

**LE PLAN DE GESTION DES DÉCHETS DES NAVIRES
AU PORT AUTONOME DE LOMÉ: ÉVALUATION ET
AMÉLIORATION EN CONFORMITÉ AVEC LES
CONVENTIONS INTERNATIONALES**

Naima BONFOH

United Nations – The Nippon Foundation of Japan Fellowship Programme 2024



Disclaimer

This thesis was developed as an independent research project by the Fellows during the second phase of their Fellowship Programme. While guidance, supervision, and access to bibliographic resources were provided throughout the Programme, the content, references, bibliographic materials, figures, and all related components, including their use, are the sole responsibility of the Fellows and do not necessarily reflect the views or endorsement of the academic supervisors, the United Nations, the Host Institution, the Nippon Foundation, or the Government or State of the Fellow's nationality.

Avertissement

Cette thèse a été réalisée dans le cadre d'un projet de recherche indépendant mené par les Boursiers durant la deuxième phase de leur programme de bourse. Bien qu'un encadrement, une supervision et un accès aux ressources bibliographiques aient été fournis tout au long du programme, le contenu, les références, les matériaux bibliographiques, les figures et tous les éléments connexes, ainsi que leur utilisation, relèvent de la seule responsabilité des Boursiers. Ils ne reflètent pas nécessairement les opinions ni l'approbation des superviseurs académiques, des Nations Unies, de l'institution d'accueil, de la Fondation Nippon, ni du gouvernement ou de l'État de nationalité du Boursier.

SUPERVISEUR ACADÉMIQUE

Bleuenn Guilloux

Chaire de Professeur Junior en droit de la mer

Laboratoire LIENSs

La Rochelle Université

CO-SUPERVISEURS

Valentina Germani

Juriste principale et conseillère de programme

Division des Affaires Maritimes et du Droit de la Mer, Bureau des Affaires Juridiques

Nations Unies

Vanessa Arellano Rodriguez

Juriste

Division des Affaires Maritimes et du Droit de la Mer, Bureau des Affaires Juridiques

Nations Unies

RÉSUMÉ

Cette thèse examine les pratiques actuelles de gestion des déchets au Port Autonome de Lomé (PAL) au Togo, en mettant l'accent sur les déchets générés par les navires accostant au port. L'étude analyse le cadre institutionnel et l'autonomie du port dans l'élaboration et la mise en œuvre de plans de gestion des déchets, en conformité avec les conventions internationales, notamment la CNUDM et MARPOL, et les réglementations nationales. Une évaluation détaillée des systèmes de gestion des déchets met en lumière les défis existants, notamment les limites dans le traitement de certains déchets dangereux, tels que les résidus d'hydrocarbures.

À travers une analyse critique des responsabilités institutionnelles, la recherche identifie le rôle des principales institutions, telles que le Ministère de l'Économie Maritime et de la Protection Côtière (MEMPC), le Ministère de l'Environnement et des Ressources Forestières (MERF) et l'Agence Nationale de Gestion de l'Environnement (ANGE).

L'objectif est de proposer des recommandations pour optimiser les processus de gestion des déchets au PAL, en les alignant avec les normes internationales, et en renforçant les capacités du port à gérer les déchets de manière autonome sans dépendre d'installations extérieures. En améliorant la gestion et le traitement des déchets, le PAL pourrait se positionner comme un leader en matière de protection de l'environnement maritime en Afrique de l'Ouest.

REMERCIEMENTS

Je tiens à exprimer ma profonde gratitude à mes superviseurs, Valentina Germani, Vanessa Arellano Rodriguez et Bleuenn Guilloux, pour leur précieuse guidance et leur soutien indéfectible tout au long de ce travail. Leurs conseils et encouragements ont joué un rôle essentiel dans l'aboutissement de ce mémoire.

Je suis reconnaissante envers DOALOS (Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea) et la Nippon Foundation, qui m'ont accordé cette bourse et m'ont offert l'opportunité d'approfondir mes connaissances et mes compétences dans un environnement international enrichissant.

Mes sincères remerciements vont à La Rochelle Université, qui m'a accueillie et m'a offert un cadre académique stimulant pour mener mes recherches.

Je suis particulièrement reconnaissante envers mon mari et mes enfants, Rayan et Issa, pour leur patience et leur compréhension durant mon absence. J'adresse également mes remerciements à mes parents et mes beaux-parents, qui m'ont soutenue à distance et ont pris soin de mes enfants.

J'ai une pensée toute particulière pour ma belle-mère, qui nous a quittés pendant mon séjour en France. Que son âme repose en paix.

Je souhaite également exprimer ma reconnaissance envers le Ministère de l'Économie Maritime et de la Protection Côtière, qui m'a apporté son soutien dans la réalisation de ce mémoire. À toutes les personnes de cette institution qui ont contribué, d'une manière ou d'une autre, je tiens à dire merci.

Enfin, à toutes celles et ceux, individus et institutions, qui ont joué un rôle dans cette aventure, merci infiniment.

LISTE DES ACRONYMES

- **AIS:** Automatic Identification System (Système d'Identification Automatique)
- **ANGE:** Agence Nationale de Gestion de l'Environnement
- **CNUDM:** Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer
- **DOALOS:** Division des Affaires Océaniques et du Droit de la Mer des Nations Unies
- **FAO:** Food and Agriculture Organization (Organisation des Nations unies pour l'Alimentation et l'Agriculture)
- **GIRE:** Gestion Intégrée des Ressources en Eau
- **ISO:** International Organization for Standardization
- **LIENSs:** Laboratoire Littoral ENvironnement et Sociétés
- **MARPOL:** Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires
- **MEMPC:** Ministère de l'Économie Maritime et de la Protection Côtière du Togo
- **MERF:** Ministère de l'Environnement et des Ressources Forestières du Togo
- **ODD:** Objectif de Développement Durable
- **OMI:** Organisation Maritime Internationale
- **ONAEM:** Organisme National chargé de l'Action de l'État en Mer
- **PAL:** Port Autonome de Lomé
- **PND:** Plan National de Développement
- **POLMAR:** Plan National d'Intervention d'Urgence de Lutte contre la Pollution Marine
- **SNML:** Stratégie Nationale pour la Mer et le Littoral

Table des matières

SUPERVISEUR ACADÉMIQUE.....	i
CO-SUPERVISEURS.....	i
RÉSUMÉ	ii
REMERCIEMENTS.....	iii
ListE DES ACRONYMES	iv
Liste de figures.....	vii
Liste de tableaux	viii
INTRODUCTION	1
PREMIÈRE PARTIE: LE CADRE JURIDIQUE ET INSTITUTIONNEL POUR LA	9
GESTION DES DÉCHETS AU PORT AUTONOME DE LOMÉ.....	9
Chapitre 1: Cadre juridique applicable à la gestion des déchets dans le PAL	9
<i>Section A: Conventions internationales</i>	<i>9</i>
<i>Section B: Cadre juridique national.....</i>	<i>14</i>
Chapitre 2: Institutions compétentes en matière de gestion des déchets des navires au PAL	23
<i>Section A: Structure organisationnelle et autonomie du PAL: Implications pour l'élaboration et la mise en œuvre d'un plan de gestion des déchets.....</i>	<i>23</i>
Le Conseil de Surveillance	25
Le Conseil d'Administration	25
La Direction Générale	25
Le Secrétariat Général	26
<i>Section B: Responsabilités institutionnelles et gestion des déchets des navires</i>	<i>28</i>
DEUXIÈME PARTIE: L'ÉVALUATION DES PRATIQUES DE GESTION DES DÉCHETS DES NAVIRES AU PORT AUTONOME DE LOMÉ	33
Chapitre 1 : Analyse des pratiques actuelles de gestion des déchets au PAL.....	33
<i>Section A: Les types de déchets collectés, traités et procédures actuelles</i>	<i>34</i>
<i>Section B: L'évaluation des limites du système actuel en référence aux normes internationales .</i>	<i>39</i>
Chapitre 2: Comparaison pratique et recommandations pour l'amélioration.....	44

<i>Section A: Comparaison des pratiques du PAL avec celles d'autres ports</i>	<i>45</i>
<i>Section B: Recommandations pour renforcer la gestion des déchets des navires au PAL</i>	<i>52</i>
CONCLUSION.....	56

LISTE DE FIGURES

Figure 1 : Guide de tri MARPOL pour les déchets industriels banals et dangereux au Port Atlantique Page 47
de La Rochelle

LISTE DE TABLEAUX

Tableau 1: Classification des déchets des navires

Page 4

Tableau 2: Les annexes de la Convention MARPOL

Page 12

INTRODUCTION

Alors que le Port Autonome de Lomé (PAL) se positionne comme un acteur clé dans la digitalisation et la modernisation des infrastructures portuaires en Afrique de l'Ouest, la gestion des déchets des navires reste un défi majeur, tant dans la gouvernance du port que pour la protection de l'environnement marin.

La gestion des déchets des navires inclut les procédures spécifiques pour la collecte, le transport et le traitement de ces déchets dans les ports, en conformité avec les réglementations environnementales en vigueur pour prévenir la pollution marine.¹ Ces déchets se divisent principalement en deux catégories. D'une part, il y a les déchets d'exploitation, qui comprennent tous les résidus générés lors des activités normales à bord, comme les eaux usées, y compris les eaux de cale et les eaux noires, les ordures solides issues de la vie quotidienne de l'équipage et des passagers, ainsi que les déchets toxiques produits par les moteurs et équipements, tels que les huiles usagées et les produits chimiques divers. D'autre part, on trouve les déchets liés à la cargaison, qui englobent les résidus de marchandises restant dans les cales ou citernes après le déchargement et le nettoyage, ainsi que les matériaux utilisés pour l'arrimage et la manutention des marchandises, devenant des déchets à la fin de ces opérations.²

Depuis sa création en 1968, le PAL a joué un rôle essentiel en tant que principale porte d'entrée du Togo pour le commerce international, contribuant de manière significative à l'économie de la sous-région ouest-africaine. Le Plan National de Développement (PND) de 2018, reconduit par la Feuille de Route Présidentielle à l'horizon 2025, vise non seulement à renforcer la position stratégique du Port Autonome de Lomé dans le commerce régional, mais aussi à moderniser le pays en plaçant le développement durable et la gestion des crises climatiques au cœur de ses priorités. En effet, dans l'Axe 3 de cette feuille de route, le développement durable est cité comme un élément central, impliquant une gestion améliorée des infrastructures et des ressources, y compris la gestion des déchets, dans le cadre des réformes environnementales prioritaires et des

¹ Ministère de l'Économie Maritime et de la Protection Côtière et Ministère de l'Environnement et des Ressources Forestières, Arrêté interministériel n°014/MEMPPC/MERF/2022 du 18 août 2022 fixant les modalités de collecte, de transport et de traitement des déchets provenant de l'exploitation normale des navires dans les ports, Journal Officiel de la République Togolaise, 28 novembre 2022, titre.

² Ibid, article 3.

ambitions de modernisation portuaire.³ Ainsi, la gestion des déchets des navires au PAL s’inscrit dans cette dynamique de modernisation et de protection de l’environnement, répondant aux objectifs fixés par les ministères compétents, à savoir le Ministère de l’Economie Maritime et de la Protection Côtière et ainsi que le Ministère de l’Environnement et des Ressources Forestières. Par ailleurs, les performances récentes du PAL témoignent d’une croissance continue, avec une augmentation notable du trafic d’importation.⁴

Malgré ces avancées, le PAL est confronté à un paradoxe : alors qu’il embrasse pleinement les innovations technologiques, il doit également répondre aux défis environnementaux croissants, notamment en matière de gestion des déchets des navires.⁵ Le PAL est unique en Afrique de l’Ouest en tant que port en eau profonde (16,16m) capable d’accueillir des navires de grande capacité, comme les navires de 3^{ème} génération, ayant un tirant d’eau important et une capacité de transport allant jusqu’à 5 000 TEU.⁶ Il est situé dans le Golfe de Guinée, à proximité de plusieurs capitales de l’Afrique de l’Ouest, ce qui en fait un pôle logistique essentiel pour le transit des marchandises vers les pays enclavés comme le Burkina Faso, le Mali et le Niger. En tant que port franc, le PAL offre des avantages compétitifs pour les opérateurs économiques, notamment une gestion plus rapide des marchandises grâce à la dématérialisation des procédures et des infrastructures modernes qui facilitent le transbordement et l’entreposage.⁷

³ Gouvernement du Togo, Feuille de Route Gouvernementale Togo 2025, disponible à <https://presidence.gouv.tg/feuille-de-route-gouvernementale-togo-2025/>, consulté le 29 août 2024.

⁴ Le trafic import de 2023 comparé à celui de 2022 a augmenté de 21,22 %, avec 190 855 conteneurs en 2022 et 231 360 conteneurs en 2023. Quant au transbordement, on relève 1 454 697 conteneurs en 2023 et 1 554 navires accueillis en 2023. Repères d’Afrique, “Port Autonome de Lomé: Des performances significatives enregistrées en 2023”, disponible à <https://reperesdafrique.tg/index.php/2024/02/17/port-autonome-de-lome-des-performances-significatives-enregistrees-en-2023/> consulté le 28 août 2024.

⁵ Port autonome de Lomé: Performances et perspectives,” Port Autonome de Lomé, publié le 21 mars 2023, disponible à <https://www.togo-port.net/2023/03/21/>, consulté le 28 août 2024.

⁶ Les navires de 3^{ème} génération se réfèrent aux porte-conteneurs ayant une capacité de transport d’environ 3 000 à 5 000 TEU (Twenty-foot Equivalent Unit), un standard de mesure représentant un conteneur de 20 pieds.

⁷ LA PILOTINE, le trimestriel des acteurs maritimes et portuaires du Togo, OYSTER COMMUNICATION N035 JFM 2024. Directeur de publication : Contre-Amiral Fogan Kodjo ADEGNON, Directeur Général du Port Autonome de Lomé, p.3.

Le statut des ports maritimes est un élément important du droit portuaire car il permet de désigner l'autorité qui en assure la gestion.⁸ Le Port Autonome de Lomé est un établissement public transformé en société d'État conformément au Décret n° 91-027 du 2 octobre 1991. Ce décret définit le PAL comme une société intégralement détenue par l'État togolais, avec pour missions principales l'exploitation des installations portuaires, la manutention des marchandises, et la gestion des services portuaires. Le port est administré par un conseil d'administration, et sa gestion est assurée par un directeur nommé par l'État, qui est responsable de l'organisation générale et de la coordination des activités portuaires en lien avec les différents services.⁹

La nécessité d'une gestion efficace des déchets des navires est cruciale pour prévenir la pollution marine et respecter les engagements internationaux, notamment l'Objectif de Développement Durable (ODD) 14, qui vise à conserver et exploiter de manière durable les océans, les mers et les ressources marines aux fins du développement durable, en particulier la cible 14.1, qui a pour objectif de réduire significativement la pollution marine de tous types d'ici 2025.¹⁰ Ce défi reflète une réalité plus vaste pour de nombreux ports des pays en développement, où le progrès économique et technologique doit s'accompagner d'une durabilité environnementale renforcée.

Pour clarifier les catégories de ces déchets, nous nous référons à la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL), qui classe les déchets selon cinq grandes catégories, détaillées dans les Annexes I à V.¹¹

Le tableau ci-dessous résume chaque catégorie de déchets, sa définition, des exemples typiques, et précise s'ils peuvent être qualifiés de déchets des navires au sens juridique.

⁸ Patrick Chaumette, *Droits maritimes*, 4e éd., Paris, Dalloz, 2021, titre 62, "Organisation portuaire", chap. 621, « Transformation du régime de gestion des ports maritimes dans le monde », sec.0 , Div-Généralités, p. 1330.

⁹ Décret n° 91-027 du 2 octobre 1991 portant transformation du Port Autonome de Lomé en société d'État, Journal Officiel de la République Togolaise, 5 novembre 1991.

¹⁰ Nations Unies, Assemblée générale, Résolution 70/1 : Transformer notre monde : le Programme de développement durable à l'horizon 2030, A/RES/70/1, adopté le 25 septembre 2015.

¹¹ Organisation Maritime Internationale, Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, 1973, amendée par le Protocole de 1978 (MARPOL 73/78), Londres, 1973.

Tableau 1 : Classification des déchets des navires

Catégorie de Déchets (Annexes MARPOL)	Définition	Exemples	Typologie (Déchets d'exploitation / Résidus de cargaison)	Qualifiable de déchets des Navires?
Annexe I: Hydrocarbures	Résidus de pétrole et mélanges d'huile	Huiles usagées, eaux de cale	Déchets d'exploitation	Oui
Annexe II: Substances liquides nocives transportées en vrac	Substances liquides en vrac dangereuses pour l'environnement marin	Produits chimiques en vrac	Résidus de cargaison	Oui
Annexe III: Substances nuisibles transportées par mer en colis	Matières dangereuses en colis, contenants ou emballages	Produits chimiques emballés	Résidus de cargaison	Oui
Annexe IV: Eaux usées des navires	Eaux usées provenant des installations sanitaires à bord	Eaux noires et grises	Déchets d'exploitation	Oui

Annexe V: Ordures des navires	Déchets ménagers et autres ordures produits par l'équipage	Déchets de cuisine, plastique	Déchets d'exploitation	Oui
----------------------------------	--	-------------------------------	------------------------	-----

En complément, il convient de noter que la Convention MARPOL couvre également la prévention de la pollution atmosphérique à travers l'Annexe VI. Bien que cette annexe concerne les émissions atmosphériques et ne soit pas directement liée aux déchets physiques générés par les navires, elle fait partie intégrante des réglementations environnementales visant à réduire l'impact des navires sur l'environnement global. La Convention MARPOL n'aborde pas spécifiquement la collecte et le traitement des déchets des navires, mais elle impose aux ports de fournir des installations de réception appropriées. De plus, il est possible que des exigences supplémentaires existent au niveau national, régional ou local pour la gestion de ces déchets.¹²

Dans le cadre de la gestion des déchets des navires au Port Autonome de Lomé, il est crucial de s'appuyer sur un cadre juridique conforme aux conventions internationales visant à protéger l'environnement marin. En particulier, la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer (CNUDM) et la Convention MARPOL adoptée sous l'égide de l'Organisation Maritime Internationale (OMI), établissent des normes fondamentales pour réduire les diverses formes de pollution maritime. L'article 192 de la CNUDM, introduit pour la première fois au sein d'un traité multilatéral, une obligation générale de protéger et de préserver le milieu marin. Il s'agit d'une obligation au sens large s'appliquant à tous les États, dans toutes les zones maritimes.¹³

Le Togo, ayant ratifié ces deux conventions depuis le 16 avril 1985 pour la CNUDM, et le 9 février 1990 pour la Convention MARPOL, s'est ainsi engagé à harmoniser ses pratiques avec celles de

¹² Organisation maritime internationale (OMI) et Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO), Document guide pour l'élaboration des plans de gestion portuaire des déchets, Londres, 2022, p. 5.

