

Les grands défis de l'espace maritime du Togo

[The major challenges of Togo's maritime space]

Simtagna Yao¹ and Agbeyadzi Kossi²

¹Expert en planification maritime. Laboratoire de Recherche en Sciences Economiques et de Gestion, Université de Kara

²Géographe, Enseignant-chercheur, Membre du Laboratoire Pôle de Recherche et d'Expertise sur la Dynamique des Espaces et des Sociétés (PREDES), département de Géographie, Université de Kara, Togo

Copyright © 2023 ISSR Journals. This is an open access article distributed under the **Creative Commons Attribution License**, which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited.

ABSTRACT: This article presents the different problems that Togo faces in its maritime space. The research methodology is based on field survey, observation, literature research and interviews. The talks concerned fishermen, market gardeners of the coastal cordon, resource persons from the Ministry of the Environment and the Ministry in charge of the maritime economy, some associations, the authorities of the autonomous port of Lomé, and the Togolese navy. A total of 25 people are being investigated. The data collected was manually analyzed and processed. Excel, Word and ArcGis 10.4 software and allowed text formatting. The results show that Togo's maritime space is confronted with environmental problems (erosion and pollution), mapping of available natural resources, legal delimitation of the effective boundaries of space, governance of space, problems related to the different actors and conflicts of use and security challenges of space.

KEYWORDS: Maritime space, Governance, Problems, Planning, Togo.

RESUME: Cet article présente les différents problèmes auxquels le Togo est confronté dans son espace maritime. La méthodologie de recherche se base sur l'enquête de terrain (l'observation et les interviews et entretiens) et la recherche documentaire. Les entretiens ont concerné les pêcheurs, les maraîchers du cordon littoral, les personnes ressources du ministère de l'environnement et du ministère en charge de l'économie maritime, de quelques associations intervenant dans cet espace, des autorités du port autonome de Lomé et de la marine togolaise. Au total 25 personnes sont enquêtées. Les données recueillies ont été dépouillées et traitées manuellement. Les logiciels Excel, Word et ArcGis 10.4 et ont permis la mise en forme du texte, tableaux et figures. Le téléphone Itel P33 Plus a été utilisé pour la prise de vue et enregistrement des verbatim et entretiens. Les résultats montrent que l'espace maritime du Togo est confronté aux problèmes environnementaux (érosion et pollution), de la cartographie des ressources naturelles disponibles dans la mer togolaise, de délimitation juridique des frontières effectives de l'espace maritime togolais, de gouvernance de l'espace, problèmes liés aux différents acteurs et les conflits d'usage et défis sécuritaires de l'espace.

MOTS-CLEFS: Espace maritime, Gouvernance, Problèmes, Planification, Togo.

1 INTRODUCTION

Carrefour des échanges entre les continents, les mers et océans sont confrontés à de nombreux défis. Il s'agit des défis économiques, anthropologiques, historiques, sociologiques, juridiques, politiques et environnementaux. Ces défis rendent les espaces maritimes vulnérables mettant en danger la vie sur terre.

Le secteur maritime occupe une place importante dans le développement des Etats côtiers. Parmi les 54 pays africains, 38 sont des Etats côtiers ou insulaires occupant un espace maritime qui couvre des Zones Economiques Exclusives (ZEE) d'une superficie de 13 millions de km² avec un plateau continental de près de 6,5 millions de km² (SIDE EVENTS, 2016, p. 25). Ces espaces supportent les activités maritimes du continent à travers l'exportation des matières premières vers l'occident et l'importation des produits manufacturés de l'occident vers les pays d'Afrique. Ces échanges commerciaux entre l'Afrique et le reste du monde représentent 92 à 97 % du commerce international (A. HARDING et al., 2007, p. 9).

Au Togo, l'espace maritime offre de nombreuses opportunités. Le Port de Lomé participe aux échanges internationaux en Afrique occidentale grâce à sa situation géographique régionale exceptionnelle (Y. KOMBATE, 2011, p. 5). Cet avantage maritime est menacé par les actes de piraterie, des activités illicites, de dégradation de l'environnement marin et de surexploitation des ressources qui déstabilisent les eaux sous-juridictions togolaises. En 2012, le Togo fut, après le Nigéria, le pays le plus touché de l'Afrique de l'Ouest et du centre en enregistrant 15 des 62 attaques, ou tentatives d'attaques, perpétrées dans la région (B. BLEDE et al., 2015, p. 1). La surpêche dérégularise la production annuelle de poissons qui, comprise entre 20 000 et 25 000 tonnes, est déjà loin de couvrir les besoins de la population estimés à 70 000 tonnes par an selon D. ALI et al. (2012) cité par B. BLEDE et al. (2015, p. 3). De plus, le phénomène d'érosion en évolution rapide, avec des vitesses variant de 5 à 12 m/an (MERF (2015) cité par (ONAEM, 2016, p. 19) fragilise cette capacité de production halieutique.

A partir de ces constats, il se pose le problème de la gestion des biens et des personnes dans les eaux maritimes du Togo. Cette étude se propose ainsi d'analyser les défis auxquels l'espace maritime du Togo est confronté. L'espace maritime de l'Afrique occidentale fournit des endroits propices à la pêche et aux loisirs de plein air. Il offre des habitats pour une grande diversité faunique et floristique et occupe une place très importante pour la culture et l'histoire du continent. Cependant, il est confronté à plusieurs risques et menaces en l'occurrence le changement climatique, la pollution marine, la disparition des mangroves et de la biodiversité, l'érosion côtière, la hausse du niveau marin, le piratage maritime, les agressions et prises d'otage, le trafic de drogue, la pêche illégale, l'occupation anarchique de la bande côtière, la contrebande de carburants relatés, la bétonisation du littoral, etc. (Y. SIMTAGNA, 2022).

