports).

PERPILLOU A. 1963, Problèmes portuaires dans l'économie contemporaine, Géographie de la mer, Paris.

PETCHELEBIA A. 1981, Le Port de Lomé. Lomé : UB, 100p (Mé : Droit privé. ESACJ).

RAJAONARISON M. V. 2005, La conteneurisation dans les échanges maritimes internationaux. Aix-Marseille : Université Droit, d'Economie et des sciences politiques Paul Cézanne - d'Aix Marseille, 65p (Master II en Droit maritime et des transports, Centre de Droit maritime et des transports, CDMT).

Rapport final du 31^{ème} Conseil et 7^{ème} Table ronde de l'AGPAOC (Association de Gestion des Ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre), Abidjan du 21 au 25 avril 2008

Revue du Port Autonome de Lomé N°1, direction du Port Autonome de Lomé, 1982, 78p.

SAUVAGE F. 1965, Manuel pratique du transport des marchandises par mer. LGDJ, édition 2, 85p.

SEDAH F. 2005, Commerce au Port de Lomé : cas du parking à véhicules d'occasion (PVO). Lomé : UL, 94p (Mé : Géographie du commerce : UL).

SEGBOR K., Lomé, Porte Océane du Sahel, centenaire de la capitale du Togo (1897-1997) in collection Patrimoines N°7, Presses de l'Université du Bénin, Lomé 1998.

TINDANO K. 2000, Le terminal du Sahel de Togblékopé : Etude géoéconomique. Lomé : UL, 95p (Mé : Géographie des transports : UL).

TOUSSA K. 1993, Contribution à l'amélioration du rendement et de la productivité au PAL. Anvers, 87p (Mé : Gestion et administration portuaire).

Transports Routiers et Maritimes, coopération avec le Mali, In Marchés Tropicaux et méditerranéens, N° 1974, 09 Septembre 1983, pp 21-49.

VIGARIE A. 1968, La circulation maritime, Genin, (Géographie de la circulation, tome 2), 462P.

VIMENYO M. 2006, Le Port Autonome de Lomé et son arrière-pays. Lomé, UL, 344p (Thèse de doctorat en géographie des transports).

Sites web

- 1- www.google.fr
- 2- www.marketing-etudiant.fr
- 3- www.yahoo.fr
- 4- www.wikipédia.com
- 5- www.bmi.com
- 6- www.republiquetogolaise.com
- 7- www.diploweb.com

Liste des annexes

- Carte du Togo.....	II
- Image du Port autonome de Lomé.....	III
- Plan du port Autonome de Lomé.....	IV
- Image du monde où sévit la Piraterie.....	V
- Image d'une prise d'otage.....	VI
- Questionnaire / Port Autonome de Lomé.....	VII