¹³ Patrick Chaumette, *Droits maritimes*, 4e éd., Paris, Dalloz, 2021, Livre 8, titre 81, "Lutte contre les pollutions", chap. 811, "Cadre général posé par la Convention des Nations unies sur le droit de la mer", section 1. Dispositions générales, p. 1723.

la communauté internationale. Ce cadre juridique permet non seulement de protéger l'environnement marin, y compris les eaux sous juridiction togolaise, mais également de faciliter les échanges maritimes en renforçant la crédibilité du pays sur la scène internationale.

Le PAL a connu une augmentation significative du trafic maritime ces dernières années, ce qui a conduit à une accumulation accrue de déchets provenant de l'exploitation des navires. Cette situation a rendu la gestion des déchets encore plus cruciale pour la protection de l'environnement marin.

Le Togo en réponse aux différentes obligations de ces conventions précédemment énumérées, a déjà mis en place un plan d'action environnemental en 2023 pour le port autonome de Lomé, qui aborde diverses questions environnementales. Cependant, ce plan reste général et ne traite pas de manière spécifique des mécanismes de réception et de traitement des déchets des navires, ce qui constitue une lacune dans la mise en œuvre concrète du principe de prévention de la pollution maritime.

Un plan de gestion des déchets des navires devient alors essentiel malgré les dispositifs existants. Il s'agirait d'une mesure proactive pour éviter que la pollution ne se produise, en organisant de manière détaillée les opérations portuaires liées à la gestion des déchets. De plus, ce plan permettrait de renforcer la coordination entre les autorités portuaires et les opérateurs privés, assurant ainsi une gestion efficace et conforme aux standards internationaux.¹⁴

Actuellement, la gestion des déchets solides issus des navires au Port Autonome de Lomé, tels que les ordures ménagères, les plastiques, les métaux, les déchets de cuisine et autres matériaux recyclables, est assurée par des sociétés agréées. Ces opérations, coordonnées par la capitainerie du port, incluent le transport des déchets vers un centre d'enfouissement, sous la surveillance de la police ou de la gendarmerie. Cependant, certains types de déchets complexes, notamment les hydrocarbures, les eaux de ballast, et d'autres substances nocives, ne sont pas traités localement. Ils nécessitent un transport vers des installations spécialisées dans les pays voisins, ce qui limite la

¹⁴ Ministère de l'Économie Maritime, de la Pêche et de la Protection Côtière et Ministère de l'Environnement et des Ressources Forestières, « Arrêté interministériel n°014/MEMPPC/MERF/2022 du 18 août 2022 fixant les modalités de collecte, de transport et de traitement des déchets provenant de l'exploitation normale des navires dans les ports », Journal Officiel de la République Togolaise, 28 novembre 2022, art.5.

capacité du Togo à gérer ses propres déchets, entraîne une perte de marché dans le secteur du traitement des déchets, et complique le contrôle de ces opérations.¹⁵

La persistance de cette situation pose un risque croissant de pollution non seulement au Port Autonome de Lomé, mais également dans les zones marines environnantes. En l'absence d'installations portuaires adaptées pour la réception et le traitement de ces déchets spécifiques, la pollution provenant des navires accostant au port risque de s'intensifier, malgré la volonté manifeste des autorités d'améliorer la gestion environnementale du port. Sans un plan de gestion des déchets des navires adapté et spécifique, indiquant les méthodes de traitement sur place ou les procédures de convoyage à suivre, le risque de pollution marine au PAL pourrait continuer d'augmenter, menaçant à long terme la santé de l'environnement marin dans son ensemble.

Ce mémoire s'inscrit dans le cadre d'une réflexion sur la gestion des déchets des navires au Port Autonome de Lomé, en réponse aux défis environnementaux croissants auxquels ce dernier est confronté. Fort de ma participation au programme de renforcement des capacités de la Division des Affaires Océaniques et du Droit de la Mer des Nations Unies (DOALOS), ce travail vise à fournir les recommandations nécessaires pour la création et l'implantation d'un plan de gestion des déchets des navires, en conformité avec les exigences définies par l'arrêté interministériel, et en tenant compte des infrastructures actuelles. Il s'articule autour de deux grandes parties.

La première partie est consacrée au cadre réglementaire et institutionnel qui régit la gestion des déchets des navires au PAL. Cette partie explore d'abord les conventions internationales pertinentes, telles que la CNUDM et la Convention MARPOL, qui imposent des obligations claires aux États pour la prévention de la pollution marine et la gestion des déchets des navires. Ensuite, elle examine le cadre réglementaire national, en analysant les lois et les arrêtés en vigueur au Togo, notamment l'arrêté interministériel de 2022 qui fixe les modalités de collecte, de transport et de traitement des déchets provenant des navires au port autonome de Lomé. Ce chapitre aborde également les structures institutionnelles impliquées, en se concentrant sur la structure et l'autonomie du PAL, ainsi que sur la gouvernance et les responsabilités institutionnelles liées à la gestion des déchets des navires.

¹⁵ Information recueillie de sources internes sous couvert d'anonymat.

La deuxième partie de ce mémoire se concentre sur l'évaluation des pratiques actuelles de gestion des déchets au PAL. Cette partie analyse en profondeur les pratiques en place, identifiant les défis et les lacunes dans le système actuel, notamment la difficulté à traiter localement certains types de déchets, comme les hydrocarbures et les effluents. En s'appuyant sur cette analyse, des recommandations sont proposées pour améliorer ces pratiques, en les alignant avec les standards internationaux et en renforçant les capacités locales de traitement des déchets.

En intégrant ces deux dimensions – la réglementation et l'évaluation des pratiques – ce mémoire vise à fournir un cadre solide pour la mise en œuvre d'un plan de gestion des déchets des navires au port autonome de Lomé, contribuant ainsi à la protection durable de l'environnement marin togolais.

PREMIÈRE PARTIE: LE CADRE JURIDIQUE ET INSTITUTIONNEL POUR LA GESTION DES DÉCHETS AU PORT AUTONOME DE LOMÉ

La gestion des déchets des navires constitue un enjeu crucial pour la préservation de l'environnement marin, particulièrement dans les ports en pleine expansion comme celui de Lomé (PAL). Afin de prévenir la pollution marine et de se conformer aux obligations internationales, le Togo a développé un cadre réglementaire complexe, soutenu par des institutions nationales et locales. Cette première partie du mémoire examine ce cadre juridique et institutionnel régissant la gestion des déchets des navires au PAL. Elle est structurée en deux chapitres: le premier est consacré à l'analyse des conventions internationales et du cadre réglementaire national en vue de leur application au Port Autonome de Lomé (Chapitre 1), tandis que le second s'intéresse aux institutions impliquées et à l'autonomie du PAL dans la gestion de ces déchets (Chapitre 2).

Chapitre 1: Cadre juridique applicable à la gestion des déchets dans le PAL

La régulation de la gestion des déchets des navires repose sur un ensemble de normes juridiques tant internationales que nationales. Ces normes visent à garantir que les ports, y compris celui de Lomé, disposent des infrastructures et des procédures nécessaires pour gérer efficacement les déchets produits par les navires. Ce chapitre est divisé en deux sections: la première examine les conventions internationales qui encadrent cette gestion (A), soulignant leur rôle dans l'établissement de standards globaux, tandis que la seconde se concentre sur le cadre réglementaire national en vigueur au Togo (B), qui adapte ces standards aux spécificités locales.

Section A: Conventions internationales

Le Togo, en tant qu'État côtier et membre des Nations unies, et ayant ratifié la CNUDM et la Convention MARPOL, s'est engagé ainsi à harmoniser sa législation nationale avec les standards internationaux établis par ces traités. Ce processus d'harmonisation se reflète notamment par la Loi n° 2016-028 portant Code de la marine marchande togolais, qui incorpore les dispositions de ces conventions. L'article 473 de cette loi stipule par exemple que «l'administration maritime exerce, à l'égard des navires étrangers présents dans les eaux et ports togolais, les prérogatives de

l'État du port prévues par les dispositions de la convention MARPOL 73/78, et celles de la convention des Nations unies sur le droit de la mer de 1982 ».

La CNUDM, souvent qualifiée de «Constitution pour les océans», constitue le cadre juridique global régissant l'utilisation et la protection des mers et des océans. Cette dénomination trouve son origine dans les remarques prononcées par Tommy T.B. Koh, président de la troisième conférence des Nations unies sur le droit de la mer. Lors de son discours de clôture le 10 décembre 1982, il déclara : *“Nous avons atteint notre objectif fondamental qui était d'élaborer une constitution complète pour les océans qui serait à l'épreuve du temps. Bien que la Convention soit le résultat d'une série de compromis, leur ensemble forme un tout indissoluble. [...] Il est juridiquement impossible de revendiquer les droits au terme de la Convention sans être prêt à assumer les devoirs correspondants. Aucune nation ne doit pouvoir disjoindre l'œuvre historique édiflée par la communauté internationale.”*¹⁶

Ces propos illustrent bien la vision holistique de la CNUDM, qui ne se limite pas à définir des droits pour les États, mais impose également des responsabilités précises, notamment en matière de protection et de préservation du milieu marin.

La CNUDM a été adoptée par la troisième conférence des Nations unies sur le droit de la mer, qui s'est tenue de 1973 à 1982, et ouverte à la signature le 10 décembre 1982 à Montego Bay (Jamaïque). Elle est entrée en vigueur le 16 novembre 1994, et a été signée et ratifiée par le Togo, respectivement, le 10 décembre 1982 et le 16 avril 1985.¹⁷

La CNUDM est d'une importance capitale pour le Togo, un Etat dont la croissance économique est fortement liée à son accès à l'océan Atlantique. Cette Convention offre un cadre juridique permettant au pays d'exercer sa souveraineté sur sa mer territoriale et ses droits souverains dans les autres zones maritimes sous sa juridiction, notamment la zone économique exclusive (ZEE), tout en participant activement à la gestion durable des ressources marines. VEn outre, elle fournit une base légale pour prévenir et sanctionner les infractions environnementales, contribuant ainsi à la préservation de l'écosystème marin.

¹⁶ Tommy T.B. Koh, “Une constitution pour les océans”, Remarque prononcée par le président de la troisième conférence des Nations unies sur le droit de la mer, 10 décembre 1982.

¹⁷ Voir la liste des Etats parties sur le site de la Division:
https://www.un.org/Depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm#The%20United%20Nations%20Convention%20on%20the%20Law%20of%20the%20Sea.

La Partie XII de la CNUDM, intitulée « Protection et préservation du milieu marin », est directement liée à la gestion des déchets des navires. Plus précisément, l'article 194 de cette partie impose aux États de prendre des mesures pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin provenant de diverses sources, y compris les navires. Il est stipulé que les États doivent s'assurer que leurs activités ne causent pas de dommages à l'environnement d'autres États ni aux zones situées au-delà de leur juridiction nationale. L'article 197 renforce cette obligation en appelant les États à coopérer aux niveaux régional et mondial pour la protection du milieu marin, et à échanger des informations sur les incidents de pollution.

De plus, l'article 211 de la CNUDM impose aux États l'obligation d'adopter des lois et des règlements nationaux qui mettent en œuvre les normes internationales relatives à la prévention de la pollution par les navires, telles que celles définies par la Convention MARPOL. Ainsi, cette partie de la CNUDM incite les États à intégrer les règles internationales dans leur cadre juridique national pour une application efficace des dispositions relatives à la pollution maritime.

En somme, la CNUDM constitue la pierre angulaire de la gouvernance maritime au Togo. Elle offre un cadre essentiel non seulement pour la protection de l'environnement marin, mais aussi pour l'exploitation durable des ressources marines, et elle sert de référence pour la mise en œuvre de nombreux autres accords internationaux.

Si la CNUDM établit les fondements juridiques de la gestion des espaces maritimes, la Convention MARPOL (1973/78) vient compléter ces principes en se concentrant spécifiquement sur la prévention de la pollution par les navires, en imposant des règles strictes pour réduire la pollution accidentelle ou intentionnelle provenant des activités maritimes. Elle a été adoptée en 1973 sous l'égide de l'OMI. Son objectif principal est de prévenir et de réduire la pollution marine causée par les navires, que ce soit par des déversements accidentels ou des rejets volontaires de substances dangereuses. La Convention a été amendée en 1978, formant le cadre consolidé connu sous le nom de MARPOL 73/78 et comprend vingt articles et six annexes techniques qui traitent spécifiquement de divers types de pollution, notamment les hydrocarbures, les substances liquides nocives en vrac, les ordures des navires, et la pollution atmosphérique.¹⁸ Elle définit également

¹⁸ Organisation Maritime Internationale (OMI), « Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, 1973, amendée par le Protocole de 1978 (MARPOL 73/78) », Londres, 1973. Les six annexes sont les suivantes: Annexe I (hydrocarbures), Annexe II (substances liquides nocives en vrac), Annexe III (substances

des zones spéciales où des restrictions plus strictes s'appliquent pour protéger des écosystèmes marins sensibles. Le Togo a ratifié la Convention MARPOL et son Protocole le 9 février 1990.¹⁹

Tableau 2: Les annexes de la Convention MARPOL

Annexes	Description	Date d'Entrée en vigueur
Annexe I	Règlement pour la prévention de la pollution par les hydrocarbures	2 octobre 1983
Annexe II	Règlement relatif à la lutte contre la pollution par les substances liquides nocives en vrac	6 avril 1987
Annexe III	Prévention de la pollution par les substances nuisibles transportées par mer en colis	1 juillet 1992
Annexe IV	Prévention de la pollution par les eaux usées des navires	27 septembre 2003
Annexe V	Prévention de la pollution par les ordures des navires	31 décembre 1988
Annexe VI	Prévention de la pollution atmosphérique par les navires	19 mai 2005

Dans le cadre de ce mémoire, l'Annexe VI de la Convention MARPOL, qui traite de la prévention de la pollution de l'air par les navires, a été exclue. Cette annexe nécessite une analyse approfondie en raison de sa complexité technique, et son étude requiert un traitement distinct, au-delà de l'objet actuel du mémoire. Une étude séparée serait nécessaire pour aborder les défis réglementaires liés aux émissions atmosphériques des navires.

Le cadre juridique international encadrant la gestion des déchets des navires repose principalement sur les conventions internationales précitées. Ces conventions définissent les normes globales que les États doivent suivre pour prévenir et réduire la pollution marine provenant des activités maritimes.

nuisibles transportées en colis), Annexe IV (eaux usées), Annexe V (ordures des navires), Annexe VI (pollution de l'air par les navires).

¹⁹ Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL), telle que modifiée par le Protocole de 1978, ratifiée par la loi n° 89-001 du 02 mai 1989, et mise en œuvre par le décret n° 90-023 du 08 mars 1990, incluant les annexes I à V.

Cependant, en plus de ces accords internationaux, des initiatives régionales renforcent également la protection de l'environnement marin, en particulier en Afrique. La région d'Afrique de l'Ouest et du Centre est couverte par la Convention d'Abidjan, un traité régional essentiel pour la coopération en matière de protection du milieu marin.

Adoptée le 23 mars 1981 à Abidjan et entrée en vigueur le 5 août 1984, la Convention relative à la coopération en matière de protection et de mise en valeur du milieu marin et des zones côtières de la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (dite Convention d'Abidjan) est un cadre juridique qui engage ses parties contractantes à prendre toutes les mesures nécessaires pour prévenir, réduire et combattre la pollution du milieu marin, y compris celle imputable aux navires.²⁰

Les articles 5 et 6 de la Convention d'Abidjan sont particulièrement pertinents pour la gestion des déchets des navires. Ils exigent que les États prennent des mesures pour lutter contre la pollution marine causée par les navires et autres sources maritimes, et qu'ils établissent des mécanismes de coopération régionale pour répondre aux urgences environnementales. L'article 12, par exemple, prévoit une coopération renforcée entre les États membres pour l'échange d'informations et la gestion commune des incidents de pollution.²¹

Le Togo a signé cette convention le 23 mars 1981 et l'a ratifiée le 16 novembre 1983. La convention est entrée en vigueur le 5 août 1984. Cette convention complète ainsi le cadre international en créant des obligations spécifiques pour les États côtiers africains en matière de protection du milieu marin.

La CNUDM impose aux États parties d'adopter des lois et règlements destinés à prévenir, réduire et maîtriser la pollution, pour toutes les catégories de pollutions, dont celle par les navires. Le cas échéant, la Convention incite également les États à harmoniser leurs politiques au niveau régional.²²

Après avoir examiné les conventions internationales et régionales qui régissent la gestion des déchets des navires, il est essentiel de se pencher sur la manière dont ces accords sont intégrés dans

²⁰ Convention relative à la coopération en matière de protection et de mise en valeur du milieu marin et des zones côtières de la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre, adoptée à Abidjan le 23 mars 1981. Disponible en ligne, <https://www.ecolex.org>, consulté le 27 octobre 2024.