Le Togo, un pays des 38 pays côtiers de l'Afrique n'est pas épargné par ces défis. Les défis les plus récurrents sont entre autres ceux liés au risques environnementaux (érosion et pollution), la cartographie des ressources naturelles disponibles dans l'espace maritime togolais, de délimitation juridique des frontières effectives de l'espace, de gouvernance de l'espace, et les conflits d'usage entre différents acteurs et des défis sécuritaires de l'espace. L'espace maritime togolais faisant partie intégrante de l'espace maritime du golfe de Guinée a fait l'objet de nombreuses études. Nous retenons particulièrement les travaux de Adjoussi, 2008, 2018, « La côte togolaise est soumise à une intense érosion depuis la construction du port de Lomé qui a provoqué la perte des terres et de biens »; Bakai, 2017, « l'espace maritime togolais est confronté au défis de gouvernance, de délimitation juridique de l'espace maritime du togolais doit être traité par une coopération régionale »; WALLA, 2018, « l'érosion côtière, est susceptible d'influencer ou non les données ou informations devant aider à la délimitation des limites extérieures des différents espaces maritimes sous sa juridiction ».

La conjugaison de ces défis et la faiblesse considérables des politiques mises en place sur cet espace restreint crée une grande vulnérabilité. Ce qui nous amène à se questionner sur comment se présente les défis de l'espace maritime togolais. L'objectif de cette réflexion est d'exposer les grands défis de l'espace maritime du Togo. Cet article est structuré en deux grandes parties. Dans une première partie, la zone d'étude et la méthodologie de recherche sont présentées. La seconde partie est consacrée aux résultats et discussion.

2 ZONE D'ÉTUDE ET MÉTHODE DE COLLECTE DES DONNÉES

2.1 MÉTHODE ET MATÉRIELS

La méthodologie de recherche se base sur l'enquête de terrain, l'observation, la recherche documentaire et les entretiens. Les entretiens ont concerné les pêcheurs, les maraîchers du cordon littoral, les personnes ressources du ministère de l'environnement et du ministère en charge de l'économie maritime, de quelques associations, des autorités du port autonome de Lomé et de la marine togolaise. Au totale, 25 enquêtés ont été soumis à nous question d'entretien. Les données recueillies ont été dépouillées et traitées manuellement. Les logiciels Excel, Word et ArcGis 10.4 et ont permis la mise en forme du texte.

Le cadre méthodologique de cette étude est basé sur une approche quantitative et qualitative à partir de diverses variables obtenues par le biais de la documentation. A cet effet, plusieurs ouvrages ont été consultés afin de situer ce travail par rapport aux recherches scientifiques existantes et son apport dans l'éclaircissement d'un problème évident qu'est l'enjeu sécuritaire que représente la mer dans l'économie du Togo. Il s'agit des études de B. BLEDE et A. DIOUF (2016, p. 1), de ONAEM (2016, p. 19), de M. VIMENYO (2015, p. 12), de K.-A. FIAGAN (2014), de Y. KOMBATE (2011, p. 5), etc. Ces travaux participent à une

meilleure compréhension de l'exercice des activités maritimes sur la côte togolaise. Malgré son étroitesse, cet espace occupe une position stratégique dans le Golfe de Guinée. C'est ce qui explique la recherche des facteurs qui sous-tendent le phénomène d'insécurité dans les eaux territoriales du Togo, les enjeux et les formes de stratégies à mettre en place pour y faire face. La collecte des données sur le terrain s'est faite à partir de l'observation, des interviews et de l'enquête de terrain. L'observation a permis d'appréhender l'enjeu sécuritaire que représentent les eaux territoriales dans le développement économique du Togo.

L'entretien semi-direct a été retenu pour la collecte des informations auprès des personnes ressources qui sont: les responsables du secteur maritime togolais et les pêcheurs du port de pêche de Lomé. Les personnes ressources retenues pour cette étude et leurs effectifs sont présentés dans le tableau 1

La répartition de ces personnes ressources s'est faite selon la catégorie d'acteurs et aussi en fonction de leur activité. L'effectif a été choisi selon la disponibilité de ces différents acteurs à fournir les informations pour l'étude. Les résultats obtenus à partir de cette méthodologie sont présentés dans le développement qui suit.

2.2 ZONE D'ÉTUDE

Situé au cœur du golfe de Guinée, le Togo bénéficie d'un littoral d'une longueur modeste de 56 Km, s'étendant de la frontière du Ghana Aflaou ou frontière (ouest) à la frontière du Bénin Savikondji ou frontière (est). Ce littoral pénètre le continent sur environ 50 Km du sud au nord, soit entre 6,11° et 6,23° de latitude nord, et entre 1,20° et 1,60° de longitude est. Le littoral offre un espace maritime togolais de 20780 Km² soit environ 36% de la superficie terrestre (DEGBE, 2009, p. 14). Mais la zone active de recherche couvre le domaine public maritime jusqu'à la limite des eaux continentales c'est-à-dire à 350 M ou 630 km (1M = 1,8 km).

L'espace maritime du Togo est très petit, comparé à celui du Bénin ou du Ghana. Cet espace couvre les eaux territoriales (la zone voisine au territoire riverain et s'étend jusqu'à la limite maximale de 12 milles), la zone contigüe (d'une largeur de 12 milles), la zone économique exclusive, située au-delà de la mer territoriale et qui s'étend à 200 milles nautiques des lignes de base et la haute mer qui est la partie des mers et océans qui n'est pas soumise à la juridiction des Etats côtiers. Malgré cette étroitesse, les eaux maritimes du pays disposent d'un certain nombre de richesses qui s'expliquent par les conditions climatiques favorables à leur évolution et à leurs exploitations économiques.

