

REPUBLIQUE TOGOLAISE

Travail- Liberté- Patrie

**MINISTERE DE L'ENVIRONNEMENT
DU TOURISME ET DES RESSOURCES
FORESTIERES**

**PLAN NATIONAL D'URGENCE POUR LA LUTTE
CONTRE LA POLLUTION MARINE**

1 – INTRODUCTION

1.1 - Contexte et justification

Le Togo présente une façade maritime longue d'environ 50 km, limitée à l'ouest par le Ghana, à l'est par le Bénin. C'est une zone fortement tributaire de ressources marines et côtières et englobe des écosystèmes côtiers spécifiques. Ces écosystèmes (mangroves, zone de ponte des tortues marines etc.) se sont développés dans une frange côtière d'une profondeur moyenne de cinquante kilomètres, confondue à la région maritime selon le découpage administratif. C'est une zone d'intenses activités économiques à cause de l'ouverture sur la mer par un port en eau profonde. La plupart des installations industrielles y sont localisées. Plus de 107 unités industrielles sont déchiffrées en 1997. A cause du développement de la zone franche industrielle, le nombre d'installations industrielles continue de croître. Le tourisme balnéaire est également en pleine essor. Lomé compte à elle seul environ 68 établissements hôteliers dont la plupart sont installés sur la plage.

Bien que le Togo, ne dispose pas de plate-forme d'exploitation du pétrole, il constitue le couloir privilégié de transport maritime du brut pétrolier en provenance du Nigéria. De plus les grands tankers, chargés de produits finis (essence, fioul etc.) alimentent le territoire togolais et les pays d'hinterland tels que le Burkina Faso, le Niger et le Mali à partir des installations de stockage des sociétés Shell au Togo.

Ces différentes activités qui se développent à la fois sur les côtes et le milieu marin font courir à ceux-ci une menace réelle de pollution. Les conséquences potentielles sont telles que si l'on ne prend pas des dispositions, on met en danger toute l'existence de l'écosystème avec incidence directe sur la vie humaine et, aussi avec risque d'affecter les écosystèmes des pays voisins (Ghana et le Bénin). C'est dans ce contexte que tous les pays partis à la Convention d'Abidjan et son Protocole relative à la Coopération en matière de protection et de développement de l'Environnement Marin et Côtier de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (WACAF) sont encouragés avec l'appui de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) et de l'Association internationale de l'Industrie Pétrolières pour la sauvegarde de l'environnement (IPIECA) dans le cadre du projet Initiative Globale pour l'Afrique de l'Ouest et du Centre (GI-WACAF) à développer un Plan National d'Intervention d'Urgence (PNIU) en cas de pollution par les hydrocarbures. Ces plans nationaux doivent s'intégrer dans un plan régional regroupant tous les pays sous la coordination de la Commission Intérimaire du Courant de Guinée (CICG).

1.2 – Objectifs et buts

Le PNIU a pour objet de fixer les responsabilités et d'assurer une intervention rapide et efficace dans les opérations de lutte en cas de pollution ou de menace de

pollution par les hydrocarbures ou des produits chimiques dangereuses transportés en vrac ou en colis, des milieux marins et côtiers du Togo.

1.3 - Champ d'application et zone géographique

Le présent plan d'urgence doit être suivi en cas de pollution par les hydrocarbures et des produits chimiques dans les eaux marines et les zones côtières ainsi qu'en haute mer si la pollution de cette zone présente une menace pour l'intégrité des eaux sous juridiction togolaise.

La pollution peut se produire par suite d'évènements en mer (accidents de pétroliers, rupture de pipe-line, accident sur une barge) ou d'accidents provenant des infrastructures industrielles et portuaires.

En cas de pollution traversant les frontières ou d'une pollution de grande envergure ou il a été décidé de mettre en œuvre la coopération régionale (WACAF) et internationale (OPRC), le présent plan sert de base pour la participation du Togo dans une telle opération.

1.4 –Définitions

Pollution de gravité mineure : Une pollution de gravité mineure est définie comme un déversement accidentel de quelques mètres cube de produits pétroliers pendant un temps court ne mettant pas en danger l'environnement marin et côtier.