²¹ Ibid.

²² Patrick Chaumette, *Droits maritimes*, 4e éd., Paris, Dalloz, 2021, Livre 8, titre 81, "Lutte contre les pollutions", chap. 811, "Cadre général posé par la Convention des Nations unies sur le droit de la mer", section 2. Dispositions réglementant les différentes sources de pollution, p. 1726.

la législation nationale togolaise. Le Togo, en tant qu'État côtier et partie à plusieurs conventions internationales, a progressivement mis en place un cadre juridique national afin de se conformer à ses obligations internationales et de répondre aux défis spécifiques posés par la gestion des déchets marins.

Section B: Cadre juridique national

“Avant l’adoption de la CNUDM, il n’existait pas de vide juridique dans la gestion du domaine maritime au Togo. En effet, le secteur maritime au Togo était régi par l’ordonnance n° 29 du 12 août 1971 portant Code de la marine marchande et le décret n° 82-182/PR du 8 juillet 1982 portant institution d’une Charte maritime adoptée en application de ladite ordonnance. Ces textes qui régissaient les interventions de l’État en mer vont être remplacés par un cadre juridique moderne développé sur la base des dispositions de la CNUDM”.²³

Bien que l’État se désengage dans la gestion des ports maritimes, il continue de l’influencer à travers la législation et la réglementation en matière de police portuaire, de droit de la concurrence, de la fiscalité, des procédures d’aménagement, etc... L’État Togolais conserve un pouvoir d’intervention dans le domaine de la sûreté des installations portuaires et de sécurité des infrastructures. Il est en outre tenu de transposer des directives se rapportant aux ports (par ex: élimination des déchets d’exploitation des navires et des résidus de cargaison).²⁴

Le cadre juridique national du Togo pour la gestion des espaces maritimes et la protection de l’environnement marin repose sur une hiérarchie de normes, commençant par la Constitution, qui établit les principes fondamentaux, et se déclinant ensuite en lois, arrêtés, et stratégies politiques spécifiques.

²³ « La gouvernance des océans au Togo », Rapport rédigé par des consultants pour l’Organisation des Nations Unies, décembre 2022, p.36.

²⁴ Patrick Chaumette, *Droit maritime*, 4e éd., Paris, Dalloz, 2021, Livre 6, titre 62, "Organisation portuaire", chap. 621, "Transformation du régime de gestion des ports maritimes dans le monde", section 1. Réduction de l’emprise de l’Etat, p. 1332.

➤ **Cadre constitutionnel**

La Constitution du Togo, adoptée le 14 octobre 1992 et révisée le 6 mai 2024, constitue le fondement juridique suprême du pays.²⁵ Elle encadre l'ensemble des lois et règlements nationaux, y compris ceux relatifs à la protection de l'environnement et à la gestion des ressources maritimes. En tant que norme supérieure, la Constitution garantit que les engagements internationaux, tels que ceux pris dans le cadre de la CNUDM, soient respectés et intégrés dans le droit national.

L'article 79 de la Constitution, établit le Conseil économique, social et environnemental, un organe consultatif crucial pour les questions liées à l'environnement, notamment les projets de loi ayant un impact sur les ressources marines et côtières. De plus, l'article 89 confère au Président de la République le rôle de garant des traités internationaux, supervisant leur ratification par le Parlement, ce qui assure une intégration cohérente des conventions internationales dans le cadre juridique national.

Ce cadre constitutionnel met en évidence que, bien que la gestion des déchets des navires relève de conventions internationales, telles que la CNUDM et MARPOL, leur mise en œuvre au Togo doit impérativement passer par une harmonisation avec la Constitution nationale. La hiérarchie des normes constitutionnelles implique que toutes les lois et règlements adoptés en matière de gestion des déchets doivent être compatibles avec les dispositions de la Constitution, assurant ainsi une cohérence dans l'application des engagements internationaux du Togo. Le Conseil économique et social joue un rôle clé dans l'examen des impacts environnementaux de ces textes, garantissant leur pertinence pour la préservation des ressources maritimes nationales.

➤ **Cadre législatif et réglementaire**

Le cadre législatif et réglementaire du Togo repose sur les principes établis par la Constitution, ainsi que sur des stratégies nationales définies par des plans et programmes de développement. Ce cadre est complété par des lois spécifiques et des règlements portant sur la gestion des ressources maritimes et la protection de l'environnement. Concernant la gestion des déchets des navires, des lois nationales mettent en œuvre les conventions internationales pertinentes, telles que la CNUDM et la Convention MARPOL.

²⁵ Loi n° 2024-005 du 06 mai 2024 portant Constitution de la République Togolaise.

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

La loi-cadre sur l'environnement constitue le texte fondamental pour la protection de l'environnement au Togo. Elle consacre des dispositions particulières à la gestion des écosystèmes marins et côtiers (articles 77 à 85), définissant le milieu marin et précisant les principes de préservation contre les activités qui pourraient y causer des nuisances.²⁶ Cependant, bien qu'elle mentionne des mesures pour la préservation du milieu marin, cette loi-cadre ne traite pas explicitement de la gestion des déchets provenant de l'exploitation des navires. Ce vide législatif est comblé par des textes spécifiques, tels que l'arrêté interministériel n° 014/MEMPPC/MERF/2022, qui établit les modalités de collecte, de transport et de traitement des déchets générés par les navires dans les ports togolais.²⁷

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

La Loi n° 2016-028 du 11 octobre 2016, portant Code de la marine marchande, constitue un cadre juridique central pour la régulation des activités maritimes au Togo. Ce texte transpose dans le droit national les dispositions des principales conventions internationales, notamment la CNUDM et la Convention MARPOL 73/78, qui visent à prévenir la pollution des milieux marins.

Le Code de la marine marchande, en son article 473, confère à l'administration maritime togolaise des prérogatives spécifiques pour surveiller et réguler les navires étrangers présents dans les eaux et ports du Togo, conformément aux exigences des conventions MARPOL 73/78 et CNUDM. Cela inclut la prévention des rejets de substances nuisibles, la notification des incidents de pollution, et la mise en œuvre des mesures de contrôle nécessaires pour protéger l'environnement marin.

Le Livre VI du Code est entièrement consacré à la pollution marine et établit des mécanismes de prévention et de répression des différentes formes de pollution par les navires.

²⁶ République Togolaise, « Loi n° 2008-005 du 30 mai 2008 portant loi-cadre sur l'environnement », Journal Officiel de la République Togolaise, 30 mai 2008.

²⁷ Ministère de l'Économie Maritime et de la Protection Côtière et Ministère de l'Environnement et des Ressources Forestières, « Arrêté interministériel n° 014/MEMPPC/MERF/2022 du 18 août 2022 fixant les modalités de collecte, de transport et de traitement des déchets provenant de l'exploitation normale des navires dans les ports », Journal Officiel de la République Togolaise, n° 52 bis, 28 novembre 2022.

Ce livre couvre plusieurs aspects, y compris:

- Prévention de la pollution par les hydrocarbures (Titre 3): L'article 477 interdit le rejet en mer d'hydrocarbures, sauf dans des conditions strictement réglementées, telles que l'utilisation de dispositifs de séparation et de filtration conformes à la règle 16 de l'annexe I de MARPOL.
- Prévention de la pollution par les eaux usées des navires (Titre 5): L'article 484 restreint le rejet des eaux usées en mer, en exigeant que ces rejets respectent les conditions de traitement spécifiées dans l'annexe IV de MARPOL.
- Prévention de la pollution par les substances nocives (Titres 4 et 6): Le code impose des règles strictes pour le transport et le rejet des substances nocives transportées en vrac ou en colis, conteneurs, et autres citernes mobiles.

Le Code impose également des sanctions sévères pour les infractions aux règles de prévention de la pollution, conformément aux obligations internationales du Togo. Ces sanctions sont essentielles pour dissuader les pratiques qui mettent en péril l'environnement marin et pour assurer le respect des standards internationaux.

Bien que le Code de la marine marchande couvre les rejets de substances polluantes et impose des normes strictes pour la prévention de diverses formes de pollution, il n'établit pas un plan de gestion des déchets des navires en tant que tel. Ses dispositions, toutefois, alignent le Togo avec les exigences de la Convention MARPOL et fournissent une base juridique pour encadrer les rejets et réduire les risques de pollution marine.

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

La Loi n° 2010-004 du 14 juin 2010, qui institue le Code de l'eau au Togo, établit un cadre juridique général pour la gestion intégrée des ressources en eau (GIRE). En son article 1er, la loi définit les principes et les règles fondamentaux régissant la répartition, l'utilisation, la protection, et la gestion des ressources en eau, couvrant ainsi l'ensemble du cycle de l'eau au Togo, y compris les eaux maritimes sous juridiction nationale.²⁸

²⁸ République Togolaise, Loi n° 2010-004 du 14 juin 2010 portant Code de l'eau du Togo.

L'article 2 du Code de l'eau fournit des définitions essentielles pour la gestion des ressources hydriques, notamment:

- Déchets: Tout résidu d'un processus de production, de fabrication, de transformation ou d'utilisation, ainsi que toute substance ou matériau destiné à l'abandon.
- Effluents: Rejets liquides ou gazeux d'origine domestique, agricole ou industrielle, qu'ils soient traités ou non, déversés directement ou indirectement dans l'environnement.
- Eaux ou mers territoriales: Définies comme les zones maritimes s'étendant jusqu'à 12 milles marins des côtes, ces espaces sont soumis à des règles de gestion et de protection conformes aux accords internationaux, y compris la CNUDM.

L'article 6 inclut les eaux territoriales dans le domaine public de l'eau, stipulant que leur gestion doit se conformer aux accords internationaux pour préserver leur qualité. Bien que le Code de l'eau ne traite pas directement des déchets des navires, il contribue à la protection de l'environnement marin par une réglementation des rejets dans les eaux territoriales, renforçant ainsi le cadre national pour la gestion des rejets maritimes.²⁹ Ces dispositions complètent les textes spécifiques relatifs à la gestion des déchets dans les ports, tels que l'arrêté interministériel n° 014/MEMPPC/MERF/2022.

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

La Loi n° 2015-010 du 24 novembre 2015, qui institue le nouveau Code pénal au Togo, joue un rôle crucial dans la mise en œuvre des obligations internationales du pays en matière de protection de l'environnement, notamment celles découlant de la CNUDM. Ce code établit un régime de responsabilité civile et pénale pour les infractions portant atteinte à l'environnement, avec un accent particulier sur la protection des milieux marins et côtiers.³⁰

▪ *Arrêté Interministériel n° 014/MEMPPC/MERF du 18 août 2022*

L'arrêté interministériel n° 014/MEMPPC/MERF du 18 août 2022 constitue un texte central dans la régulation de la gestion des déchets provenant de l'exploitation des navires dans les ports togolais. Ce texte, fruit de la collaboration entre le ministère de l'Économie Maritime et de la

²⁹ République Togolaise, Loi n° 2010-004 du 14 juin 2010 portant Code de l'eau du Togo.

³⁰ République Togolaise, Loi n° 2015-010 du 24 novembre 2015 portant nouveau Code pénal.

Protection Côtière et le ministère de l'Environnement et des Ressources Forestières, s'inscrit dans le cadre de la mise en œuvre des engagements du Togo en vertu des conventions internationales, notamment la Convention MARPOL 73/78 et la CNUDM.

L'article 1er de l'arrêté fixe les modalités de collecte, de transport et de traitement des déchets issus de l'exploitation normale des navires dans les ports. Ce texte vise à renforcer la protection du milieu marin en imposant des mesures strictes pour la gestion des déchets, en conformité avec les exigences des conventions internationales ratifiées par le Togo. L'arrêté vise également à améliorer la disponibilité et l'utilisation des installations de réception portuaires, destinées aux déchets d'exploitation et aux résidus de cargaison, afin de minimiser leur impact sur l'environnement marin.³¹

L'article 5 de l'arrêté impose aux autorités portuaires l'obligation d'installer ou de faire installer des installations de réception portuaires adéquates pour répondre aux besoins de collecte des déchets des navires. En outre, chaque autorité portuaire est tenue de développer et de mettre en œuvre, en consultation avec les parties prenantes, un plan de réception et de traitement des déchets. Ce plan doit être adapté aux spécificités locales et conforme aux obligations du présent arrêté, en particulier celles découlant des engagements internationaux du Togo. Ce plan, soumis à l'approbation des ministres compétents, est révisé tous les cinq ans et rendu public, ce qui renforce la transparence et la responsabilité des autorités portuaires.³²

L'article 4 de l'arrêté interdit strictement le rejet en mer de toutes sortes de déchets et d'ordures, en conformité avec les dispositions de la Convention MARPOL et de la loi n° 2016-028 portant Code de la Marine Marchande. L'arrêté précise également que, en cas d'inspection (article 11), les navires ne peuvent quitter le port sans avoir déposé leurs déchets dans une installation de réception portuaire conforme aux prescriptions du texte. Cette disposition assure que les ports togolais

³¹ Ministère de l'Économie Maritime et de la Protection Côtière et Ministère de l'Environnement et des Ressources Forestières, « Arrêté interministériel n° 014/MEMPPC/MERF/2022 du 18 août 2022 fixant les modalités de collecte, de transport et de traitement des déchets provenant de l'exploitation normale des navires dans les ports », art. 1er, Journal Officiel de la République Togolaise, n° 52 bis, 28 novembre 2022.

³² Ibid, art. 5, Journal Officiel de la République Togolaise, n° 52 bis, 28 novembre 2022.

doivent disposer de mécanismes efficaces pour prévenir la pollution marine due aux activités des navires.³³

L'article 12 dispose que l'autorité portuaire concernée est responsable de la gestion des installations de réception portuaires et du traitement des déchets collectés, sous le contrôle des ministères concernés. Des sanctions sont prévues pour toute violation des obligations imposées par l'arrêté, ce qui inclut des amendes et des mesures restrictives contre les navires non conformes.³⁴

Cet arrêté joue un rôle crucial dans l'architecture juridique de la gestion des déchets maritimes au Togo. En définissant des responsabilités claires pour les autorités portuaires et en alignant les pratiques nationales sur les normes internationales, il assure que les déchets des navires soient traités de manière à minimiser leur impact environnemental.

Malgré ces avancées réglementaires, il apparaît que les dispositifs actuels, bien qu'importants, ne suffisent pas à eux seuls à garantir une gestion exhaustive et optimisée des déchets des navires. Un Plan de gestion des déchets des navires dédié permettrait d'aller plus loin dans la conformité aux standards internationaux, en définissant de manière précise les responsabilités, les procédures et les infrastructures nécessaires pour traiter chaque type de déchet produit par les navires accostant au Port autonome de Lomé.

Ce plan spécifique serait non seulement un complément essentiel au cadre juridique existant, mais il renforcerait également la capacité du Togo à prévenir la pollution marine de manière proactive, en se conformant pleinement aux exigences des conventions internationales comme MARPOL

➤ **Cadre politique et stratégique**

Le Togo a développé un ensemble de plans et de stratégies pour orienter ses politiques maritimes et environnementales, en s'appuyant sur les principes établis par la Constitution et les engagements

³³ Ministère de l'Économie Maritime et de la Protection Côtière et Ministère de l'Environnement et des Ressources Forestières, « Arrêté interministériel n° 014/MEMPPC/MERF/2022 du 18 août 2022 fixant les modalités de collecte, de transport et de traitement des déchets provenant de l'exploitation normale des navires dans les ports », art.4, Journal Officiel de la République Togolaise, n° 52 bis, 28 novembre 2022.

³⁴ Ibid, art. 12, Journal Officiel de la République Togolaise, n° 52 bis, 28 novembre 2022.

internationaux. Ces cadres stratégiques fournissent une orientation générale pour l'élaboration et la mise en œuvre des lois spécifiques qui régissent le secteur maritime.

- *Stratégie nationale de développement à long terme basée sur les Objectifs du Millénaire pour le Développement (OMD) (2007, révisée en 2015)*

Ce document stratégique oriente les actions du gouvernement pour le développement durable, y compris la protection des ressources marines, en intégrant les Objectifs de Développement Durable (ODD) dont l'ODD14 relatif à la conservation et l'exploitation des océans, des mers et les ressources marines aux fins du développement durable.³⁵

- *Feuille de route présidentielle Togo-2025*

La feuille de route de ce plan stratégique prévoit en son axe 3, ambition 10, projet 35, une réponse aux risques climatiques majeurs à travers les aménagements ciblés, la lutte contre les changements climatiques et la protection côtière. En tant que document d'orientation stratégique, la feuille de route gouvernementale comprend plusieurs axes qui déclinent les missions de chaque département ministériel sur la période 2020-2025.³⁶

- *Plan POLMAR 2019*

Afin de renforcer la mise en œuvre pratique de la CNUDM en ce qui concerne la lutte contre les pollutions marines, un Plan national d'intervention d'urgence de lutte contre la pollution marine (Plan POLMAR) a été élaboré sous l'initiative conjointe de l'Organisme National pour l'Action de l'Etat en Mer (ONAEM) et du Ministère de l'Environnement et des Ressources Forestières (MERF). Le Plan POLMAR constitue un mécanisme opérationnel conçu pour coordonner les interventions en mer en cas de pollution causée par des hydrocarbures ou d'autres substances nocives. Ce plan d'intervention spécifique est activé par le préfet maritime en cas de pollution maritime accidentelle, permettant ainsi de coordonner les équipes et de mobiliser les ressources nécessaires pour lutter efficacement contre la pollution. Conformément à la Convention MARPOL 73/78, le Togo a intégré les dispositions du Plan POLMAR dans le Code de la marine marchande aux articles 505 et 506.