Avec 50 km de longueur, le plateau continental togolais est moins large que les plateaux continentaux de certains pays du Golfe de Guinée à l'instar de la Côte d'Ivoire, du Ghana et du Nigéria. La composition des sédiments qui composent le plateau continental togolais laisse apparaître des fonds de natures diverses, caractérisés par une certaine homogénéité.

La côte du plateau continental togolais est très abrupte. Elle se limite à l'isobathe 100 mètres et est peu étendue. La largeur varie entre 12 et 13 milles marins de Lomé à Ouidah. Par contre, il varie de 13 à 40 milles au Ghana et de 18 à 35 milles au Nigeria. Le plateau continental qui abrite les eaux territoriales togolaises et dans lesquelles se pratique la pêche artisanale, présente divers fonds (FIAGAN, 2014, p. 8).

Selon le même auteur, du fait de l'homogénéité du relief du plateau continental togolais, il existe quatre types de fonds:

- Les fonds de 10 mètres situés près de la côte;
- Les fonds de 10 à 35 mètres qui descendent naturellement en pente douce vers le large;
- Les fonds de 35 à 45 mètres. On y note à partir de 35 mètres, une légère rupture de pente qui reprend ensuite jusqu'à une barrière de corail située presque partout entre 52 et 56 m de profondeur;
- Au-delà de cette barrière et jusqu'à la chute du plateau continental (100 m), la pente devient à nouveau régulière dans l'ensemble.

Ces types de fonds présentent diverses natures qui, d'après CROSNIER et al. (1966) cité par FIAGAN (2014, p. 8), sont de quatre types à savoir: les fonds durs, les fonds de sable vaseux, les fonds de sable et les fonds vaso-sableux profonds.

Parmi ces fonds, seuls les fonds de sable vaseux et vaso-sableux sont riches en poissons pélagiques et démersaux (sardinelle, anchois, thon, dorade, sole). Sur ces fonds, le rendement en poisson est élevé et les espèces sont de belles tailles entre 35 et 55 cm. La diversité des fonds du plateau continental permet de distinguer, dans les eaux territoriales togolaises les espèces pélagiques qui favorisent des possibilités de pêche aussi bien autorisée qu'illégale.

3 LES PROBLÈMES DE L'ESPACE MARITIME TOGOLAIS

L'espace maritime togolais est confronté à des défis majeurs au nombre desquels on note des défis environnementaux (érosion et pollution), des défis de la cartographie des ressources naturelles disponibles dans l'espace, des défis de délimitation juridique des frontières effectives de l'espace et de sa gouvernance, des défis liés aux différents acteurs et les conflits d'usage de l'espace et des défis sécuritaires de l'espace.

L'espace maritime togolais fait face à plusieurs problèmes. Ces problèmes agissent sur le développement de l'économie bleue. Les résultats des différentes analyses menées à partir des données des entretiens le montre bien. Il est en grande partie, directement construit à partir de la parole des enquêtés, par le biais de verbatims (ou citations) mis en liens les uns avec les autres. Ces derniers sont, pour la majorité, livrés sous leur forme brute issue des retranscriptions et n'ont subi aucune altération. Toutefois, dans certains cas, sans les isoler de leur contexte, les citations ont été tronquées ou segmentées afin d'en faciliter la compréhension et de fluidifier la lecture.

La plupart des enquêtés s'accordent à dire que « *les principaux enjeux de la mer togolaise sont: la mer est la connaissance même de ce qu'elle dispose en terme de ressource, la question environnementale, enjeux liées à l'occupation de l'espace marin et côtier, de la gouvernance et des frontières de l'espace maritime togolaise avec les pays limitrophes* » (Décideur national 1), et que normalement « *L'enjeu lié à la connaissance de la mer est primordiale à toute chose car si on ne connaît pas une ressource comment pouvons-nous la gérer ou planifier son utilisation ? On ne pourra uniquement faire que les à peu près. Et c'est ce que nous sommes en train de vouloir faire* » (Décideur national 4). Parlant des enjeux de la gouvernance « *c'est plus l'enjeu liée au cadre institutionnel qui crée des conflits qui ne disent pas leurs noms. C'est plus les conflits d'autorité et c'est pour éviter cela qu'est mis en place le haut conseil pour la mer cependant, il faut une meilleure compréhension du rôle de cette institution par les acteurs* » (Décideur infranational 4). Pour l'occupation de l'espace maritime il y a des conflits latents entre les pêcheurs traditionnels et ceux industriels et aussi avec le transport maritime. « *Nous avons des problèmes avec les chalutiers qui viennent ramasser nos instruments de travail et partent avec ça. Ils viennent jusqu'à la côte jusqu'à 300 m et raclent tout ce qu'on devrait attraper* » (Usager historique 1a), et « *parfois on nous refuse de s'approcher des bateaux de transport de plus de 200m ou parfois si certains pêcheurs par ignorance s'approchent, après quelques minutes les marins viennent comme quoi nous sommes des pirates* » (Usager historique 1c). « *Les conflits sur une ressource limitée ne sont qu'évidents parce que la côte étant petite, tout le monde, les pêcheurs, le coté géo militaire, le port autonome de Lomé, les bateaux... cela ne peut qu'entraîner des conflits, car, quand nous voulons préserver, d'autres veulent utiliser ou polluer. La pêche, par exemple va vouloir refuser une AMP. Or la conservation vise à restreindre l'utilisation donc possibilité de pêche. Il faut aussi approcher d'autres acteurs tels le HCM, la préfecture maritime les usines installées sur la côte pour savoir s'ils prennent en compte les enjeux liés à la conservation dans leurs politiques et stratégies visant le développement de l'économie bleue. Cela rappelle aux responsabilités sociétales vis-à-vis des espèces protégées, au niveau mondiale et des communautés riveraines* » (Nouveau usager 2). Pour gérer les conflits entre usager; « *pour nous les pêcheurs, une plateforme du haut conseil pour la mer est disponible, mais, souvent, nos problèmes ne sont pas considérés. L'autre fois pour prouver la présence des chalutiers proches de la côte nous avons dû filmer un et envoyer sur la plateforme* ». (Usager historique 1a).