Carte du Togo

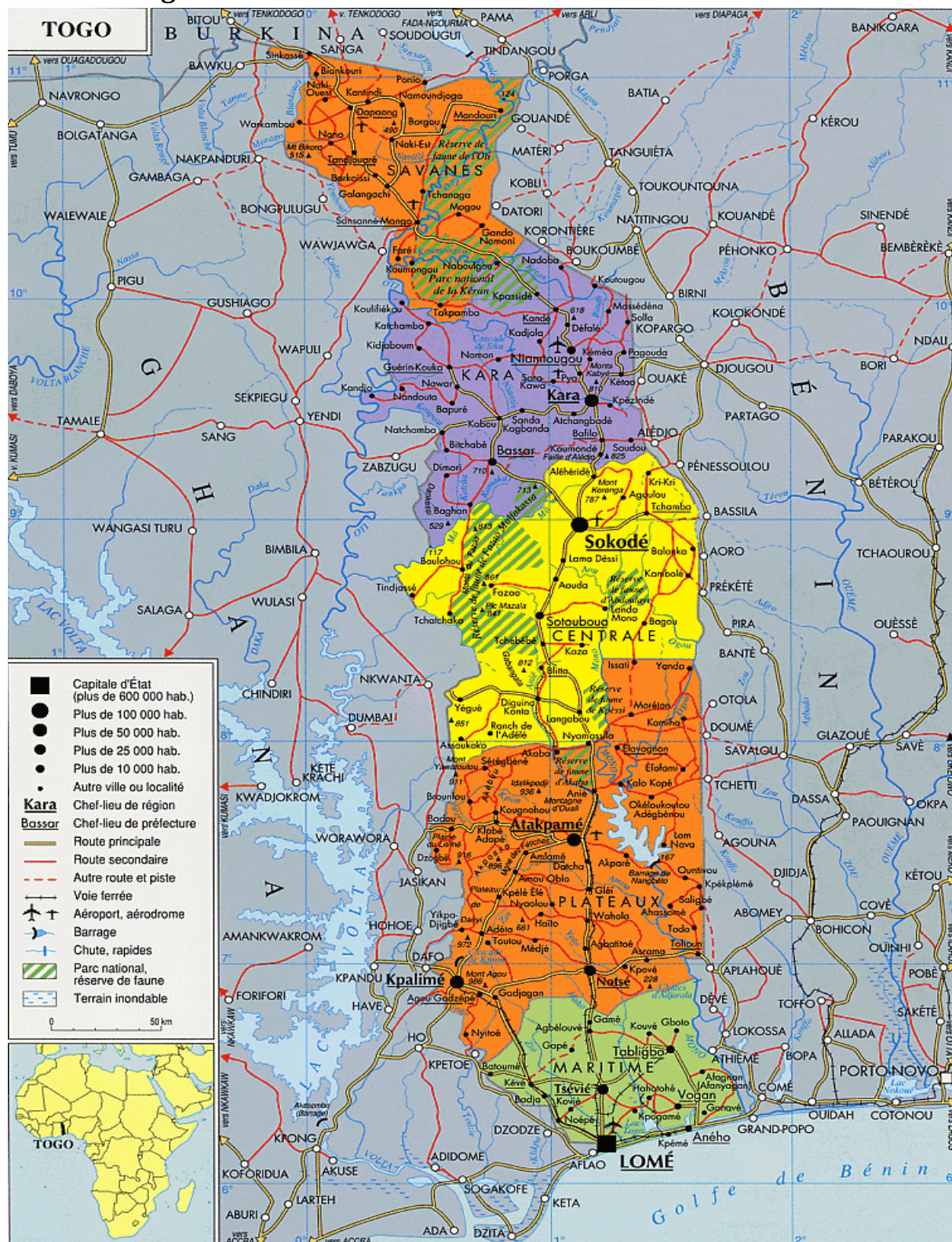


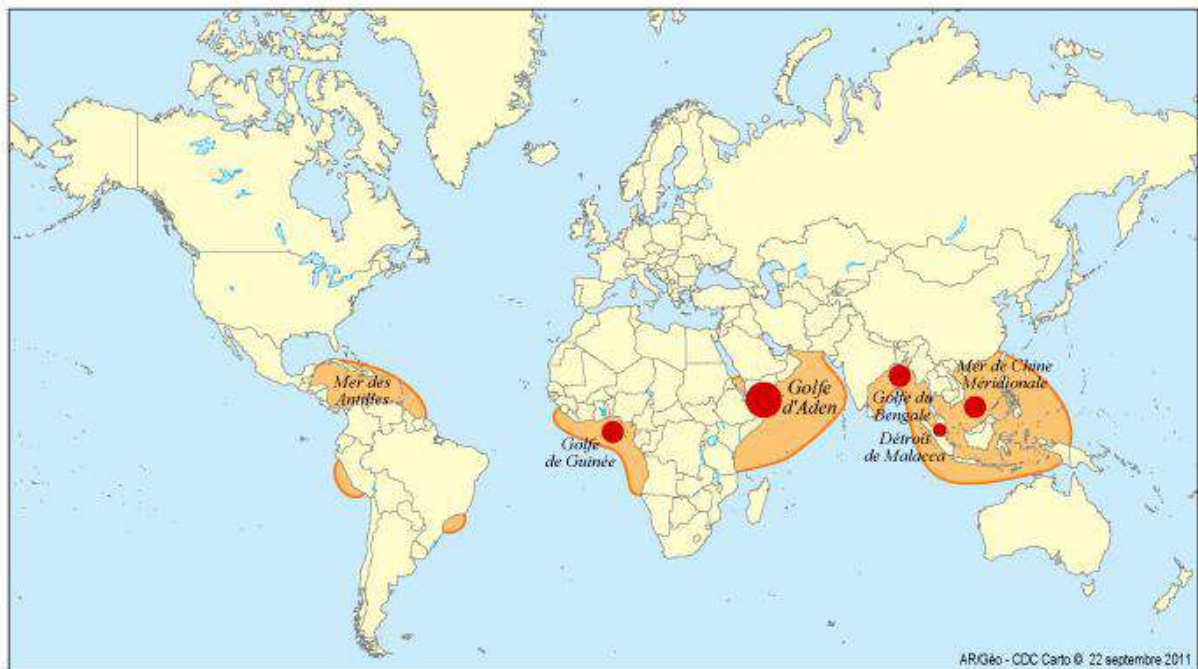
Image du port autonome de Lomé



Plan du port autonome de Lomé



LA PIRATERIE MARITIME DANS LE MONDE



- Zone connaissant des actes de piraterie maritime
- Zone à risque majeur où les actes de piraterie maritime sont fréquents

Prise d'otage d'un navire Italien transportant du Gasoil dans le golfe de guinée



Questionnaire Port Autonome de Lomé

1- Avez-vous une idée du nombre de navires accostant au port Autonome de Lomé ?