³⁵ 2023.09.20 Rapport Gouvernance Océan Togo, édité en septembre 2023, rapport réalisé par des consultants pour les Nations Unies, document disponible sur le site des Nations Unies, p.32, consulté en août 2023.

³⁶ République Togolaise. Feuille de route gouvernementale Togo 2025, accessible sur <https://presidence.gouv.tg/feuille-de-route-gouvernementale-togo-2025/>, consulté le 28 août 2024.

- *Plan d'action environnemental du Port Autonome de Lomé*

Le Port Autonome de Lomé, conscient des enjeux environnementaux liés à ses activités, a lancé en 2023 un Plan d'action environnemental ambitieux. Ce plan, dont la phase pilote est dotée d'un budget de 60 millions de F CFA, vise à renforcer la gestion environnementale du port à travers des actions concrètes et mesurables.

L'élaboration de ce plan s'inscrit dans le cadre de la mise en place d'un système de management environnemental global qui intègre les préoccupations liées aux performances environnementales, tant maritimes que terrestres. Ce système vise à doter le PAL d'un tableau de bord des interventions à caractère environnemental et social pour l'année 2023, en réponse aux exigences nationales et internationales en matière de protection environnementale.

Le Plan d'action environnemental du PAL se structure autour de deux programmes principaux:

- Programme opérationnel: Ce programme se concentre sur la salubrité du domaine portuaire et des navires, la gestion durable des pollutions et des nuisances, ainsi que la sécurité et la santé des travailleurs. Des objectifs spécifiques ont été fixés, parmi lesquels la réduction des impacts environnementaux liés aux activités portuaires.

- Programme de communication et de suivi-évaluation: Ce volet vise à renforcer les capacités des personnels et des usagers du port en matière de gestion environnementale, à sensibiliser les parties prenantes sur les questions environnementales, et à assurer un suivi rigoureux de la mise en œuvre des actions planifiées.³⁷

Bien que ce plan d'action environnemental constitue un pas important vers une meilleure gestion des impacts environnementaux des activités portuaires, il reste toutefois principalement axé sur des actions générales de gestion et de communication environnementales.

Cependant, pour aborder de manière plus spécifique les déchets issus des navires, qui constituent une source significative de pollution marine, un cadre réglementaire plus ciblé s'avère nécessaire. C'est dans cette optique qu'a été adopté l'Arrêté interministériel n° 014/MEMPPC/MERF du 18 août 2022, qui fixe les modalités de collecte, de transport, et de traitement des déchets provenant de l'exploitation normale des navires dans les ports togolais.

³⁷ Vert-Togo. "Le Port autonome de Lomé lance son plan d'actions environnementales." Vert-Togo, 16 janvier 2023. Disponible sur <https://vert-togo.tg/le-port-autonome-de-lome-lance-son-plan-dactions/>.

Chapitre 2: Institutions compétentes en matière de gestion des déchets des navires au PAL

Le Port Autonome de Lomé joue un rôle central dans la gestion des déchets issus des activités maritimes, grâce à une autonomie administrative et financière qui lui confère la capacité de développer et de mettre en œuvre des stratégies conformes aux normes internationales. Cette autonomie, toutefois, doit être exercée en étroite collaboration avec diverses institutions nationales pour assurer la validation et l'application efficace des plans de gestion des déchets. Ce chapitre examine la structure organisationnelle du PAL, son autonomie et ses implications dans l'élaboration et la mise en œuvre d'un plan de gestion des déchets (section A), tout en identifiant les défis institutionnels qui peuvent influencer ce processus (section B).

Section A: Structure organisationnelle et autonomie du PAL: Implications pour l'élaboration et la mise en œuvre d'un plan de gestion des déchets

Jusqu'à une époque récente, les ports africains étaient majoritairement placés sous une gestion monopolistique étatique, ce qui conduisait à une faible productivité, à une inadéquation des investissements et à une qualité de service insatisfaisante. En réponse à ces défis, de nombreuses réformes institutionnelles ont été initiées à travers le continent. Au Togo, ces réformes ont permis au Port Autonome de Lomé d'acquérir une autonomie financière et administrative, le rendant ainsi plus compétitif et mieux équipé pour répondre aux exigences du commerce maritime international. Le PAL, aujourd'hui géré par des organismes portuaires indépendants, est un hub stratégique pour les activités commerciales, industrielles, et touristiques en Afrique de l'Ouest. Depuis son autonomie, le port a également entrepris de moderniser ses structures et ses pratiques, y compris dans la gestion des déchets des navires, pour se conformer aux standards internationaux.

Cette autonomie ne se limite pas à sa capacité financière et administrative, mais s'étend également à la gestion environnementale. En tant que société d'État, le Port Autonome de Lomé dispose d'une autonomie de gestion qui lui permet de conduire ses opérations de manière indépendante, tout en étant pleinement détenu par l'État togolais et soumis à ses orientations stratégiques. Cette autonomie inclut la responsabilité de l'exploitation des installations portuaires et la coordination

des services portuaires, mais elle reste encadrée par les objectifs nationaux, en particulier en matière de conformité environnementale.³⁸

L'État du port,³⁹ en l'occurrence le Togo pour le PAL, joue un rôle central dans la régulation des navires qui accostent dans ses ports. Cette régulation ne se limite pas à la sécurité maritime, mais s'étend également à la prévention de la pollution marine et à la gestion des déchets. Conformément à la CNUDM et à la Convention MARPOL, l'État du port a le pouvoir de contrôler, d'inspecter et, si nécessaire, de prendre des mesures coercitives à l'encontre des navires qui ne respectent pas les normes environnementales en vigueur, y compris celles relatives à la gestion des déchets.

L'État du port peut, en cas de rejet illégal d'un navire au-delà de ses zones sous juridiction ouvrir une enquête, voire intenter une action si les éléments de preuve le justifient, alors même qu'il n'a subi directement aucun dommage ni même n'a été l'objet de menaces graves contre la qualité de son environnement.⁴⁰

Le Togo, en tant qu'État du port, a la responsabilité d'assurer que les navires accostant dans ses ports respectent les réglementations nationales et internationales, notamment en matière de gestion des déchets. Le PAL, bien qu'autonome, travaille en étroite collaboration avec les ministères compétents et sous la supervision de l'État pour mettre en place des plans de gestion des déchets en accord avec les normes internationales, telles que la Convention MARPOL. Le statut de société d'État confère au PAL la capacité d'appliquer opérationnellement les directives environnementales. Cette répartition des responsabilités assure une conformité rigoureuse avec les engagements internationaux, tout en permettant au PAL de gérer ses activités de manière autonome au quotidien.

³⁸ République Togolaise, Décret n° 91-027 du 2 octobre 1991 portant transformation du Port Autonome de Lomé en société d'État, Journal Officiel de la République Togolaise, 5 novembre 1991.

³⁹ La CNUDM qualifie d'«État du port» celui dans le port duquel un navire étranger vient à se trouver volontairement en escale pour tout type d'opération commerciale ou technique.

⁴⁰ Patrick Chaumette, *Droit maritime*, 4e éd., Paris, Dalloz, 2021, Livre 8, titre 81, "Lutte contre les pollutions", chap. 811, "Cadre général posé par la Convention des Nations unies sur le droit de la mer", section 2. Dispositions réglementant les différentes sources de pollution, p. 1730.

La structure organisationnelle du PAL comprend plusieurs services clés, chacun ayant un rôle spécifique dans la gestion des opérations portuaires et des enjeux environnementaux.

➤ **Structure organisationnelle**

La structure organisationnelle du PAL comprend plusieurs services clés, chacun ayant un rôle spécifique dans la gestion des opérations portuaires et des enjeux environnementaux. Le PAL est structuré de manière à optimiser la gestion portuaire tout en assurant la fluidité des opérations, telles que la manutention. À la tête de cette organisation se trouve un conseil d'administration autonome, suivi d'une direction générale qui supervise les différents départements fonctionnels. Ces départements incluent notamment la capitainerie, responsable de la gestion des mouvements des navires, ainsi que des services dédiés à la gestion de l'environnement et des déchets.

En tant que société d'État à gestion autonome, le PAL est placé sous la supervision de trois organes principaux: le Conseil de Surveillance, le Conseil d'Administration et la Direction Générale.

Société d'Etat à Gestion Autonome, le PAL est sous contrôle de trois organes: le Conseil de Surveillance, le Conseil d'Administration et la Direction Générale.

Le Conseil de Surveillance

C'est l'organe de contrôle de la gestion de la société. Il a pour rôle de fixer la politique générale du PAL, de contrôler les décisions du conseil d'administration dont il nomme et révoque les membres. Il est composé du ministre de l'économie maritime, et de la protection côtière, qui en assure la présidence, du ministre en charge du commerce et du ministre en charge de l'économie et des finances.

Le Conseil d'Administration

C'est l'organe exerçant le pouvoir de décision conformément aux statuts juridiques du PAL et des opérations de gestion du patrimoine des biens. Il est constitué de personnes désignées par le Conseil de Surveillance et de partenaires techniques ou financiers et des représentations des trois pays du sahel, Burkina- Faso Mali et Niger.

La Direction Générale

L'ensemble des départements du PAL est organisé en une Direction Générale (DG) qui a en charge la gestion quotidienne de l'entreprise.

Les Services Démarches Qualité, Protocole, Audit Interne et Marchés Publics sont rattachés à la Direction Générale.

Le Secrétariat Général

Le Secrétariat Général est placé directement sous l'Autorité du Directeur Général et de son adjoint et a pour missions principales de: concevoir et planifier, en relation avec toutes les parties présentes, les projets de développement en lien avec les ouvrages et équipements portuaires...

Source: Port Autonome de Lomé, Organisation du Port de Lomé, disponible sur <https://www.togo-port.net/presentation-pal/organisation-port-lome/>, août 2024

- *La capitainerie du Port Autonome de Lomé*

Parmi les services du PAL, la capitainerie occupe une position centrale en tant qu'organe de gestion et de coordination des activités maritimes. Chargée de la sécurité et de la régulation des mouvements des navires à l'intérieur du port, elle joue un rôle essentiel pour garantir que les opérations se déroulent de manière fluide et sécurisée, tout en veillant au respect des normes environnementales internationales, notamment celles relatives à la gestion des déchets des navires. La capitainerie est équipée de technologies de pointe pour surveiller et gérer le trafic maritime, incluant le système AIS (Automatic Identification System) pour l'identification automatique des navires, un service radar, des phares, et des balises. Ces outils sont essentiels pour maintenir la sécurité dans les eaux portuaires, en particulier dans les approches et les manœuvres des navires de grand tonnage.

En matière de gestion des déchets, la capitainerie collabore étroitement avec les autres services du PAL pour coordonner le dépôt et la collecte des déchets, conformément aux standards de la Convention MARPOL. Elle veille à ce que les installations de réception portuaires soient utilisées correctement, assurant ainsi le respect des procédures de gestion des déchets par les navires accostant dans le port.

De plus, la capitainerie supervise les opérations de remorquage et de pilotage, services externalisés à la société BOLUDA. Cette société assure les manœuvres critiques de remorquage avec des navires spécialisés tels que le Cinkassé et le Blitta, qui possèdent la puissance nécessaire pour

manœuvrer les plus grands navires. Cette collaboration est cruciale pour garantir que les navires se conforment aux réglementations, notamment en matière de gestion des déchets, en utilisant les installations adéquates pour le déchargement des résidus et la prévention de toute forme de pollution.

Le rôle de la capitainerie va donc au-delà de la simple gestion du trafic maritime. Elle contribue activement à la protection de l'environnement en veillant à ce que les normes internationales de prévention de la pollution marine, telles que celles énoncées dans les conventions MARPOL et CNUDM, soient rigoureusement appliquées. En assurant la conformité des navires et des services portuaires, elle soutient les objectifs de durabilité du port et la préservation de l'environnement marin.⁴¹

➤ **Certifications et reconnaissance internationale**

Le PAL s'engage activement à maintenir des standards internationaux en matière de gestion environnementale, en particulier à travers la certification ISO 14001:2015. Émise par l'Organisation internationale de normalisation (ISO), cette certification atteste que le PAL a mis en place un système de management environnemental répondant aux normes internationales.⁴² Ce système inclut:

- La réduction de l'impact environnemental des opérations portuaires, y compris la gestion des déchets des navires.
- La prévention des risques de pollution marine.
- La sensibilisation des parties prenantes aux enjeux environnementaux.

En s'alignant avec les standards internationaux, dont les exigences de la Convention MARPOL, cette certification soutient l'engagement du PAL à promouvoir une gestion durable et écologique des déchets marins.

⁴¹ Togo Port, "Fonctions clés de la capitainerie dans un port", Port Autonome de Lomé, disponible en ligne, <https://www.togo-port.net/8-fonctions-cles-de-la-capitainerie-dans-un-port/>, consulté le 27 août 2024.

⁴² Port de Lomé, "Certifications du Port de Lomé," disponible en ligne: <https://www.togo-port.net/presentation-pal/certification-iso-9001-port-autonome-lome/>, consulté le 27 août 2024.

Section B: Responsabilités institutionnelles et gestion des déchets des navires

Dans le cadre de la gestion des déchets marins au PAL, plusieurs institutions nationales jouent un rôle clé. Chacune de ces institutions contribue à divers aspects de la gestion des déchets, en conformité avec les réglementations nationales et internationales, et en collaboration étroite avec le PAL. Cette section se concentre sur les responsabilités des institutions externes qui soutiennent et régulent les efforts du port en matière de gestion des déchets des navires.

➤ Différentes institutions impliquées dans la gestion des déchets

La gestion des déchets au PAL est le résultat d'une coopération entre plusieurs institutions:

- ***Le Ministère de l'Économie Maritime et de la Protection Côtière (MEMPC)***

Le Ministère de l'Économie Maritime et de la Protection Côtière (MEMPC) joue un rôle central dans l'élaboration, la coordination et la mise en œuvre des politiques maritimes et environnementales au Togo. En tant qu'autorité régulatrice, ce ministère veille à ce que toutes les initiatives portuaires, y compris celles relatives à la gestion des déchets marins, soient conformes aux objectifs nationaux de développement durable ainsi qu'aux engagements internationaux du pays, tels que les obligations issues de la Convention MARPOL.

Le MEMPC supervise également le Conseil de Surveillance du Port Autonome de Lomé (PAL), qui est l'organe de contrôle de la gestion de la société portuaire. Ce conseil a pour rôle de fixer la politique générale du PAL, de contrôler les décisions du conseil d'administration, et de nommer ou de révoquer ses membres. En assurant la présidence du Conseil de Surveillance, le MEMPC garantit que la gestion du PAL reste alignée sur les politiques nationales et qu'elle réponde aux exigences en matière de protection de l'environnement maritime.

En collaboration avec le Ministère de l'Environnement et des Ressources Forestières, le MEMPC a joué un rôle crucial dans l'élaboration de l'arrêté interministériel n° 014-MEMPPC-MERF/2022 du 18 août 2022. Cet arrêté est un cadre essentiel pour la régulation de la gestion des déchets marins au Togo, établissant les modalités de collecte, de transport et de traitement des déchets issus des navires. Ce texte législatif, fruit d'une coopération interinstitutionnelle, renforce les capacités du pays à protéger son environnement maritime tout en respectant les normes internationales.

- ***Le Ministère de l'Environnement et des Ressources Forestières (MERF)***

Le Ministère de l'Environnement et des Ressources Forestières (MERF) est l'organe central responsable de la mise en œuvre de la politique environnementale au Togo. Ses missions, fixées par le décret n° 2008-050/PR du 7 mai 2008, incluent la gestion de l'environnement, la prévention des pollutions et la surveillance des risques environnementaux, notamment en ce qui concerne la protection des milieux marins.

Le MERF est chargé de définir et d'appliquer les réglementations visant à sauvegarder l'environnement et à prévenir la pollution marine, y compris celles découlant des activités maritimes et portuaires. Il veille à ce que le Togo respecte ses engagements internationaux, notamment les obligations issues de la Convention MARPOL et de la CNUDM, en matière de protection de l'environnement marin et de gestion des déchets des navires.

Pour finir, dans le cadre de la gestion des déchets portuaires, le MERF exerce la tutelle sur des institutions clés comme l'Agence Nationale de Gestion de l'Environnement (ANGE), qui joue un rôle crucial dans la mise en œuvre des politiques environnementales nationales.

Le Ministère de l'Environnement et des Ressources Forestières collabore étroitement avec le Ministère de l'Économie Maritime et de la Protection Côtière, notamment pour l'élaboration de réglementations spécifiques comme l'arrêté interministériel n° 014-MEMTPC-MERF du 18 août 2022.

- ***L'Agence Nationale de Gestion de l'Environnement (ANGE)***

L'Agence Nationale de Gestion de l'Environnement (ANGE), créée par le décret n° 2009-090 du 8 avril 2009, est un établissement public doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière. Placée sous la tutelle du Ministère de l'Environnement et des Ressources Forestières, l'ANGE joue un rôle crucial dans la mise en œuvre de la politique environnementale du Togo, en particulier en ce qui concerne la gestion des déchets issus des activités maritimes.

- **Rôles principaux de l'ANGE:**

- Mise en œuvre de la politique environnementale :

L'ANGE est chargée d'intégrer les préoccupations environnementales dans les politiques, plans et programmes nationaux. Cela inclut la gestion des déchets des navires et la prévention des pollutions marines en collaboration avec d'autres institutions nationales et internationales.

- Évaluation environnementale :

L'ANGE supervise les études d'impact environnemental et les évaluations environnementales stratégiques pour s'assurer que les projets de développement, y compris ceux liés aux activités portuaires, respectent les normes environnementales.

- Coordination et appui technique :

L'agence joue un rôle central dans la coordination des efforts de gestion de l'environnement à l'échelle nationale. Elle fournit également un appui technique aux acteurs locaux et nationaux pour la mise en œuvre de bonnes pratiques environnementales.