3.1 DÉFIS ENVIRONNEMENTAUX (ÉROSION CÔTIÈRE ET POLLUTION MARINE)

Aujourd'hui, de nombreuses pollutions d'origine humaine affectent l'espace maritime togolais et l'ensemble des pays côtiers ouest africains. Les polluants issus d'activités agricoles et industriels sont responsables des marées vertes. Une pollution chimique concerne les perturbateurs endocriniens. Ils rejoignent l'océan par les rejets d'eau fluviale et le ruissellement. Ils engendrent des problèmes de reproduction aquatique en général. Les métaux lourds sont également un problème. Au Japon par exemple, la maladie de Minamata est liée à l'ingestion de poissons contaminés par le mercure présent dans les rejets industriels. C'est le cas des rejets de phosphate dont les impacts sociaux et environnementaux restent moins connus à Kpémé au Togo. La planche 1 ci-dessous montre en première photo les caniveaux de rejets de boues issues du traitement des phosphates à Kpémé au Togo et en deuxième photo la pollution marine qui en découle.



Fig. 1. Caniveaux de rejets des boues de phosphates dans la mer et pollution marine adjacente

Source: Simtagna Yao, Enquête de terrain, vue prise en novembre 2021

Cette situation est source d'accumulation dans la chaîne alimentaire, c'est-à-dire une bioaccumulation. Environ 80% des plastiques sont libérés dans la nature. Les macro-déchets plastiques peuvent obstruer les voies respiratoires et digestives des gros animaux marins, ou bien entraîner des phénomènes de piégeage, d'étranglement, de blessure qui peuvent conduire à la mort. Cette situation peut amener à identifier les micro-plastiques dans l'ensemble de la chaîne alimentaire aquatique. De plus, les plastiques peuvent servir à la dispersion des espèces marines vers les pays voisins. Une autre pollution insoupçonnée, est la nuisance acoustique et les fuites des bateaux. Les bruits d'origine anthropique, notamment avec le trafic maritime, perturbent les mammifères marins et également l'alimentation des huitres. Or, les atouts, surtout, qu'offre le port autonome de Lomé fait qu'une grande partie de cet espace est réservé au transport maritime. Lorsqu'on observe, à vue d'œil, depuis la côte, on remarque plusieurs navires qui passent plusieurs heures voir des jours en attente sur l'espace maritime togolais.

La pêche et l'aquaculture occupent une place importante dans l'alimentation puisque les produits aquatiques ont la plus forte croissance des produits alimentaires au niveau planétaire. Cependant, il faut intégrer le fait que la surexploitation continue au Togo. La pratique de la pêche s'est industrialisée par la construction du nouveau port de pêche. Ce dernier a un impact sur les stocks et les ressources. La problématique de la surveillance se pose. C'est ce que nous confie le secrétaire COGEL du nouveau port de pêche en ces termes: «... ils ont fixé des normes de saisie de poissons, mais, comme personne ne surveille ce qui vient des captures, il y a du désordre. L'Etat doit recruter plus de personnes pour surveiller les captures, surtout des chalutiers. Sinon arrivé à un moment, on n'aura rien dans nos eaux. Il ne s'agit pas de prendre des décisions et ne pas vérifier si on les pratique ou pas. Je pense que les chefs doivent revoir cela ». Un autre problème de la pêche togolaise est le nombre de citoyens togolais exerçant dans ce secteur. En effet, le nouveau port de pêche devrait normalement aider à réduire le chômage en termes de création d'emplois et la réduction de la pauvreté, grâce aux économies générées par la pêche. Cependant, ce secteur est largement dominé par les compétences par étrangères (maliens, nigériens, ghanéens, nigériens...).

Il faut noter aussi que sur toute l'étendue de la côte, on observe une occupation anarchique, à l'exception de certains hôtels en bordure de la mer qui ont des autorisations d'occupation.



Fig. 2. Des habitations à moins de 20 m du trait de côte montrant l'ancienne route totalement engloutie par l'océan

Source: Simtagna Yao, enquête de terrain novembre 2021.

Un autre phénomène qui touche la côte togolaise est l'érosion côtière. En effet, depuis quelques années, l'érosion côtière est devenue une priorité du gouvernement et de certains pays côtiers. L'érosion côtière a pour conséquence le recul du rivage togolais. Lors des collectes des données sur le terrain, nous avons remarqué que l'érosion côtière est un phénomène d'actualité sur la côte togolaise. L'on constate des zones fortement touchées par l'érosion et des zones à faible impact. Il faut noter que certaines zones fortement touchées par l'érosion sont actuellement en cours de protection, c'est le cas du tronçon Gbodjome - Adissem. Alors que d'autres zones nécessitent une intervention rapide; En exemple, nous pouvons citer Pure Plage, qui se situe juste après le port de pêche, l'hôtel Madiba, le tronçon après l'hôtel Madiba. A ces zones, d'autres zones nécessitent la réhabilitation. Dans ses zones des épis sont construits mais leur capacité de protection est insuffisante. Il faut noter que certains ouvrages de protection ont été réalisés par l'Etat togolais. De nos jours, ces activités ont été renforcées par WACAResIP. C'est le cas par exemple d'Adissem.