☐ Oui

☐ Non

Si oui pouvez-vous nous donner le nombre ?

.....
.....

2- Quelle est la procédure à suivre pour l'octroi d'une autorisation d'accoster ?

.....
.....
.....
.....

3- Les procédures de demande d'accostage sont-elles respectées ?

☐ Oui

☐ Non

Si non pouvez-vous nous donner la fréquence d'envoi des demandes et les causes de leur retard?

.....
.....
.....

4- Des procédures ont-elles été prises pour l'accueil des navires ?

☐ Oui

☐ Non

5- Quelles sont les mesures prises pour accueillir les navires?

.....
.....
.....
.....

6- Quel est la durée d'un navire à quai?

.....
.....

7- Les navires font-ils souvent une demande d'assistante de garde armée ?

☐ Oui

☐ Non

8- Les demandes sont-elles respectées ?

☐ Oui

☐ Non

Si oui quelle est le pourcentage de demande ?

.....
.

9- Existe-il une cellule qui s'occupe exclusivement de la sécurité des navires ?

☐ Oui

☐ Non

10- Le Pal a-t-il été victime d'attaques terroristes ?

☐ Oui

☐ Non

Si oui combien ?

.....
.....

11- Et comment elles ont été gérées ?

.....
.....
.....

12- Ya t'il eut des victimes ?

☐ Oui

☐ Non

Si oui avez-vous un nombre exact ?

.....
.....

13- Quelle est la position de l'Etat face à ces attaques ? Que fait-elle ?

.....
.....
.....

14- Des mesures ont-elles été prises pour maitriser ce genre d'attaques ?

☐ Oui

☐ Non

15- Si oui sont-elles efficaces ?

☐ Oui

☐ Non

Suggestion

.....
.....

16- À ce jour les attaques ont-elles diminué?

☐ Oui

☐ Non

Si oui quel est le pourcentage

.....
.....
.....
.....

17- Ya-t-il une collaboration avec les autres pays de la cote ?

.....
.....
.....

Table des matières

Introduction.....	1
PREMIERE PARTIE : Cadre théorique et méthodologique	4
CHAPITRE I : CADRE THEORIQUE	5
1.1 Problématique	5
1.2 Objectif de la recherche	6
1.3 Hypothèse de la recherche	7
1.4 Approche conceptuelle	7
1.5 Revue critique de la littérature.....	8
CHAPITRE II : CADRE METHODOLOGIQUE	10
2.1 Méthodes et techniques d’investigation.....	10
2.2 Recherche documentaire.....	10
2.3 Constitution de l’échantillon.....	10
2.4 Instrument de l’enquête	11
2.5 Entretiens, collecte des données	12
2.6 Difficultés rencontrées.....	12
DEUXIEME PARTIE : Cadre Organisationnel	13
CHAPITRE I : ENVIRONNEMENT DU PORT AUTONOME DE LOME.....	14
1.1 Historique et localisation de la plateforme portuaire.....	14
1.1.1 Localisation de l’infrastructure	15
1.1.2 Statut juridique.....	16
1.1.3 Missions assignées au PAL	17
1.1.4 Infrastructures	18
1.1.5 Accueil des navires	19
CHAPITRE II : LE TRAFIC AU PORT AUTONOME DE LOME	21
II.1 Les engins lourds de manutention.....	21
II.2 Les petits matériels de manutention	22
II.3 La manutention bord ou stevedoring	23
II.3.1 Le service manutention bord.....	23
II.3 Les activités de l’acconage	25
II.4 La cellule BELCO-PML et contrôle	26

TROISIEME PARTIE : Cadre analytique	28
CHAPITRE I : Les normes internationales de protection des navires.....	29
I.1 La convention MARPOL	29
1.3 La convention ISPS	31
1.4 La sureté au regard du code ISPS	32
CHAPITRE II : Présentation et analyse des résultats	35
II.1 Présentation des résultats	35
II.2 Vérification des hypothèses de l'étude	42
II.3 Proposition de solutions et conditions de mise en œuvre des solutions.....	44
II.4 Les obstacles à la mise en place d'une coopération régionale efficace	45
Conclusion	48
Bibliographie	52
Sites Web	56