- Surveillance et conformité :

L'ANGE veille à ce que les réglementations environnementales, y compris celles relatives à la gestion des déchets marins, soient respectées. Elle est également responsable de la coordination du suivi de la mise en œuvre des conventions internationales ratifiées par le Togo, telles que la Convention MARPOL.

L'ANGE, en collaboration avec d'autres institutions comme le ministère de l'Économie Maritime et de la Protection Côtière et le Port Autonome de Lomé, contribue à la gestion durable de l'environnement maritime, assurant ainsi que les pratiques de gestion des déchets sont conformes aux exigences nationales et internationales.

- ***Organisme National chargé de l'Action de l'État en Mer (ONAEM)***

L'Organisme National chargé de l'Action de l'État en Mer (ONAEM), créé sous l'autorité du Président de la République par le décret n° 2014-113-PR, est un organisme national central dans la coordination et la mise en œuvre de la politique maritime du Togo. L'ONAEM a pour mission principale de renforcer l'action des administrations publiques et de coordonner les efforts intersectoriels pour préserver les intérêts maritimes du pays.

- **Missions de l'ONAEM**

Les missions de l'ONAEM sont multiples et couvrent divers aspects de la sécurité maritime et de la protection de l'environnement, notamment:

- La sécurité maritime et le sauvetage en mer: Assurer la sécurité des navires et des personnes en mer.

- La sécurité maritime et portuaire: Protéger les infrastructures portuaires et les navires contre les menaces de sécurité.
- La lutte contre les rejets illicites en mer: Prévenir et sanctionner les déversements illégaux de substances polluantes, en conformité avec les conventions internationales telles que MARPOL.
- La protection du milieu marin: Coordonner les actions visant à protéger l'écosystème marin, notamment en matière de gestion des déchets marins.
- La surveillance et le contrôle de l'exploitation des ressources halieutiques: Veiller à une exploitation durable des ressources marines.

L'ONAEM est composé de trois organes principaux:

- Le Haut Conseil pour la Mer

Présidé par le chef de l'État, ce conseil participe à la définition des orientations de la politique maritime du Togo. Il coordonne les actions des différents départements ministériels impliqués dans la gestion de l'espace maritime, notamment en matière environnementale et de sécurité. Le Conseil de Surveillance du PAL y est représenté, et le ministère de l'Économie maritime et de la Protection côtière joue un rôle clé dans ses délibérations.

- Un Conseiller pour la Mer

Il assiste le président de la République et le Haut Conseil pour la Mer dans l'élaboration et la mise en œuvre de la politique maritime.

- La Préfecture Maritime

Dirigée par un préfet maritime, cette entité est responsable de l'application des lois et des règlements en mer. Le préfet maritime exerce son autorité sur l'ensemble du territoire maritime du Togo, assurant la police administrative générale en mer ainsi que la police judiciaire sous sa responsabilité. Il veille particulièrement à la prévention des pollutions marines et à la gestion des incidents environnementaux.

En résumé, L'ONAEM, à travers ses organes, joue un rôle crucial dans la gestion des déchets marins et la protection de l'environnement marin. Tandis que le Haut Conseil pour la Mer établit les orientations stratégiques, la Préfecture maritime veille à leur mise en œuvre effective sur le terrain, notamment en matière de prévention et de gestion des rejets illicites et de protection des écosystèmes marins.

Le succès de la gestion des déchets au PAL dépend largement de la coordination entre les différentes institutions impliquées. En effet, la gestion des déchets des navires englobe des aspects divers tels que la régulation, la protection de l'environnement, et le contrôle opérationnel, ce qui nécessite l'intervention de plusieurs acteurs spécialisés. Des mécanismes de coopération interinstitutionnelle, comme des réunions régulières, des échanges d'informations, et des collaborations sur des projets spécifiques, ont été mis en place pour garantir une réponse efficace et cohérente aux défis posés par la gestion des déchets marins. Cette coordination permet de centraliser les compétences et les ressources de chaque institution, tout en assurant la conformité avec les obligations nationales et internationales en matière de gestion des déchets maritimes.

Après avoir examiné le cadre juridique et institutionnel qui encadre la gestion des déchets des navires au PAL, il est désormais crucial de s'intéresser aux pratiques opérationnelles en place. Bien que le cadre législatif et les structures de gouvernance établissent les bases de la gestion des déchets maritimes, leur mise en œuvre effective comporte des défis majeurs, en particulier dans le traitement de certains types de déchets et l'optimisation des processus existants. La deuxième partie de ce mémoire est donc consacrée à une analyse approfondie des pratiques actuelles de gestion des déchets au PAL, en identifiant les lacunes, les obstacles techniques et logistiques, et en proposant des solutions pour améliorer l'efficacité de cette gestion.

DEUXIÈME PARTIE: L'ÉVALUATION DES PRATIQUES DE GESTION DES DÉCHETS DES NAVIRES AU PORT AUTONOME DE LOMÉ

La gestion des déchets des navires au PAL est cruciale pour respecter les normes internationales et protéger l'environnement littoral. À travers une analyse des procédures de collecte, de traitement et de suivi des déchets, cette partie met en évidence les limites du système actuel, en particulier dans le traitement des déchets d'exploitation et des résidus de cargaison, tels que définis par la convention MARPOL et l'arrêté interministériel togolais. L'objectif de cette analyse est de formuler des recommandations visant à adapter les pratiques du PAL aux standards internationaux, renforcer les capacités locales et améliorer la coordination avec les parties prenantes, dans le but d'assurer une gestion des déchets des navires plus écologique et durable.

Dans un premier chapitre, nous dresserons un état des lieux des pratiques de gestion des déchets au PAL, en examinant les différents types de déchets traités ainsi que les méthodes et infrastructures en place (Chapitre I). Cette évaluation mettra en lumière les forces et faiblesses du système actuel, tout en identifiant les éléments manquants pour une conformité optimale aux exigences internationales. Le second chapitre, sera consacré à l'identification des défis et limitations liés aux pratiques de gestion actuelles (Chapitre II). Sur la base de ces observations, des recommandations seront formulées pour améliorer la gestion des déchets des navires au PAL, en adoptant des pratiques durables et conformes aux obligations réglementaires du Togo.

L'objectif de cette partie est donc de proposer une vision critique et constructive de la situation actuelle au PAL, tout en identifiant des solutions potentielles pour optimiser la gestion des déchets et préserver les ressources marines togolaises.

Chapitre 1 : Analyse des pratiques actuelles de gestion des déchets au PAL

En raison de l'importance stratégique du port et de son volume d'activité, le PAL doit non seulement répondre aux exigences locales, mais également se conformer aux conventions internationales, telles que la Convention MARPOL, pour assurer une gestion responsable des déchets. Ce cadre de référence impose des standards précis quant aux types de déchets à collecter et aux méthodes de traitement à adopter, y compris pour les substances dangereuses qui requièrent

des installations spécifiques. Ce chapitre est structuré en deux sections. La première section se concentre sur les différents types de déchets générés par les navires, classés selon les annexes de la Convention MARPOL, et les méthodes de collecte et de traitement actuellement en vigueur au PAL (section A). La seconde section analyse l'état des infrastructures et des procédés disponibles au PAL pour la gestion de ces déchets, en évaluant leurs capacités à traiter localement ou à acheminer les déchets vers des installations externes (section B).

Ainsi, ce chapitre vise à dresser un état des lieux de la gestion des déchets au PAL, en mettant en lumière les principales pratiques et les contraintes techniques rencontrées.

Section A: Les types de déchets collectés, traités et procédures actuelles

Le Port Autonome de Lomé gère divers types de déchets issus des activités maritimes, lesquels sont classifiés selon les annexes de la Convention MARPOL.⁴³ Chaque catégorie de déchet impose des exigences spécifiques en matière de collecte, de stockage temporaire, et de traitement pour prévenir la pollution marine. Cette section examine les types de déchets générés par les navires accostant au PAL et décrit les méthodes de collecte et de traitement actuellement mises en place. En se référant aux annexes de MARPOL, il est possible de mieux comprendre les pratiques appliquées au PAL pour la gestion de ces déchets, en identifiant les principales catégories et les procédures adoptées pour chacune d'elles.

L'arrêté interministériel n° 014/MEMPPC/MERF/2022 du 18 août 2022, encadrant la gestion des déchets au Port Autonome de Lomé distingue principalement deux catégories de déchets générés par les navires : **les déchets d'exploitation et les déchets liés à la cargaison**. Ces classifications correspondent en grande partie aux typologies définies par les annexes de la Convention MARPOL, qui régissent la prévention de la pollution marine par les navires.

Les déchets d'exploitation incluent les résidus d'hydrocarbures, les eaux usées, et les déchets solides non directement liés à la cargaison. Ces déchets sont réglementés par les Annexes I, IV, et

⁴³ Organisation Maritime Internationale (OMI), « Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, 1973, amendée par le Protocole de 1978 (MARPOL 73/78) », Londres, 1973. Les six annexes sont les suivantes: Annexe I (hydrocarbures), Annexe II (substances liquides nocives en vrac), Annexe III (substances nuisibles transportées en colis), Annexe IV (eaux usées), Annexe V (ordures des navires), Annexe VI (pollution de l'air par les navires).

V de la Convention MARPOL, qui précisent les catégories de déchets et la nécessité de fournir des infrastructures de réception adéquates. Les déchets liés à la cargaison, quant à eux, englobent les résidus de matériaux transportés en vrac ou en colis et sont couverts par les Annexes II et III de la Convention. Cette classification permet au PAL de structurer ses pratiques de gestion selon des normes internationalement reconnues, tout en s'adaptant aux spécificités locales définies par la législation togolaise.

➤ **Déchets d'exploitation des navires**

L'article 3 de l'arrêté interministériel n° 014/MEMPPC/MERF/2022 du 18 août 2022 définit les déchets d'exploitation des navires comme tous les types de déchets générés dans le cadre des opérations normales du navire, incluant les eaux usées, les résidus d'hydrocarbures, et les ordures ménagères produites par l'équipage et les passagers, indépendamment de la cargaison transportée.⁴⁴ Cette catégorie se retrouve également dans la Convention MARPOL, qui subdivise ces déchets dans ses différentes annexes en fonction de leur nature et des risques qu'ils posent pour l'environnement marin. En application des annexes de MARPOL, les déchets d'exploitation des navires peuvent être classifiés comme suit :⁴⁵

- Annexe I : couvre les résidus d'hydrocarbures, y compris les eaux de cale et les huiles usagées. Ces déchets requièrent des installations spécifiques pour éviter la contamination des eaux marines.

- Annexe IV : traite des eaux usées, incluant les eaux noires (provenant des sanitaires) et les eaux grises (provenant des douches, éviers, etc.). MARPOL impose des restrictions strictes sur la décharge de ces eaux en mer, exigeant des infrastructures de traitement adaptées dans les ports.

⁴⁴ Ministère de l'Économie Maritime et de la Protection Côtière et Ministère de l'Environnement et des Ressources Forestières, « Arrêté interministériel n° 014/MEMPPC/MERF/2022 du 18 août 2022 fixant les modalités de collecte, de transport et de traitement des déchets provenant de l'exploitation normale des navires dans les ports », art.3, Journal Officiel de la République Togolaise, n° 52 bis, 28 novembre 2022.

⁴⁵ Organisation Maritime Internationale, « Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, 1973, amendée par le Protocole de 1978 (MARPOL 73/78) », Londres, 1973, annexes I, IV, V.

- Annexe V : concerne les ordures des navires, telles que les plastiques, les métaux, et autres déchets ménagers générés à bord. Cette annexe interdit notamment le rejet des plastiques en mer et exige des installations de réception portuaires pour tous les autres types de déchets.

L'article 15 de l'arrêté interministériel précise que les entreprises agréées par le ministère de l'Environnement et des ressources forestières et autorisées par le ministère de l'Économie Maritime et de la Protection Côtière sont chargées de la collecte et, dans certains cas, du traitement des déchets d'exploitation, particulièrement pour les ordures ménagères et les matières recyclables telles que les plastiques.⁴⁶ En complément, l'article 23 stipule que les déchets doivent être acheminés vers des installations de réception portuaires appropriées, et le traitement peut inclure le tri et le recyclage partiel des matériaux, bien que les capacités restent limitées.⁴⁷

1. Déchets d'hydrocarbures (Annexe I)

Les résidus d'hydrocarbures, tels que les huiles usagées et les eaux de cale, sont collectés par des entreprises spécialisées, mais leur traitement local est souvent insuffisant. En l'absence d'infrastructures spécialisées telles que des installations de déshuilage, ces déchets sont fréquemment transportés vers les États voisins pour traitement.⁴⁸

2. Eaux usées (Annexe IV)

Les installations au PAL pour le traitement des eaux noires et grises demeurent limitées. Les entreprises privées agréées collectent ces eaux, mais elles sont souvent exportées pour être traitées dans des installations appropriées en dehors du pays, faute de capacité de traitement locale.⁴⁹

⁴⁶ Ministère de l'Économie Maritime et de la Protection Côtière et Ministère de l'Environnement et des Ressources Forestières, « Arrêté interministériel n° 014/MEMPPC/MERF/2022 du 18 août 2022 fixant les modalités de collecte, de transport et de traitement des déchets provenant de l'exploitation normale des navires dans les ports », art.15, Journal Officiel de la République Togolaise, n° 52 bis, 28 novembre 2022.

⁴⁷ Ibid, art.23, Journal Officiel de la République Togolaise, n° 52 bis, 28 novembre 2022.

⁴⁸ Information recueillie de sources internes sous couvert d'anonymat.

⁴⁹ Information recueillie de sources internes sous couvert d'anonymat.

3. Ordures ménagères et autres déchets (Annexe V)

Concernant les ordures, qui incluent les plastiques, les déchets métalliques et autres matières recyclables, le PAL dispose d'infrastructures de réception pour la collecte initiale. Certains matériaux sont acheminés vers des centres de tri et de recyclage, mais ces opérations sont souvent partiellement limitées à des procédés de tri, les déchets devant être exportés pour un traitement complet. L'Agence Nationale de Gestion de l'Environnement (ANGE) collabore avec le PAL pour superviser ces opérations et s'assurer du respect des normes environnementales.⁵⁰

Globalement, bien que l'arrêté du 18 août 2022 impose un cadre réglementaire structuré pour la gestion des déchets d'exploitation des navires, la réalité révèle un manque d'infrastructures locales adaptées pour le traitement intégral des déchets dangereux. Le PAL dépend ainsi de la coopération avec des entreprises spécialisées et de la logistique internationale pour gérer ces déchets, ce qui met en lumière les défis logistiques et financiers posés par la gestion des déchets d'exploitation.

➤ **Déchets liés à la cargaison**

L'article 3 de l'arrêté interministériel du 18 août 2022 qualifie les déchets liés à la cargaison comme incluant tous les résidus et matériaux devenus des déchets suite aux opérations d'arrimage, de manutention, ou de déchargement des marchandises transportées.⁵¹ Ces déchets sont classifiés en deux catégories principales selon les annexes de la Convention MARPOL : les substances liquides nocives en vrac (Annexe II) et les substances nuisibles transportées en colis (Annexe III).⁵²

Le Décret n° 2021-086/PR du 25 août 2021, qui établit les conditions de transport, de stockage et de gestion des marchandises dangereuses dans les espaces maritimes togolais, vient également en appui pour assurer une gestion conforme et sécurisée de ces substances lorsque celles-ci deviennent des déchets.

⁵⁰ Information recueillie de sources internes sous couvert d'anonymat.

⁵¹ Ministère de l'Économie Maritime et de la Protection Côtière et Ministère de l'Environnement et des Ressources Forestières, « Arrêté interministériel n° 014/MEMPPC/MERF/2022 du 18 août 2022 fixant les modalités de collecte, de transport et de traitement des déchets provenant de l'exploitation normale des navires dans les ports », art.3, Journal Officiel de la République Togolaise, n° 52 bis, 28 novembre 2022.

⁵² Organisation Maritime Internationale, « Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, 1973, amendée par le Protocole de 1978 (MARPOL 73/78) », Londres, 1973, annexes II, III.

1. Substances liquides nocives transportées en vrac (Annexe II)

Cette catégorie inclut les résidus de substances chimiques dangereuses transportées en vrac, souvent utilisés dans les secteurs industriels. Lors du déchargement, ces substances laissent des résidus dans les citernes du navire, nécessitant des procédures de nettoyage spécifiques pour prévenir tout risque de pollution. Le Port Autonome de Lomé ne dispose pas encore d'infrastructures pour traiter localement ces résidus. En général, ces déchets sont collectés par des entreprises agréées et ensuite exportés vers des installations de traitement spécialisées à l'étranger,⁵³ conformément aux dispositions de l'article 23 de l'arrêté interministériel. Ce processus met en évidence une dépendance vis-à-vis des infrastructures internationales pour le traitement de ces déchets spécifiques.

2. Substances nuisibles transportées par mer en colis (Annexe III)

Cette catégorie couvre les substances dangereuses transportées en colis, qui peuvent inclure des produits chimiques toxiques ou inflammables. Ces substances sont soumises à des règles strictes de stockage et de gestion, en raison des risques environnementaux qu'elles présentent en cas de fuite. Bien que l'arrêté impose des exigences de collecte pour ces substances, les installations de réception du PAL sont limitées en termes de traitement complet sur place. En pratique, les déchets sont temporairement stockés avant d'être acheminés vers des installations spécialisées à l'étranger.⁵⁴ Le Décret n° 2021-086/PR renforce ces directives en précisant les conditions de transport et de stockage sécurisés pour les substances dangereuses dans les ports togolais, afin de minimiser les risques associés à leur manipulation et traitement.

L'arrêté interministériel, appuyé par le décret n° 2021-086/PR, stipule que les installations portuaires doivent être adaptées pour accueillir ces déchets, et garantir leur transfert vers des centres de traitement appropriés. Toutefois, la réalité opérationnelle du PAL met en évidence des défis en termes de capacité d'infrastructure et de dépendance externe. Un renforcement des

⁵³ Information recueillie de sources internes sous couvert d'anonymat.