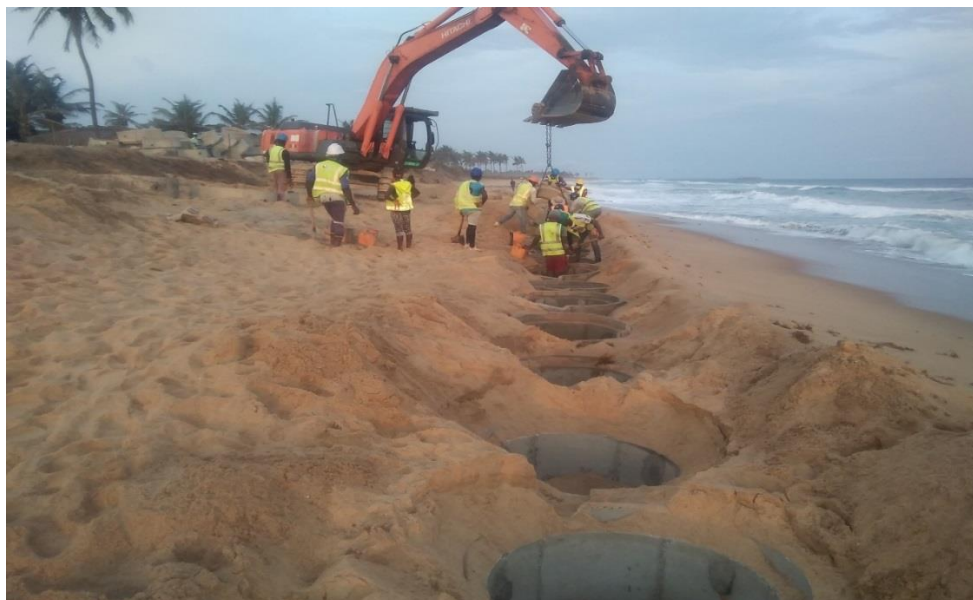


Fig. 3. Aménagements de protection côtière en cours à Adissem

Source: Simtagna Yao, enquête de terrain novembre 2021.



Fig. 4. Erosion côtière à Pure Plage à Baguida

Source: Simtagna Yao, enquête de terrain novembre 2021.

De nos jours, d'énormes travaux de protection sont entrepris par le Projet régional d'investissement de la résilience des zones côtières en Afrique de l'Ouest (WACA ResIP-Togo). Ce projet porte sur deux principaux aspects tels: la protection côtière et l'environnement. Pour la protection côtière, un plan de grands travaux de protection est prévu sur les zones fortement touchées. Il s'agit de la zone d'après le port autonome de Lomé jusqu'à frontière Benin.

L'espace maritime togolais, tel que présenté plus haut, fait face à d'énormes problèmes. Pour y faire face, l'Etat togolais a mis en place un organisme chargé de gérer ces problèmes. En effet, c'est précisément pour gérer ces problèmes précités qu'est créé, en 2014, l'Organisme National chargé de l'Action de l'Etat en Mer (ONAEM), qui vise à apporter une solution durable aux problèmes sécuritaires, sociaux, économiques et environnementaux.

3.2 DÉFIS LIÉS À LA CARTOGRAPHIE DES RESSOURCES MARINES DISPONIBLES

La diversité des ressources naturelles dont regorge la mer togolaise offre à ce pays, un potentiel économique non négligeable. L'exploitation de ce potentiel aurait pu générer plusieurs activités économiques, s'il y avait des recherches à la connaissance de cet espace.

Les ressources maritimes dont le Togo à la connaissance sont:

- Les ressources vivantes (poisson, fruits de mer, éponge, perle.)
- Les ressources non vivantes (pétrole, gaz, sel, eau douce)
- Commerce et services (transport multimodal en termes de ports, aéroports, routes côtières internationales, rivières, etc.)
- Préservation de la qualité des zones marines et côtières (surveillance, gestion des déchets)
- Le tourisme, écotourisme et les activités récréatives
- Énergies éoliennes offshore (énergie éolienne offshore, énergie des marées et des houles)

Les activités maritimes au Togo sont: La pêche artisanale et industrielle, les transports aériens et maritimes, la sécurité et la protection contre l'érosion.

La pêche artisanale est pratiquée généralement par les populations riveraines à l'aide des pirogues majoritairement manuelle. Elle se pratique par les filets et les hameçons sur une distance supérieure ou égale à 800m de la côte au Togo. Elle joue un rôle important dans l'économie locale des populations riveraines et représente une activité essentielle pour la sécurité alimentaire.

La pêche industrielle est pratiquée par les chalutiers avec des moyens modernes. L'activité de ces chalutiers commence à partir de 800m de la côte jusqu'aux eaux internationales. Elle est détenue par des étrangers.

Pendant longtemps, les voies les plus pratiquées par l'aérien sont en majorité celles de l'espace maritime. La position stratégique de l'aéroport de Lomé dont la position de décollage en témoigne montre cet état de fait.

Pour le transport maritime, le port autonome de Lomé représente le principal canal d'échange commercial avec l'extérieur et plus de 80% des échanges commerciaux y transitent. En ce sens on peut dire que le transport maritime représente une part importante des activités économiques du Togo. Il faut noter l'existence de deux ports au Togo. Il s'agit du port autonome de Lomé et du port minéralier du Wharf de Kpémé. Cependant, le port de Lomé est le pivot du transport maritime au Togo, du fait de la densité des activités qui s'y déroulent.

La sécurité maritime est une préoccupation majeure du gouvernement. Cela se fait remarquer par la présence constante des marins pour sécuriser le transport maritime. Les manœuvres militaires navales en mer togolaise, les patrouilles; les missions permanentes et de sauvegarde en mer sont entre autres les activités des marins dans l'espace maritime togolaise.

La protection contre l'érosion côtière est une priorité du gouvernement. Pour atteindre cet objectif, le gouvernement et ses pays frères, en collaborations avec des partenaires financiers, ont mis en place le Programme WACA qui, de nos jours, assure la protection côtière à travers, le WACResIP.