⁵⁴ Ibid

capacités locales permettrait de réduire cette dépendance et d'assurer une gestion plus autonome des déchets liés à la cargaison.

En somme, cette section a mis en lumière les divers types de déchets générés par les navires et collectés au Port Autonome de Lomé, ainsi que les cadres de référence internationaux et nationaux qui régissent leur gestion. Les articles 3 et 23 de l'arrêté interministériel du 18 août 2022, en association avec les annexes de la Convention MARPOL, établissent clairement les attentes en matière de gestion des déchets, tout en illustrant les défis auxquels le PAL est confronté. Bien qu'il existe des lignes directrices et un cadre de référence structuré, il subsiste des limitations significatives dans les infrastructures locales et une absence de documentation formelle de gestion des déchets. Ce manque de plan structuré complique la gestion autonome des déchets, soulignant ainsi le besoin d'une approche renforcée pour améliorer la conformité et réduire la dépendance vis-à-vis des installations internationales.

Section B: L'évaluation des limites du système actuel en référence aux normes internationales

En dépit des efforts pour gérer les déchets maritimes, le Port Autonome de Lomé fait face à plusieurs lacunes structurelles qui entravent la conformité complète aux normes internationales. Ces limitations concernent notamment les capacités de traitement locales, l'absence de documentation formelle de gestion, et l'alignement avec les recommandations normatives. Cette section analyse ces défis afin de mettre en lumière les écarts entre les pratiques actuelles et les standards internationaux.

➤ Des capacités insuffisantes de traitement de déchets

La Convention MARPOL, via son Annexe I, impose aux États signataires de disposer d'installations portuaires capables de traiter les résidus d'hydrocarbures et autres déchets dangereux, conformément à la Résolution MEPC.83(44) de l'OMI, qui détaille les responsabilités

des États et des opérateurs portuaires en matière d'infrastructures de réception adaptées.⁵⁵ La Convention stipule que la capacité des navires à se conformer aux restrictions de rejets en mer dépend directement de la présence d'installations de réception adéquates dans les ports. Afin de prévenir les rejets illicites, chaque partie doit garantir que les ports disposent d'installations suffisantes pour répondre aux besoins des navires sans causer de retards excessifs.⁵⁶

Le Port Autonome de Lomé souffre d'un manque d'infrastructures adéquates pour gérer plusieurs types de déchets maritimes, en particulier ceux considérés comme dangereux ou nécessitant des procédés spécifiques de traitement. Par exemple, les résidus d'hydrocarbures, les substances liquides nocives transportées en vrac, et divers autres déchets dangereux ne peuvent pas être efficacement traités sur place. En conséquence, le PAL se voit contraint d'exporter ces déchets vers des installations internationales pour leur traitement, ce qui engendre des coûts additionnels et crée une dépendance extérieure limitant l'autonomie du port en matière de gestion des déchets.⁵⁷ La dépendance vis-à-vis de l'exportation est particulièrement préoccupante pour ces déchets. Bien que le PAL dispose de dispositifs pour leur collecte, le traitement local demeure insuffisant par rapport aux exigences de MARPOL. Cette lacune exerce une pression accrue sur le port pour développer des installations de traitement autonomes et répondre ainsi aux normes environnementales internationales, renforçant ainsi sa capacité à gérer de manière autonome les déchets générés sur place.

Bien que la Convention MARPOL impose aux gouvernements la responsabilité de garantir la disponibilité d'installations de réception adéquates dans les ports, cette obligation peut être déléguée aux autorités locales ou aux exploitants de terminaux portuaires. Ainsi, le gouvernement du Togo pourrait déléguer cette responsabilité au PAL pour assurer que des infrastructures adéquates soient disponibles, mais cette délégation ne doit pas compromettre la conformité aux standards internationaux.⁵⁸

⁵⁵ Organisation maritime internationale (OMI), Résolution MEPC.83(44), Directives visant à garantir l'adéquation des installations portuaires de réception des déchets, 2000.

⁵⁶ Organisation maritime internationale (OMI) et Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO), Document guide pour l'élaboration des plans de gestion portuaire des déchets, 2022, pp. 9-10.

⁵⁷ Information recueillie de sources internes sous couvert d'anonymat.

⁵⁸ Organisation maritime internationale (OMI) et Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO), Document guide pour l'élaboration des plans de gestion portuaire des déchets, 2022, p10.

En dépit des prescriptions de MARPOL, la Convention ne contient pas de normes contraignantes obligeant les ports à élaborer des plans de gestion des déchets. Cependant, la circulaire OMI MEPC.1/Circ.834/Rev.1 conseille aux ports d'instaurer des plans de gestion documentés pour structurer leurs processus, améliorant ainsi la coordination et la conformité aux standards internationaux.⁵⁹

➤ **L'absence de documentation et de plan de gestion structuré**

L'importance d'un plan de gestion des déchets au niveau portuaire réside dans sa capacité à offrir un cadre structuré pour l'organisation et le suivi des processus de collecte, de tri, de stockage, et d'élimination des déchets. Un plan formel de gestion des déchets permet de garantir une gestion cohérente et documentée des flux de déchets, essentielle pour assurer la conformité avec les normes internationales telles que celles définies par la Convention MARPOL et les directives de l'Organisation Maritime Internationale.

Selon le document guide pour l'élaboration des plans de gestion portuaire des déchets, un tel plan permettrait de centraliser les informations sur les types de déchets produits, les besoins en infrastructures de réception et les ressources nécessaires à une gestion efficace des déchets (GloLitter, 2022, p.3). Ce cadre permettrait ainsi de faciliter les processus d'inspection et d'audit, de démontrer l'engagement du port envers la durabilité environnementale, et d'assurer une meilleure coordination entre les différentes entités, telles que les entreprises agréées et les ministères impliqués.⁶⁰

Un plan de gestion structuré pourrait également anticiper les besoins futurs en matière de traitement et de capacité de réception, en tenant compte de l'évolution potentielle des flux de déchets, notamment en période de forte activité portuaire. En d'autres termes, ce plan jouerait un rôle central non seulement pour répondre aux exigences réglementaires, mais aussi pour prévenir

⁵⁹ Organisation maritime internationale (OMI), MEPC.1/Circ.834/Rev.1, Guide récapitulatif à l'intention des fournisseurs et des utilisateurs des installations de réception portuaires, mars 2018.

⁶⁰ Organisation Maritime Internationale (OMI) et Organisation des Nations Unies pour l'Alimentation et l'Agriculture (FAO), Document guide pour l'élaboration des plans de gestion portuaire des déchets, GloLitter, 2022, p.3.

les risques environnementaux et économiques associés à une gestion inadéquate des déchets portuaires.⁶¹

L'arrêté n° 014/MEMPPC/MERF/2022, émis par les ministères togolais de l'Économie Maritime, et de la Protection Côtière et de l'Environnement et des Ressources Forestières, impose des prescriptions strictes concernant la collecte, le transport, et le traitement des déchets provenant de l'exploitation normale des navires dans les ports togolais. Il vise à améliorer la gestion des déchets maritimes pour protéger l'environnement marin.⁶²

L'arrêté impose aux autorités portuaires de développer un plan de réception et de traitement des déchets qui prend en compte les besoins locaux et implique des consultations avec les opérateurs privés et d'autres parties prenantes. Le plan doit être soumis pour avis au préfet maritime et approuvé par les ministères compétents pour une durée de cinq ans avant révision.⁶³

Selon l'annexe I de l'arrêté, le plan de gestion des déchets doit inclure des éléments précis tels qu'un inventaire des besoins en installations de réception, des descriptions des procédures de collecte et de traitement, ainsi que des mécanismes de suivi et de consultation avec les parties prenantes.⁶⁴

Malgré les exigences théoriques imposées par l'arrêté, la mise en application effective au Togo reste limitée. Le PAL ne dispose pas de documentation structurée ou d'un plan de gestion formel conforme aux attentes de l'arrêté. Cette absence de suivi systématique réduit l'efficacité des efforts pour gérer les déchets conformément aux standards environnementaux nationaux et internationaux.⁶⁵ L'absence de documents formels et d'une gestion bien documentée a des répercussions importantes sur la conformité du PAL. En l'absence d'un plan structuré, le suivi des flux de déchets et la consultation des parties prenantes sont limités, ce qui pourrait entraîner une

⁶¹ Organisation Maritime Internationale (OMI) et Organisation des Nations Unies pour l'Alimentation et l'Agriculture (FAO), Document guide pour l'élaboration des plans de gestion portuaire des déchets, *GloLitter*, 2022, p.3.

⁶² Ministère de l'Économie Maritime et de la Protection Côtière et Ministère de l'Environnement et des Ressources Forestières, « Arrêté interministériel n° 014/MEMPPC/MERF/2022 du 18 août 2022 fixant les modalités de collecte, de transport et de traitement des déchets provenant de l'exploitation normale des navires dans les ports », *Journal Officiel de la République Togolaise*, n° 52 bis, 28 novembre 2022.

⁶³ *Ibid*, art.5, *Journal Officiel de la République Togolaise*, n° 52 bis, 28 novembre 2022.

⁶⁴ *Ibid*, annexe I, *Journal Officiel de la République Togolaise*, n° 52 bis, 28 novembre 2022.

⁶⁵ Information recueillie de sources internes sous couvert d'anonymat.

non-conformité aux prescriptions de l'arrêté. Cela affaiblit également la capacité du port à démontrer son engagement envers les pratiques de durabilité, pouvant affecter son image et ses opérations.⁶⁶

La non-conformité aux exigences de l'arrêté crée des lacunes dans la gestion des déchets au PAL et entrave la capacité de l'autorité portuaire à gérer efficacement les déchets et à se conformer aux réglementations internationales telles que MARPOL.

Par ailleurs, les résolutions adoptées par l'OMI, notamment via le Comité de la Protection de l'Environnement Marin (MEPC), qui incluent des directives recommandant aux ports d'adopter des plans de gestion structurés pour les installations de réception des déchets, bien qu'elles ne soient pas contraignantes, soulignent l'importance d'une gestion documentée et organisée pour assurer l'efficacité des infrastructures de réception et de traitement des déchets portuaires.⁶⁷

Ces directives suggèrent fortement aux ports de documenter les processus de gestion des déchets, y compris les responsabilités des différentes parties prenantes, le suivi des flux de déchets, et la conformité aux normes de rejet en mer. L'OMI encourage les ports à mettre en place des plans de gestion des déchets pour mieux structurer les procédures et garantir que les installations sont capables de répondre efficacement aux besoins de la flotte maritime internationale.⁶⁸

Aussi, les normes ISO relatives à la gestion environnementale dans les ports (notamment la série ISO 14000) mettent en avant l'importance de plans de gestion bien définis pour les déchets portuaires. Ces normes recommandent que chaque port dispose d'une documentation détaillant les procédures de gestion des déchets, les responsabilités de chaque acteur, et les méthodes de suivi des quantités de déchets traités. Cela comprend la gestion des déchets dangereux, le tri sélectif, et la conformité aux pratiques durables.⁶⁹

⁶⁶ Information recueillie de sources internes sous couvert d'anonymat.

⁶⁷ Organisation maritime internationale (OMI), Résolution MEPC.83(44), Directives visant à garantir l'adéquation des installations portuaires de réception des déchets, 2000.

⁶⁸ Organisation maritime internationale (OMI), MEPC.1/Circ.834/Rev.1, Guide récapitulatif à l'intention des fournisseurs et des utilisateurs des installations de réception portuaires, mars 2018.

⁶⁹ Organisation internationale de normalisation (ISO), ISO 14001:2015 — Management environnemental — Systèmes de management environnemental — Exigences et lignes directrices, 2015 ; ISO, ISO 14004:2016 — Management environnemental — Lignes directrices générales sur les principes, les systèmes et les techniques de soutien, 2016.

À l'issue de cette analyse des pratiques actuelles de gestion des déchets au Port Autonome de Lomé, il apparaît clairement que le système actuel présente des lacunes notables, tant au niveau des infrastructures que des procédures. Bien que le PAL ait mis en place des mécanismes pour gérer différents types de déchets conformément aux conventions internationales, des limitations subsistent, notamment en termes de traitement local de certains déchets spécifiques et de conformité intégrale aux normes internationales.

C'est dans ce contexte que le chapitre suivant propose une étude comparative avec d'autres ports internationaux, afin d'identifier des pratiques exemplaires qui pourraient inspirer des améliorations pour le PAL. Cette comparaison servira de base pour formuler des recommandations concrètes et réalistes, visant à renforcer la gestion des déchets des navires de manière durable et conforme aux standards internationaux.

Chapitre 2: Comparaison pratique et recommandations pour l'amélioration

Afin de renforcer la gestion des déchets au PAL, il est pertinent d'examiner les pratiques mises en œuvre dans d'autres ports internationaux, notamment en Europe. Une analyse comparative avec des ports de référence, comme celui de La Rochelle, permettra d'identifier des approches innovantes et des solutions éprouvées qui pourraient inspirer des améliorations concrètes au PAL. Cette analyse offrira également un aperçu des défis communs auxquels ces ports font face, en tenant compte des mêmes normes internationales, et mettra en lumière des pistes d'amélioration adaptées au contexte local du PAL.

Cette partie se compose de deux volets: une comparaison des pratiques actuelles du PAL avec celles du port de La Rochelle (section A) et une série de recommandations pratiques pour renforcer la gestion des déchets des navires au PAL (section B). Les recommandations proposées dans le second volet tireront parti des observations faites lors de la comparaison et viseront à aligner les pratiques du PAL sur les objectifs des conventions internationales. Ces propositions incluront notamment des mesures pour augmenter la capacité locale de traitement, renforcer la coordination entre les institutions et améliorer les dispositifs de suivi et de gestion des déchets.

En mettant en œuvre ces pistes d'amélioration, le PAL pourrait se rapprocher des standards internationaux et se positionner comme un modèle en matière de gestion durable des déchets maritimes en Afrique de l'Ouest.

Section A: Comparaison des pratiques du PAL avec celles d'autres ports

La gestion des déchets des navires est un enjeu crucial pour les ports de commerce, en raison de ses implications environnementales et réglementaires. Pour le Port Autonome de Lomé, il est essentiel d'améliorer la gestion des déchets afin de répondre aux normes internationales et aux pratiques exemplaires. La comparaison avec le Port Atlantique La Rochelle, un port européen soumis aux exigences de la Directive 2019/883 sur les installations de réception portuaires, offre une perspective enrichissante. Cette directive impose la mise en place de plans de gestion des déchets maritimes et de structures pour leur traitement, en poursuivant la mise en œuvre de la convention MARPOL. Elle exige également que ces installations soient accessibles et efficaces, tout en minimisant l'impact sur les opérations portuaires des navires.⁷⁰

Le cadre légal togolais quant à lui, avec l'arrêté interministériel n° 014/MEMPPC/MERF/2022, introduit des dispositions spécifiques pour le PAL. Ce texte, en conformité avec les recommandations des Nations unies et les exigences de la MARPOL, régule la gestion des déchets d'exploitation normale des navires dans les ports togolais, en définissant des normes pour la collecte, le transport, et le traitement des déchets. Selon cet arrêté, le PAL est tenu de mettre en place des installations de réception portuaires adéquates pour répondre aux besoins des navires. Ces installations doivent être maintenues et mises à jour régulièrement pour garantir un respect continu des obligations légales.⁷¹

L'arrêté renforce les obligations de l'autorité portuaire au PAL en matière de gestion des déchets. Il précise que le PAL doit établir et maintenir un plan de réception et de traitement des déchets afin de renforcer la protection du milieu marin. Ce plan doit répondre aux besoins spécifiques du port, être validé par les autorités maritimes, et mis à jour régulièrement.⁷² Ce cadre juridique national s'inspire des principes établis dans la directive européenne et la Convention MARPOL,

⁷⁰ Union européenne, Directive 2019/883 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 relative aux installations de réception portuaires pour le dépôt des déchets des navires, JO L 151 du 7 juin 2019, Article 1.

⁷¹ Ministère de l'Économie Maritime et de la Protection Côtière et Ministère de l'Environnement et des Ressources Forestières, « Arrêté interministériel n° 014/MEMPPC/MERF/2022 du 18 août 2022 fixant les modalités de collecte, de transport et de traitement des déchets provenant de l'exploitation normale des navires dans les ports », art.5, Journal Officiel de la République Togolaise, n° 52 bis, 28 novembre 2022.

⁷² Ibid, art.5, 6, Journal Officiel de la République Togolaise, n° 52 bis, 28 novembre 2022.

rendant le PAL conforme aux pratiques internationales en matière de développement durable. Les dispositions de l'arrêté indiquent également que la gestion des déchets au PAL doit être assurée par des prestataires agréés, avec des obligations de traçabilité pour toutes les opérations de collecte, de transport, et de traitement des déchets.⁷³

Afin d'établir une analyse comparative complète entre le Port Autonome de Lomé et le Port Atlantique La Rochelle, il est essentiel d'examiner certains aspects spécifiques de la gestion des déchets des navires. Cette comparaison se focalisera sur des éléments clés tels que l'organisation des points d'apport volontaire, le cadre juridique et économique régissant la collecte et le traitement des déchets, ainsi que la gestion des résidus de cargaison et les mesures de sécurité en place. Ces points permettront d'identifier les pratiques exemplaires adoptées par La Rochelle, et de mettre en lumière les pistes d'amélioration possibles pour le PAL.

➤ **L'organisation des points d'apport volontaire**

Au Port Atlantique La Rochelle, une organisation stratégique des points d'apport volontaire a été mise en place pour la collecte des déchets des navires. Ces points, appelés «points MARPOL», sont conçus pour faciliter le tri des déchets directement par les équipages, en suivant un guide de tri (voir figure1), qui leur est remis en amont de leur arrivée au port.⁷⁴ Une fois les déchets déposés aux points d'apport, des prestataires agréés sont chargés de la collecte, mais ils interviennent de manière coordonnée, réalisant une collecte unique pour tous les points de dépôt, ce qui optimise l'efficacité et réduit la fréquence d'intervention. Ce système est différent des grands ports comme celui de Nantes-Saint-Nazaire, où les agents consignataires doivent faire appel à des prestataires pour chaque collecte spécifique, ce qui s'avère plus coûteux.⁷⁵

⁷³ Ibid, art.7, Journal Officiel de la République Togolaise, n° 52 bis, 28 novembre 2022.

⁷⁴ Port Atlantique de La Rochelle, "Guide de tri MARPOL – Réflexes de tri sélectif", disponible sur https://www.larochelle.port.fr/media/guide_de_tri_reflexes_marpol_018515000_1641_29042020.pdf, consulté le 23 octobre 2024.

⁷⁵ Entretien avec M. Bernard PLISSON, Directeur stratégique et transition écologique, Port Atlantique de La Rochelle, le 23 octobre 2024.






MARPOL

« REFLEXES » GUIDE OF SELECTIVE SORTING

GUIDE DE TRI « REFLEXES »



www.larochelle.port.fr



La porte de l'Atlantique en son port de La Rochelle - The Atlantic deep sea gateway



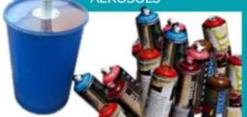
NHIW DIB Non Hazardous Industrial Waste Déchets Industriels Banals	HHW DID Household Hazardous Waste Déchets Industriels Dangereux	
 <p>SELECTIVE (Plastic wrapping, plastic containers) SELECTIF (Emballages plastiques, bidons) Loose or transparent bags / Vrac ou sacs transparents</p> 	 <p>SOILED CONTAINERS EMBALLAGES SOUILLES</p> 	
 <p>CLEAN PAPER AND CARDBOARD PAPIER, CARTON PROPRE</p> 	 <p>WEEE, BATTERIES D3E, BATTERIES</p> 	
 <p>GLASS FOOD JARS AND BOTTLES VERRE ALIMENTAIRE</p> 	 <p>NEONS TUBES, LIGHT BULBS NEONS, AMPOULES</p> 	
 <p>HOUSEHOLD WASTE ORDURES MÉNAGÈRES</p> 	 <p>SPRAY CANS AÉROSOLS</p> 	 <p>WASTE OILS HUILES USAGÉES</p>  <p style="text-align: right; font-size: small;">SERVICE PORT ONLY (PS)</p>

Figure 1 : Guide de tri MARPOL pour les déchets industriels banals et dangereux au Port Atlantique de La Rochelle,

Ce modèle présente des avantages importants pour le port de La Rochelle en termes de coûts et d'efficacité, puisque l'organisation centralisée évite des interventions fréquentes et dispendieuses, tout en assurant que les points d'apport soient vidés régulièrement de manière efficace.⁷⁶ Pour le Port Autonome de Lomé, adopter une approche similaire pourrait réduire les coûts opérationnels en évitant les collectes répétées tout en garantissant une gestion rigoureuse des déchets.

Pour assurer la durabilité et la sécurité des installations de collecte, le port de La Rochelle a mis en place des infrastructures robustes et sécurisées. Les bacs de déchets sont renforcés, parfois fixés au sol pour résister aux vents et aux mouvements de machines, et protégés par des glissières en béton pour éviter les dommages causés par des collisions avec les engins de manutention. Ces installations sont conçues pour minimiser les risques de dégradations dus aux conditions climatiques et à l'activité portuaire.⁷⁷

Les points d'apport au port de La Rochelle permettent de trier différents types de déchets d'exploitation, y compris les ordures ménagères, les déchets souillés, et autres types de déchets. Cependant, certains déchets spécifiques, tels que les hydrocarbures et les eaux de cale, nécessitent une gestion séparée. Ces types de déchets, en raison de leur caractère potentiellement polluant, ne sont pas déposés dans les points d'apport habituels mais font l'objet de commandes spéciales auprès de prestataires agréés pour une collecte séparée.⁷⁸ Pour faciliter le tri des déchets par les équipages internationaux, le port utilise une signalétique en français et en anglais, accompagnée de pictogrammes visuels.⁷⁹ Cette approche s'aligne avec les recommandations du « document guide pour l'élaboration des plans de gestion portuaire des déchets », qui encourage l'utilisation de signalétiques visuelles pour faciliter la conformité des usagers.⁸⁰

⁷⁶ Entretien avec M. Bernard PLISSON, Directeur stratégique et transition écologique, Port Atlantique de La Rochelle, le 23 octobre 2024.

⁷⁷ Ibid

⁷⁸ Ibid

⁷⁹ Ibid

⁸⁰ Organisation Maritime Internationale (OMI) et Organisation des Nations Unies pour l'Alimentation et l'Agriculture (FAO), Document guide pour l'élaboration des plans de gestion portuaire des déchets, GloLitter, 2022.

➤ **Système de redevance et gestion opérationnelle des déchets des navires**

Le port de La Rochelle applique un système de redevance pour la gestion des déchets, basé sur un principe d'équilibre économique imposé par les directives européennes, notamment la Directive 2019/883 sur les installations de réception portuaires. Cette directive exige que les coûts de gestion des déchets soient couverts par les contributions des navires, sans générer de profit pour le port. Cette redevance doit être conçue de manière à ne pas inciter au rejet des déchets en mer, en assurant que les navires contribuent aux coûts, indépendamment du dépôt effectif des déchets.⁸¹ À La Rochelle, ce principe se traduit par des ajustements annuels de la redevance en fonction des coûts réels engagés l'année précédente. Cela signifie que chaque année, les autorités portuaires évaluent les dépenses liées à la collecte, au traitement, et à la gestion des déchets, y compris le temps de travail du personnel et les frais d'infrastructure. Sur la base de ces coûts, le montant de la redevance est ajusté pour l'année suivante afin de garantir un équilibre financier.⁸²

Ce modèle économique, qui vise à éviter une surcharge pour les navires tout en assurant une couverture adéquate des dépenses, pourrait servir d'exemple pour le Port Autonome de Lomé. Si un système similaire était mis en place au PAL, cela permettrait de garantir que les coûts de gestion des déchets soient répartis équitablement entre les utilisateurs du port, tout en évitant de grever le budget de l'autorité portuaire.

À La Rochelle, les navires qui apportent des volumes inhabituellement élevés de déchets, au-delà des quantités standards prévues, doivent suivre des procédures spécifiques pour éviter de surcharger les installations de réception portuaires. Dans de tels cas, les navires sont tenus de signaler la quantité de déchets avant leur arrivée, afin que les agents consignataires puissent organiser une collecte spéciale avec des prestataires agréés. Cela est particulièrement important pour des déchets volumineux ou inhabituels, qui pourraient rapidement dépasser les capacités de stockage disponibles aux points d'apport volontaires habituels.⁸³

⁸¹ Union européenne, Directive 2019/883 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 relative aux installations de réception portuaires pour le dépôt des déchets des navires, JO L 151 du 7 juin 2019, Article 8.

⁸² Entretien avec M. Bernard PLISSON, Directeur stratégique et transition écologique, Port Atlantique de La Rochelle, le 23 octobre 2024.

⁸³ Entretien avec M. Bernard PLISSON, Directeur stratégique et transition écologique, Port Atlantique de La Rochelle, le 23 octobre 2024.

En comparaison, le PAL pourrait envisager l’instauration de procédures similaires pour gérer les grandes quantités de déchets. En fixant des limites de dépôt standard et en organisant des collectes spéciales pour les volumes exceptionnels, le PAL pourrait mieux anticiper les besoins en stockage et éviter les risques de saturation de ses installations. Cette pratique permettrait de maintenir un flux régulier de gestion des déchets, tout en offrant une flexibilité pour les navires ayant des besoins spécifiques.

➤ **Les défis de sûreté et de dépôts sauvages**

La sûreté portuaire joue un rôle essentiel dans le bon fonctionnement des points d’apport volontaire de déchets. Au port de La Rochelle, des incidents passés liés aux dépôts sauvages et aux vols d’équipements ont montré la nécessité de mettre en place des mesures de sécurité renforcées, telles que le contrôle des accès et la surveillance des zones sensibles. Grâce à ces efforts, La Rochelle a pu réduire les détournements de ses installations de gestion des déchets. Cependant, le directeur stratégique et transition écologique du port a souligné qu’une sécurité insuffisante dans un port pourrait rendre l’implémentation de points d’apport difficilement viable. Pour le PAL, cela signifie qu’une évaluation rigoureuse de la sécurité portuaire est cruciale avant d’envisager un système similaire. S’assurer que les points d’apport sont protégés et que des mesures de surveillance adéquates sont en place pourrait prévenir les risques de mauvais usages et garantir la durabilité de ce type de solution.⁸⁴

Les défis rencontrés par le port de La Rochelle, bien qu’atténués par des mesures de sécurité, illustrent les risques que le PAL pourrait également rencontrer. Les dépôts sauvages et les vols de bacs de déchets sont des problèmes potentiels si les points d’apport ne sont pas correctement surveillés et sécurisés. Pour le PAL, des solutions comme la surveillance renforcée et des contrôles d’accès plus stricts seraient des éléments clés à mettre en œuvre pour minimiser ces risques et assurer le respect des pratiques de gestion des déchets des navires.⁸⁵

⁸⁴ Entretien avec M. Bernard PLISSON, Directeur stratégique et transition écologique, Port Atlantique de La Rochelle, le 23 octobre 2024.

⁸⁵ Ibid.

L'étude des pratiques de gestion des déchets au port Atlantique de La Rochelle met en évidence l'importance de la documentation et de la formalisation dans la gestion des déchets portuaires. En Europe, les directives imposent aux ports de structurer leurs opérations autour de plans de gestion des déchets des navires bien définis, accessibles au public, et régulièrement mis à jour pour garantir une conformité continue et un suivi efficace.⁸⁶ À La Rochelle, cette politique favorise le tri, le recyclage, et la valorisation des déchets, avec une documentation précise et des données accessibles sur les sociétés agréées, les procédures de tri et de traitement, et les infrastructures disponibles.⁸⁷ Cette approche, soutenue par la digitalisation, permet une transparence totale et un contrôle constant des pratiques en place.

Au PAL, en revanche, l'absence de documentation formelle constitue un obstacle majeur. Bien que certaines pratiques de gestion des déchets soient appliquées, le manque de plans de gestion documentés rend difficile le suivi, l'évaluation, et l'amélioration des pratiques. Un plan documenté et accessible publiquement permettrait au PAL de garantir une gestion durable et conforme, tout en renforçant la confiance des parties prenantes et en facilitant l'adoption de nouvelles technologies pour le tri et le traitement des déchets. Cette documentation servirait aussi à identifier les priorités pour améliorer les capacités locales de traitement des déchets, à l'image des efforts de valorisation en cours à La Rochelle.

Cette analyse comparative met en lumière l'importance pour le PAL d'adopter une approche structurée, avec une documentation complète et un plan de gestion des déchets clair. Dans la prochaine section, nous développerons des recommandations pour formaliser ces pratiques, en s'inspirant des standards européens. Cela inclura des suggestions pour la création d'un plan de gestion des déchets documenté et rendu public, le renforcement des capacités locales de traitement, et l'introduction de procédés de recyclage adaptés aux ressources disponibles au Togo. Ces recommandations viseront à combler les lacunes actuelles en matière de documentation, tout en adaptant les pratiques exemplaires de La Rochelle au contexte spécifique du PAL.

⁸⁶ Union européenne, Directive 2019/883 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 relative aux installations de réception portuaires pour le dépôt des déchets des navires, JO L 151 du 7 juin 2019, Article 5.

⁸⁷ Port Atlantique de La Rochelle, "Gestion des déchets", Site officiel, disponible sur: <https://www.larochelle.port.fr/pratique/gestion-des-dechets/>, consulté le 23 octobre 2024.

Section B: Recommandations pour renforcer la gestion des déchets des navires au PAL

Sur la base de l'analyse comparative effectuée dans la section précédente, cette section propose des recommandations concrètes pour renforcer les pratiques de gestion des déchets au PAL. Ces suggestions visent à aligner les pratiques du PAL avec les standards internationaux, tout en tenant compte des spécificités locales et des ressources disponibles. En suivant les objectifs des conventions internationales telles que la MARPOL et les directives nationales, ces recommandations contribueront à une gestion durable et efficace des déchets des navires au PAL.

➤ Augmenter la capacité locale de traitement des déchets

Une des priorités pour le PAL devrait être d'améliorer ses infrastructures de réception et de traitement des déchets des navires afin de réduire la dépendance aux solutions d'exportation. À l'image des ports européens, qui privilégient le tri, le recyclage, et la valorisation des déchets sur place, le PAL pourrait bénéficier d'investissements dans des installations locales adaptées pour traiter différents types de déchets maritimes. Ces améliorations permettraient non seulement de réduire les coûts liés à l'exportation, mais aussi de promouvoir l'autonomie et la durabilité dans la gestion des déchets.

L'arrêté interministériel n° 014/MEMPPC/MERF/2022 du Togo souligne l'importance d'installer des infrastructures adéquates pour le traitement des déchets portuaires,⁸⁸ conformément aux standards internationaux, mais il reste peu de progrès dans la mise en œuvre effective de ce plan. En suivant les directives de cet arrêté, le PAL pourrait développer des installations locales pour le tri, le recyclage, et la valorisation de déchets spécifiques, notamment les ordures ménagères, les huiles usagées, et les eaux de cale. L'implémentation de ces infrastructures permettrait d'assurer que le traitement des déchets soit réalisé directement au Togo, limitant ainsi les coûts d'exportation et favorisant une gestion durable.

⁸⁸ Ministère de l'Économie Maritime et de la Protection Côtière et Ministère de l'Environnement et des Ressources Forestières, « Arrêté interministériel n° 014/MEMPPC/MERF/2022 du 18 août 2022 fixant les modalités de collecte, de transport et de traitement des déchets provenant de l'exploitation normale des navires dans les ports », art.3, Journal Officiel de la République Togolaise, n° 52 bis, 28 novembre 2022.

La Directive européenne 2019/883 fournit des exemples de standards de gestion portuaire des déchets en Europe. Les ports européens, comme La Rochelle, respectent cette directive en organisant des installations locales de tri et de traitement, permettant un recyclage efficace et une réduction des volumes de déchets à exporter. Selon l'Article 5 de cette directive, les ports doivent non seulement disposer d'installations de réception suffisantes, mais également veiller à leur accessibilité et à leur efficacité pour réduire l'impact environnemental. Ce cadre pourrait inspirer le PAL dans la création de structures adaptées aux types de déchets qu'il traite, tout en optimisant les ressources locales.⁸⁹

En augmentant sa capacité de traitement local, le PAL pourrait mieux répondre aux besoins de ses utilisateurs tout en assurant une conformité avec les standards internationaux. La création d'infrastructures pour le tri, le recyclage, et la valorisation locale des déchets renforcerait également la protection de l'environnement marin et la résilience du PAL face aux fluctuations des coûts d'exportation des déchets.

➤ **Mettre en place des mesures de gestion et de suivi robustes**

Le Port Autonome de Lomé pourrait grandement bénéficier de la mise en place d'un plan de gestion des déchets documenté et régulièrement mis à jour. Ce constat découle notamment de mon expérience en Europe, où j'ai pu observer les bonnes pratiques mises en œuvre dans certains ports, tels que celui de La Rochelle. Ce plan, inspiré des recommandations de l'OMI et de la Directive européenne 2019/883, permettrait d'assurer une transparence et une traçabilité de toutes les opérations liées à la gestion des déchets. Ce plan devrait inclure des directives spécifiques pour la collecte, le traitement et le suivi des différents types de déchets produits par les navires.

L'OMI, dans ses directives et circulaires, recommande notamment l'élaboration de rapports périodiques et d'audits internes pour évaluer l'efficacité des installations portuaires de réception, garantissant ainsi que les installations sont adéquates et conformes aux normes internationales, sans causer de retards excessifs pour les navires.⁹⁰ En outre, le document guide pour l'élaboration

⁸⁹ Union européenne, Directive 2019/883 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 relative aux installations de réception portuaires pour le dépôt des déchets des navires, JO L 151 du 7 juin 2019, Article 5.

⁹⁰ Organisation maritime internationale (OMI), MEPC.1/Circ.834/Rev.1, section 4, Recommandations sur les rapports périodiques et les audits. Résolution MEPC.83(44), Annexe : Directives pour assurer des installations de réception adéquates et conformes.

des plans de gestion portuaire des déchets, élaboré dans le cadre du projet GloLitter, insiste sur l'importance d'établir des infrastructures locales pour minimiser les impacts environnementaux et promouvoir une gestion durable des déchets portuaires.

En complément, l'arrêté interministériel n° 014/MEMPPC/MERF/2022 du Togo souligne déjà l'importance d'une gestion structurée et documentée pour le PAL, en imposant des obligations en matière de traçabilité et de suivi des déchets.⁹¹ Cependant, en l'absence de mécanismes de contrôle réguliers, il serait difficile de garantir la conformité des pratiques. Pour renforcer le suivi, le PAL pourrait mettre en œuvre:

- Des rapports périodiques fournissant des données sur les quantités de déchets collectées, les coûts de traitement et les éventuels défis rencontrés.
- Des audits internes et externes permettant d'évaluer la conformité des pratiques aux normes nationales et internationales, et de détecter les points d'amélioration.

Ces recommandations constituent une base pour adapter les pratiques exemplaires observées dans les ports européens au contexte du PAL. Un plan documenté de gestion des déchets, soutenu par des contrôles réguliers, offrirait au PAL une structure robuste pour progresser vers une gestion plus efficace et conforme aux standards internationaux.