3.3 DÉFIS DE GOUVERNANCE DE L'ESPACE MARITIME

La gestion du milieu marin aujourd'hui suscite un certain nombre de doute « *nous avons l'impression que la méconnaissance exacte du rôle institutionnel et responsabilité du Haut Conseil pour la Mer par l'ensemble des acteurs fait qu'aujourd'hui certaines actions sont menées en divergence sur ce milieu* » (Personnes ressources 1a). En réalité, le HCM est l'institution hautement placée pour assurer la gestion du milieu marin et le littoral; Mais certains acteurs, face à certains constats, de nos jours remet en cause les attributions de cette institution. C'est précisément ce que nous confie un enquêté en ces termes: « *...Mais avec le HCM et la Préfecture maritime, on a quand même un cadre permanent qui travaille avec les autres acteurs. Mais pour aller en profondeur, il faut noter qu'il y a cette question de qui fait quoi. Maintenant qu'on a la création de l'économie maritime, de la pêche et de la protection côtière, cela suscite des questions de savoir qui fait quoi concrètement. Donc on a un milieu restreint avec une multitude d'acteurs dont le rôle n'est pas clairement défini. Ce qui crée des conflits d'intérêt indirecte existent mais qui ne disent pas leurs noms* ». (Décideur national 4). En effet, la côte togolaise est restreinte et donc l'espace marin aussi, « *mais on voit que cet espace est plus géré en faveur du transport, et tout dernièrement la pêche avec le nouveau port de pêche, pour l'instant, notre pays se préoccupe plus de ces deux activités. Normalement on devrait s'inspirer du Ghana à côté qui gère son espace marin en organisant cet espace pour permettre l'éclosion d'autres activités en mer* » (Nouveau usager 1).

Pour une meilleure gestion des ressources maritimes du Togo, il faut un espace maritime sous juridiction Togolaise, c'est-à-dire une délimitation juridique avec les pays voisins. Sans cette délimitation, le Togo ne pourra pas exercer sa souveraineté sur ces ressources. Il faut noter que l'océan était, tout d'abord, considéré et gouverné comme une surface sur laquelle les marchandises pouvaient être transportées.

3.4 DÉFIS SÉCURITAIRES LIÉS À LA PROTECTION ET À LA DÉFENSE DU TERRITOIRE NATIONAL EN MER

L'attractivité des activités portuaires togolaises est menacée par la recrudescence des actes illicites et de menaces en l'occurrence des vols à main armée, des pirateries maritimes, de la pêche illégale, des trafics illicites de drogue en mer, des contrebandes de carburant frelaté, des pollutions par déversement des déchets produits à bord des bateaux, des brigandages etc. ce qui fait de la sûreté maritime un enjeu important. Les actions de la préfecture maritime sont souvent la patrouille maritime, les manœuvres militaires navales en mer togolaise, les missions de protection permanente et de sauvetage.

Les patrouilles maritimes sont généralement des déploiements d'unités dans l'espace maritime dans le but de prévenir les attaques des pirates ou des terroristes contre les navires, le personnel et les marchandises ou contre le pays assurer par l'équipe marine du Kpémé et celle du la préfecture maritime.

Les missions de protection et permette et sauvetage sont essentiellement des missions de protection de voies maritime et de sauvegardes de la vie en mer. En 2012, le Togo fut l'un des pays du Golfe de Guinée le plus touché par les attaques ou tentatives d'attaques avec 15 actes de piraterie. Les mesures sécuritaires mises en place par les autorités togolaises ont permis de lutter contre les actes de pirateries maritimes depuis 2015. L'efficacité relative des actions de sûreté en mer a permis de ne plus enregistrer un seul acte d'attaque de bateau depuis 2015.

3.5 UN ENJEU LIÉ À LA DÉLIMITATION DE L'ESPACE MARITIME AVEC LES PAYS VOISINS

La délimitation étant un élément nécessaire pour une meilleure gestion des ressources marines du Togo et celles des Etats adjacents, elle concourt, lorsqu'elle est faite dans l'esprit de la convention, à une meilleure coopération maritime régionale et participe dès lors à l'objectif d'une bonne "gouvernance des océans" (BAKAI, 2017). En ce sens on peut dire qu'exercer une souveraineté sur l'espace maritime togolais revient à disposer des frontières juridiques avec les pays voisins. Ce qui n'est pas le cas aujourd'hui, la problématique des frontières maritime avec les pays voisins sont en cours. En effet, plusieurs rencontres ont été effectués avec le Ghana pour définir une frontière maritime entre ces deux pays.

Or sans cette limitation certaines actions comme la planification de l'espace maritime peuvent entrainer des tensions entre les pays voisins. En effet, l'océan est un espace en perpétuelle mouvement, qui fait circuler ces éléments (physique, chimiques, culturelle et métaphysique) dans l'ensemble de l'espace maritime des pays du golf de la guinée et dans les espaces mondiales. De ce fait une mauvaise planification d'une activité sur une zone frontière ou l'exploitation d'une ressource peut créer des tensions.