➤ **Améliorer la coordination entre les institutions et les agences agréées**

La mise en place d'une coordination efficace entre le PAL et les institutions locales, ainsi qu'avec les prestataires agréés, est cruciale pour garantir un fonctionnement optimal. En s'inspirant des pratiques de ports comme La Rochelle, qui documentent et communiquent les procédures de gestion des déchets, le PAL pourrait instaurer des protocoles de coordination plus clairs. Cela inclurait l'élaboration de calendriers de collecte, de rapports de suivi, et de moyens de communication centralisés pour toutes les parties prenantes impliquées dans la gestion des déchets.

⁹¹ Ministère de l'Économie Maritime et de la Protection Côtière et Ministère de l'Environnement et des Ressources Forestières, « Arrêté interministériel n° 014/MEMPPC/MERF/2022 du 18 août 2022 fixant les modalités de collecte, de transport et de traitement des déchets provenant de l'exploitation normale des navires dans les ports », art.3: Traçabilité et coordination dans la gestion des déchets, Journal Officiel de la République Togolaise, n° 52 bis, 28 novembre 2022.

➤ **Sensibilisation et formation**

Afin d'assurer l'efficacité durable des mesures proposées, le PAL devrait également investir dans la sensibilisation et la formation des acteurs publics et privés impliqués dans la gestion des déchets des navires. Cela inclut le personnel portuaire, les équipages des navires, ainsi que les prestataires et agences partenaires. Une bonne compréhension des normes et des protocoles de gestion des déchets permettrait de minimiser les erreurs, de renforcer la conformité aux réglementations internationales, et de faciliter la coordination entre les parties prenantes.

Les sessions de formation pourraient couvrir:

- Les protocoles de tri, collecte et traitement des déchets pour s'assurer que chaque acteur connaît les processus adaptés à chaque type de déchet.
- Les enjeux environnementaux liés aux déchets maritimes, soulignant l'importance d'une gestion des déchets responsable pour protéger le milieu marin.
- Les nouvelles réglementations et directives internationales afin de maintenir le personnel informé des normes en constante évolution.

Ces initiatives de sensibilisation et de formation, en complément des mesures de gestion opérationnelles, contribueraient à créer une culture de durabilité au sein du PAL et à aligner ses pratiques avec les standards européens et internationaux.

Ainsi, les recommandations émises dans cette étude couvrent les principaux axes de progrès pour renforcer la gestion des déchets au Port Autonome de Lomé. En se dotant de capacités locales de traitement, en structurant un plan de gestion des déchets rigoureux, en consolidant la coordination avec les acteurs impliqués, et en investissant dans la formation continue, le PAL pourra s'aligner sur les meilleures pratiques internationales. Cette approche intégrée représente une étape vers une gestion durable et efficace des déchets, essentielle pour la protection de l'environnement marin et pour le développement responsable du port.

CONCLUSION

La gestion des déchets des navires représente un défi crucial pour le PAL, confronté à des enjeux environnementaux, économiques, et réglementaires complexes. Ce mémoire s'est penché sur ces problématiques afin de proposer des solutions adaptées pour améliorer les pratiques actuelles du PAL et aligner ses opérations avec les standards internationaux.

D'un point de vue environnemental, les déchets produits par les navires, qu'il s'agisse d'ordures ménagères, d'eaux de ballast, de résidus de cargaison ou d'hydrocarbures, constituent une menace directe pour le milieu marin et la biodiversité. En l'absence de gestion rigoureuse, ces déchets peuvent polluer les eaux, affecter la faune et la flore locales, et contribuer à la dégradation de l'écosystème côtier. La convention MARPOL et d'autres directives internationales soulignent l'importance d'installations de réception portuaires adéquates pour minimiser l'impact environnemental des déchets maritimes, et le PAL doit s'efforcer de s'y conformer.

Sur le plan économique, le PAL est confronté à des coûts élevés liés à l'exportation des déchets et à l'absence d'infrastructures locales de traitement. Cette situation engendre non seulement des frais pour le port, mais aussi des risques d'inefficacité opérationnelle et des retards pour les navires en escale. La mise en place d'installations de traitement sur place apparaît donc comme un enjeu économique majeur, en mesure de réduire les coûts à long terme et de renforcer l'autonomie du port.

Enfin, le cadre réglementaire impose au PAL des obligations strictes en matière de gestion des déchets. L'arrêté interministériel n° 014/MEMPPC/MERF/2022 du Togo stipule les exigences locales en matière de réception et de traitement des déchets des navires, tandis que des conventions internationales comme MARPOL fixent des standards plus élevés pour les ports de commerce. Cependant, le PAL manque de documentation structurée et de mécanismes de suivi pour assurer une conformité continue et prouver son engagement envers la protection de l'environnement.

Les objectifs de cette étude étaient donc multiples: analyser les pratiques actuelles du PAL, les comparer avec celles des ports européens comme La Rochelle, et formuler des recommandations concrètes pour renforcer la gestion des déchets des navires au PAL. L'enjeu était de proposer un cadre qui permette au PAL de progresser vers une gestion plus durable, plus économique et plus en phase avec les réglementations internationales.

L'analyse comparative menée entre les pratiques de gestion des déchets du Port Autonome de Lomé et celles observées dans des ports européens, tels que La Rochelle, a permis de dégager des enseignements précieux et d'identifier des pistes d'amélioration adaptées au contexte du PAL. Cette étude comparative a révélé que, bien que des efforts aient été faits au PAL pour répondre aux exigences réglementaires nationales et internationales, plusieurs lacunes persistent en matière de gestion opérationnelle, de traçabilité, et de coordination des acteurs impliqués.

Le port Atlantique La Rochelle, en tant que référence européenne, a mis en place des installations de réception portuaires modernes et stratégiquement organisées pour garantir un traitement des déchets efficace et respectueux de l'environnement. Ces infrastructures permettent le tri, le recyclage, et la valorisation des déchets directement sur place, minimisant ainsi l'exportation de déchets et les coûts associés. En comparaison, le PAL dépend encore largement de solutions d'exportation, ce qui engendre des coûts et complexifie la logistique de la gestion des déchets.

D'un point de vue réglementaire, les ports européens comme La Rochelle bénéficient d'une documentation systématique et accessible au public, alignée avec les exigences de la directive européenne 2019/883 et des recommandations de la convention MARPOL. Cette documentation assure non seulement une transparence dans les processus, mais permet également un suivi efficace et une évaluation régulière des pratiques. Au PAL, bien que l'arrêté interministériel n° 014/MEMPPC/MERF/2022 impose des obligations en matière de réception et de traitement des déchets, l'absence de plan de gestion des déchets structuré et de rapports de suivi limite la capacité du port à assurer une conformité continue et à démontrer son engagement environnemental.

L'étude a mis en évidence que l'approche intégrée adoptée par des ports européens comme La Rochelle – combinant infrastructures locales, documentation exhaustive, et coordination entre acteurs – constitue un modèle pertinent pour le PAL. Les recommandations proposées dans cette étude visent à adapter ces pratiques exemplaires au contexte togolais, afin que le PAL puisse renforcer ses capacités de gestion des déchets et contribuer activement à la préservation de l'environnement marin tout en respectant les normes internationales.

À l'issue de l'analyse et des comparaisons, quatre recommandations principales ont été formulées pour permettre au PAL d'améliorer la gestion des déchets maritimes tout en s'alignant sur les standards internationaux.

Ces recommandations, adaptées au contexte spécifique du PAL, visent à établir un cadre de gestion des déchets plus efficace, durable et en phase avec les exigences réglementaires.

La première recommandation consiste à augmenter la capacité locale de traitement des déchets. En développant des infrastructures pour le tri, le recyclage et la valorisation sur place, le PAL pourrait réduire sa dépendance aux solutions d'exportation, diminuer les coûts à long terme et renforcer son autonomie. Ce développement infrastructurel serait une étape clé vers une gestion des déchets plus durable et plus économique.

La seconde recommandation porte sur la nécessité de mettre en place des mesures de gestion et de suivi robustes. La création d'un plan de gestion des déchets documenté et accessible au public, assorti de rapports périodiques et d'audits, permettrait au PAL de suivre et d'améliorer ses pratiques de façon continue. Ces mesures de suivi offrirait une plus grande transparence et aideraient le port à démontrer sa conformité avec les normes internationales, tout en facilitant la coordination avec les parties prenantes.

La troisième recommandation souligne l'importance de renforcer la coordination entre le PAL, les institutions locales, et les prestataires agréés. En établissant des protocoles de communication et des calendriers de collecte, ainsi qu'en centralisant les informations entre tous les acteurs impliqués, le PAL pourrait améliorer la cohérence et l'efficacité de ses opérations. Cette coordination renforcée garantirait également une gestion plus fluide et plus réactive face aux exigences de conformité.

Afin d'assurer l'efficacité durable des mesures proposées, pour quatrième recommandation, le PAL devrait également investir dans des programmes de formation pour le personnel portuaire, les prestataires, et les équipages. Ces programmes viseraient à renforcer la connaissance des normes, des protocoles de tri et de traitement des déchets, et à sensibiliser aux enjeux environnementaux liés à la gestion des déchets maritimes.

Ces recommandations constituent une feuille de route pour un PAL plus autonome, plus responsable, et mieux intégré dans un cadre de durabilité. En les adoptant, le PAL ne répondra pas seulement aux attentes actuelles des conventions internationales, mais se positionnera également comme un modèle de bonne gestion des déchets en Afrique de l'Ouest, renforçant ainsi son rôle dans la protection de l'environnement marin.

L'étude sur la gestion des déchets des navires au Port Autonome de Lomé a permis de formuler des recommandations clés, mais elle présente également certaines limitations qui méritent d'être soulignées. Les contraintes de données disponibles, l'absence de statistiques précises et à jour, ainsi que le manque d'infrastructures locales de traitement des déchets ont limité la portée de l'analyse. Par ailleurs, bien que cette étude ait exploré des solutions inspirées des meilleures pratiques européennes, leur adaptation au contexte togolais nécessitera un suivi et une évaluation continus.

Pour l'avenir, plusieurs pistes de recherche et d'amélioration peuvent être envisagées pour compléter cette analyse. Tout d'abord, il serait pertinent de mener des études approfondies sur l'impact social et économique de la gestion des déchets dans le cadre portuaire. Cela permettrait d'évaluer comment les nouvelles mesures influent sur les acteurs locaux, comme les prestataires de services et le personnel portuaire, et d'analyser les bénéfices économiques attendus pour le PAL à moyen et long terme.

De plus, des recherches supplémentaires sur la mise en place d'un suivi environnemental pourraient aider le PAL à évaluer l'efficacité de ses installations de réception portuaires, en termes de réduction des rejets de déchets maritimes et de protection de l'écosystème marin. La collecte régulière de données environnementales permettrait d'ajuster les pratiques de gestion des déchets en fonction des besoins et d'identifier rapidement les domaines nécessitant des améliorations.

Enfin, la mise en œuvre de programmes de sensibilisation communautaire pourrait également être envisagée pour inclure l'ensemble de la population locale dans une démarche de durabilité et de protection de l'environnement. La création de partenariats avec des institutions académiques et des organisations environnementales locales pourrait enrichir cette démarche en apportant une expertise additionnelle et en renforçant l'engagement local.

Si cette étude fournit des fondations solides pour améliorer la gestion des déchets des navires au PAL, elle ouvre aussi la voie à des explorations futures pour garantir la durabilité des pratiques mises en œuvre. En se dotant de ressources, d'infrastructures adaptées, et en développant des partenariats, le PAL pourrait non seulement répondre aux exigences actuelles mais aussi anticiper les défis futurs dans une démarche proactive et durable.

La gestion des déchets des navires au Port Autonome de Lomé constitue un enjeu majeur pour le développement durable et la protection de l'environnement marin. À une époque où les normes internationales, telles que la convention MARPOL et les directives européennes, placent la gestion des déchets portuaires au cœur des préoccupations écologiques, le PAL doit s'engager activement pour se conformer aux standards les plus élevés. Ce mémoire a permis de mettre en lumière les défis existants et de proposer des recommandations concrètes pour doter le PAL de structures et de pratiques de gestion des déchets modernes, efficaces, et alignées avec les meilleures pratiques internationales.

L'implication de chaque acteur portuaire – des autorités aux prestataires agréés, en passant par le personnel portuaire et les équipages – est essentielle pour garantir la réussite de ces initiatives. Chacun a un rôle à jouer dans l'application rigoureuse des protocoles de gestion, le respect des réglementations, et la promotion d'une culture de responsabilité environnementale. La collaboration entre les institutions locales, les prestataires de services, et les instances de réglementation sera cruciale pour assurer la cohérence et l'efficacité de ces actions.

À ce titre, nous lançons un appel à l'action aux décideurs du PAL et aux autorités togolaises pour qu'ils fassent de ces recommandations une priorité. En mettant en œuvre ces réformes, le PAL pourra se positionner comme un modèle de durabilité en Afrique de l'Ouest, démontrant qu'il est possible pour un port africain de répondre aux exigences environnementales internationales tout en contribuant activement à la préservation du milieu marin.

Ces actions ne renforceront pas seulement l'image du PAL sur le plan international, mais elles favoriseront également son développement économique en attirant des partenaires et des investisseurs soucieux des questions environnementales. Dans une approche proactive, le PAL pourrait ainsi ouvrir la voie à une nouvelle ère de gestion portuaire en Afrique, montrant que la durabilité et la performance économique peuvent aller de pair pour le bénéfice des générations futures.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Conventions Internationales

- Organisation Maritime Internationale (OMI). Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL 73/78), adoptée le 2 novembre 1973, entrée en vigueur le 2 octobre 1983.
- Nations Unies. Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer (CNUDM), adoptée le 10 décembre 1982, entrée en vigueur le 16 novembre 1994.

Lois et Codes Nationaux

- République Togolaise. (2010). Loi n° 2010-004 du 14 juin 2010 portant Code de l'eau. Journal Officiel de la République Togolaise.
- République Togolaise. (2015). Loi n° 2015-010 du 24 novembre 2015 portant nouveau Code pénal. Journal Officiel de la République Togolaise.
- République Togolaise. (2016). Loi n° 2016-028 du 11 octobre 2016 portant Code de la Marine Marchande. Journal Officiel de la République Togolaise.
- République Togolaise. (2024). Loi n° 2024-005 du 06 mai 2024 portant Constitution de la République Togolaise. Lomé : Journal Officiel de la République Togolaise.

Décrets et Arrêtés

- République Togolaise. Arrêté interministériel n° 014/MEMPC/MERF du 18 août 2022 fixant les modalités de collecte, de transport et de traitement des déchets provenant de l'exploitation normale des navires dans les ports. Journal Officiel de la République Togolaise, 28 novembre 2022.
- Décret n° 2014-113/PR du 30 avril 2014 relatif à l'action de l'État en mer.
- Décret n° 2014-173/PR du 16 octobre 2014 portant attributions et organisation des services du conseiller pour la mer.
- Décret n° 2014-174/PR du 16 octobre 2014 portant attributions du préfet maritime et organisation de la préfecture maritime.
- Décret n° 2015-025/PR du 27 mars 2015 relatif aux missions de l'État en mer.

- Décret n° 2015-026/PR du 27 mars 2015 portant création, attribution et organisation du comité national de sûreté maritime.

Directives et Circulaires Internationales

- Organisation Maritime Internationale (OMI) et Organisation des Nations Unies pour l'Alimentation et l'Agriculture (FAO). Document guide pour l'élaboration des plans de gestion portuaire des déchets dans le cadre du projet GloLitter, 2022.
- Union Européenne. Directive 2019/883 du Parlement Européen et du Conseil relative aux installations de réception portuaires pour le dépôt des déchets des navires, remplaçant la Directive 2000/59/CE.
- Organisation Maritime Internationale (OMI). Circulaire MEPC.1/Circ.834/Rev.1 : Directives pour la gestion des déchets dans les ports, 2011.

Publications Académiques et Guides Techniques

- Chaumette, Patrick. (2021). Droits maritimes (4e éd.). Paris : Dalloz.
- David Beau Lieu & Bienvenu Kuibo. (2019). Guide de gestion des déchets Portuaires. Association EcoMer.

Rapports et études des Nations unies et autres Organisations Internationales

- Nations unies. (2022). La gouvernance des océans au Togo. Rapport rédigé par des consultants pour l'Organisation des Nations Unies.
- Organisation Maritime Internationale (OMI). (2018). MPCEI Cir.834 Rev. 1 mars 2018 : Guide récapitulatif à l'intention des fournisseurs et des utilisateurs d'installations de réception portuaires.

Plans de gestion et stratégies nationales

- ONAEM. (2015). Stratégie Nationale pour la Mer et le Littoral (SNML) 2016-2020.
- Port de Vaubon. (2019). Plan de réception et de traitement des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison.

Sites Web

- Togo Port, Présentation du Port Autonome de Lomé. Accessible en ligne : <https://www.togo-port.net/presentation-pal/organisation-port-lome/> (consulté le 27 août 2024).
- United Nations Library. Disponible en ligne : <https://www.un.org/fr/library/contact-us>.
- Rapport de la gouvernance des océans au Togo, accessible en ligne : [https://www.un.org/oceancapacity/sites/www.un.org.oceancapacity/files/files/Projects/No rad/OGS/2023.09.20_rapport_gouvernance_ocean_togo_edited_september_2023_final.pdf](https://www.un.org/oceancapacity/sites/www.un.org.oceancapacity/files/files/Projects/No%20rad/OGS/2023.09.20_rapport_gouvernance_ocean_togo_edited_september_2023_final.pdf), page64.
- Port Atlantique de La Rochelle. Guide de tri réflexes MARPOL pour les déchets portuaires, 2020. Accessible en ligne : https://www.larochelle.port.fr/media/guide_de_tri_reflexes