3.6 LES DIFFÉRENTS ACTEURS ET CONFLITS D'USAGE DE L'ESPACE

L'espace maritime togolais est restreint mais plusieurs acteurs interagissent sur cet espace. Cette situation crée une confusion des rôles et actions de chaque acteur sur ces espaces. En effet lors des enquêtes, 4 catégories d'acteurs suivantes ont été identifiées :

Tableau 1. Catégories d'acteurs

catégories	acteurs
Institutions, décideurs et gestionnaires publics	<ul style="list-style-type: none"> • Supranational: FAO (section pêche et protection de la biodiversité marine); ONUDC (lutte contre crime et drogue) au sein du PNUD; OMI (DAF MARITME). • National: Organisme national chargé de l'action de l'État en mer (ONAEM) / Haut Conseil pour la Mer (HCM); Direction des Affaires Maritimes; Ministère de l'économie maritime, de la pêche et de la protection côtière; L'Agence Nationale de Gestion de l'Environnement (ANGE); Ministère du tourisme et de la culture. • Infranational: Préfecture maritime, préfecture du Golfe, Direction de l'Environnement, Direction de l'Aménagement, commune Lac1, commune Lac3.
Usagers de la mer	<p>Activités traditionnelles:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Transport maritime: Direction Générale du Port Autonome de Lomé, Lomé Terminal Centenaires; • Pêche: Nouveau port de pêche de Lomé, Direction des Pêches et de l'Aquaculture; les pêcheurs • Pose de câbles: Togocom et moov africa <p>Activités nouvelles:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Énergies marines renouvelables: CEET, Direction générale de l'énergie; • Aquaculture: Direction des Pêches et de l'Aquaculture (DPA); • Extraction de granulats et des ressources minière marine: Direction Générale des Mines et de la Géologie; • Les Aires Marines Protégées: Direction des Ressources Forestières.
Producteurs de données et d'information de surveillance maritime	<ul style="list-style-type: none"> • Publics: Marine nationale, Direction Générale de la Météorologie Nationale. • Instituts techniques et de recherche: Institut National de la Statistique, des Etudes Economiques et Démographiques (INSEED); Département de Géographie de l'Université de Lomé; WASCAL (West African Science Service Center on Climate Change and Adapted Land Use) Lomé – Université de Lomé.
ONG et associations	<ul style="list-style-type: none"> • AVOTODE (Association des Volontaires Togolais et Togolaises pour le Développement); Actions d'aide Humanitaire pour le Développement (AHD); les leaders d'associations (association de pêcheurs, les Comités Préfectoraux de Développement Durable, les Comités Villageois de Développement) des populations vivant sur le littoral.

Tel que présenté plus, il est impératif qu'il ait conflits d'usage de l'espace entre acteurs. C'est précisément ce cas entre les pêcheurs et les bateaux du transports marchandises sur les zones de pêches. Outre ces conflits, on note également des conflits entre les pêcheurs traditionnels et les pêcheurs modernes (chalutiers).

Il existe des conflits entre d'espace entre les autres activités et la conservation de l'espace maritime (Aire Marine Protégée (AMP). En effet, *Les conflits sur une ressource limitée ne sont qu'évidents parce que la côte étant petite, tout le monde, les pêcheurs, le côté géo-militaire, le Port Autonome de Lomé, les bateaux... cela ne peut qu'entraîner des conflits, car, quand nous voulons préserver, d'autres veulent utiliser ou polluer. La pêche, par exemple va vouloir refuser une Aire Marine Protégée (AMP). Or la conservation vise à restreindre l'utilisation donc pas de pêche. Il faut aussi approcher d'autres acteurs tels le HCM, la préfecture maritime, les usines installées sur la côte pour savoir s'ils prennent en compte les enjeux liés à la conservation dans leurs politiques et stratégies visant le développement de l'économie bleue. Cela rappelle aux responsabilités sociétales vis-à-vis des espèces protégées, au niveau mondiale et des communautés riveraines* » (Nouveau usager 2).

Il faut noter également les conflits institutionnels. Il existe «...des conflits qui ne disent pas leurs noms. C'est plus les conflits d'autorité et c'est pour éviter cela qu'est mise en place le Haut Conseil pour la Mer cependant, il faut une meilleure compréhension du rôle de cette institution par les acteurs » (Décideur infranational 4).

4 DISCUSSION

L'exposition des grands défis de l'espace maritime togolais sont les principaux résultats de ce travail.

L'espace maritime est un espace ouvert et fragile mais qui est devenu aujourd'hui très convoité. Cette situation fait que cet espace reste soumis à de nombreux défis. C'est dans ce contexte, complexe et sensible, que la communauté scientifique et internationale s'engage à éradiquer ces problèmes par un certain nombre de mesures « *de conservation* (ODD14) et *d'excitation à la recherches* (décennies 2020- 2021 des Nations Unies). Du fait de l'évolution de ces défis, ceux-ci font écho aux travaux conduits dans le cadre de la Commission Océanographique Intergouvernementale de l'Unesco (CIO) par C. Ehler et F. Douvère, à partir de la fin des années 2000 jusqu'à nos jours.

Il faut noter que vue les potentialités qu'offres les espaces maritimes à travers le monde, l'exploitation actuelle ou future de ces ressources fait l'objet de tensions entre les États: la Chine et le Vietnam revendiquent des archipels situés en mer de Chine parce que leur localisation permet l'exploitation de ressources énergétiques. L'archipel des Spratly situé dans cette mer fait d'ailleurs l'objet de conflits multiples entre les États bordiers, Chine et Vietnam, mais également Philippines, Malaisie, Brunei et Taïwan. Le conflit entre la Chine et le Japon à propos des SenkakuDiaoyu est du même type, tout comme le Golfe de Guinée est un " point chaud " du fait des gisements off-shore. Et d'autres tensions apparaissent déjà au sujet des richesses de l'Arctique, comme il a été signalé plus haut. (Francois , Paillat et C. Delmas 2013). Ces conflits sont généralement dus au manque de frontières juridiques avec les pays voisins.

Selon H. BAKAI, 2017, L'exploration, la conservation, la protection, et l'exploitation des ressources biologiques et minérales, la prévention des infractions aux lois et règlements relatifs de l'Etat côtier (la pêche et au transport, à l'environnement de l'Etat côtier, à la réduction et la maîtrise de sa pollution, à la recherche scientifique etc.), passent par une maîtrise des limites de ses propres espaces maritimes (à travers un tracé qui s'intègre dans l'ensemble côtier et conventionnellement accepté par ses voisins limitrophes).

Beaucoup d'industries dépendent des Océans (agroalimentaires, cosmétiques, médecines, navale, miniers...) et beaucoup de leurs comportements ont une incidence sur leur santé. L'océan fournit alimentation, emplois et loisirs à une grande partie de la population mondiale et peut servir de moteur potentiel de croissance économique, d'emplois et d'innovation pour les États côtiers et insulaires du monde entier. Ils suscitent de se questionner « si nos océans ne sont pas en danger ». En effet, une acidité croissante vient en contrarier leur rôle de régulateur. De plus, les écosystèmes, dont dépendent nombre de ces activités économiques ont connu une dégradation rapide au cours du siècle dernier, notamment en raison de la surpêche, de la conversion des habitats côtiers, de la pollution due aux activités terrestres, des espèces envahissantes et des effets de l'élévation du niveau de la mer.

Pour P. ADJOUSI, 2008, La construction du Port Autonome de Lomé en 1967, l'ouverture de la Zone Franche togolaise en 1990 et le développement d'autres activités formelles et informelles ont entraîné un appel massif de la main d'œuvre occasionnant la surcharge des périphéries urbaines. En effet, cette situation rend instable le trait de côté entraîne celle de la bande des 100 m du domaine public maritime naturel du Togo exposant ainsi les biens et services et par conséquent entraînant la privatisation tacite de la zone qui est normalement inaliénable et imprescriptible, propriété de l'Etat (P. ADJOUSI, 2018).

En réaction à cette dégradation de l'environnement et face aux différents défis, un nombre croissant de pays mènent des politiques alternatives pour développer durablement les espaces océaniques à des fins économiques tout en renforçant les

efforts de résilience au changement climatique. La stratégie de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) de l'OMI à tous les états membres à travers le comité de la protection du milieu marin ont décliné plusieurs actions au niveau mondial parmi lesquels « *un transport maritime plus écologiques.* » (OMI, 2022).

5 CONCLUSION

Au terme de cette étude, il convient de souligner la mise en évidence de l'existence de nombreux défis anthropiques et climatiques qui menacent la santé de l'espace maritime togolais. Pour y remédier, l'état togolais doit mettre en places des réformes politiques soutenus par une forte volonté politique en matière de la gouvernance, d'efforts d'adaptions, une gestion efficace et durable de l'espace marin et côtier et de ses ressources reposant sur la planification spatiale de cet espace efficace. Aussi, les projets en cours pour la lutte contre ces défis devraient être soutenus pour le bien des populations riveraines et pour la santé environnementale et économique de cet espace.

REFERENCES

- [1] ADJOUSI Pessiezoum, 2008, vulnérabilité des systèmes côtiers à l'élévation du niveau marin entre la volta et le mono dans le golfe du bénin (Afrique de l'ouest), thèse de Doctorat en Géographie, Université de Lomé, Lomé, 416 p.
- [2] ADJOUSI Pessiezoum, 2018, Erosion côtière et privatisation de « la bande des 100 m » du domaine public maritime naturel du Togo: cas de la portion de côte à l'Est du port de Lomé. Revue de géographie du LARDYMES, Université de Lomé, 1-14p.
- [3] BAKAI Matchonnawè Hubert, 2017, « La délimitation des espaces maritimes du Togo au service de la sécurité des ressources marines pour le développement économique et en faveur d'une gouvernance maritime régionale ». Master 2 de Droit de l'Environnement, des Espaces et Ressources Maritimes Et de l'Aménagement du Littoral, 182 p.
- [4] DEGBE Cossi George Epiphane, 2009, *Géomorphologie et érosion côtière dans le Golfe de Guinée*, mémoire de Master 2 en Océanographie physique, Faculté des Sciences et Technique, Université d'Abomey-Calavi, Cotonou, 100 p.
- [5] EHLER Charles and DOUVERE Fanny, 2008, Visions for a Sea Change. Report of the First International Workshop on Marine Spatial Planning, Intergovernmental Oceanographic Commission and Man and the Biosphere Programme. IOC Manual and Guides, 46: ICAM Dossier, 3. Paris: UNESCO, 2007, 84 p.
- [6] EHLER Charles and DOUVERE Fanny, 2009, Marine Spatial Planning: a step-by-step approach toward ecosystem-based management. Intergovernmental Oceanographic Commission and Man and the Biosphere Programme. IOC Manual and Guides No. 53, ICAM Dossier No. 6. Paris: UNESCO. 2009, 99 p.
- [7] EHLER Charles, 2014, A Guide to Evaluating Marine Spatial Plans, Paris, UNESCO, 2014. IOC Manuals and Guides, 70; ICAM Dossier 8, 98 p.
- [8] FIAGAN Koku-Azonko, 2014, *La pêche artisanale maritime et sa contribution au développement socio-économique au Togo*, thèse de Doctorat en Géographie, Université de Lomé, Lomé, 456 p.
- [9] PAILLAT Francois et DELMAS Jean-Christophe, 2013, cours d'histoire-géographie, LMA, 2013.
- [10] Organisation Maritime Internationale, 2022, Examen d'éléments réglementaires et économiques critiques pour la stratégie de réduction des émissions de GES de l'OMI. Document présenté par le World Shipping Council (WSC), 9 p.
- [11] SIMTAGNA Yao, 2022, *Planification et gestion de l'espace maritime togolais dans la perspective de développement de l'économie bleue*, mémoire de Master 2 en Planification de développement, Faculté des Sciences Economiques et de Gestion, université de Kara, Kara, 87 p.
- [12] WALA Kpatcha. Ako, 2018, « *L'espace maritime dans la diplomatie togolaise* ». Mémoire En vue de l'obtention du master de recherche. Université de Kara. 98p.