Pollution de gravité majeure : Une pollution de gravité majeure est définie comme un déversement d'hydrocarbures important (plusieurs centaines de tonnes) et pouvant porter une atteinte majeure à l'environnement, notamment au littoral, et nécessitant la mobilisation de tous les moyens disponibles au niveau national ou international.

Substance nuisible : On entend par substance nuisible toute substance dont l'introduction dans la mer est susceptible de mettre en danger la santé de l'homme, de nuire aux ressources biologiques, à la faune et à la flore marine, de porter atteinte à l'agrément des sites ou gêner toute autre utilisation légitime de la mer, notamment toute substance soumise à un contrôle.

Autorité : désigne le Gouvernement qui exerce son autorité sur le navire. Dans le cas d'un navire autorisé à battre le pavillon d'Etat, l'Autorité est le Gouvernement.

Evènement : Il désigne un incident qui entraîne ou est susceptible d'entraîner le rejet en mer ou à terre d'une substance nuisible ou d'un effluent contenant une telle substance.

Intervention : Il s'agit de toute action engagée en vue de prévenir, atténuer ou éliminer la pollution des eaux de la mer conformément à la Convention Internationale de 1969 sur l'intervention en haute mer, en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures.

Lutte : Désigne toute opération menée, à terre ou en mer, à la suite d'un déversement en mer d'hydrocarbures ou d'autres substances nocives en vue d'en limiter les conséquences pour le milieu marin et côtier.

1.5 - Cadre juridique et réglementaire

1.5.1 – Cadre international

- Convention internationale pour la réglementation de la chasse à baleine (telle qu'amendée) adoptée le 02 décembre 1946 à Washington, ratifiée par le Togo le 15 juin 2005 (date d'entrée en vigueur) ;
- Traité interdisant de placer des armes nucléaires et d'autres armes de destruction massive sur le fond des mers et des océans ainsi que dans leur sous-sol, adopté le 11 février 1971 à Londres, Moscou, Washington, signé par le Togo le 2 avril 1971 et ratifié le 28 juin 1971 ;
- Convention sur la pollution des mers résultant de l'immersion des déchets, adoptée le 23 décembre 1972 à Londres, Mexico, Moscou, Washington, et signé par le Togo le 21 novembre 1973 (non encore ratifiée) ;
- Convention des nations unies sur le droit de la mer (Convention de MONTEGO BAY du 10 décembre 1982), ratifiée par le Togo le 16 avril 1985 ;
- Accord relatif à l'application de la partie XI de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, adopté le 28 juillet 1994 à New York, signé par le Togo le 30 août 1994 ;
- MARPOL 73/78 : convention internationale de 1978 pour la prévention de la pollution par les navires et son protocole de 1978 y relatif

1.5.2 – Cadre régional

- Convention d'Abidjan et son Protocole relative à la Coopération en matière de protection et de développement de l'Environnement Marin et Côtier de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (WACAF) : Abidjan le 23 mars 1981 ;
- Convention de BAMAKO sur l'interdiction d'importer des déchets dangereux et le contrôle de leurs mouvements transfrontaliers en Afrique

1.5.3 – Cadre national

Les opérations d'urgence au Togo reposent sur des bases juridiques définies par les dispositions suivantes :

La loi n °88 – 14 du 03 Novembre 1988 instituant Code de l'environnement,

(à compléter avec le code la pêche, le code minier etc.)

2 – PLAN STRATEGIQUE

2.1 – Etude de risques

2.1.1 - Analyse des risques

Les risques peuvent provenir des sources suivantes :

- Les unités industrielles installées sur le littoral et traitant des produits pouvant provoquer une pollution (importation de charbon par la société WACEM etc.);
- Le Port autonome de Lomé avec le quai minéralier
- Le transport des hydrocarbures par navire naviguant près des cotes ;
- Le transit au large de nos côtes de pétroliers géants et autres navires de transport de produits dangereux ;
- Les quantités indéterminées de produits de ballast au large et ramenées à nos côtes par les courants ;
- Les huiles mortes déversées par les chalutiers de pêche etc.

Sociétés pétrolières

Le Togo disposait d'une raffinerie de pétrole ouverte en 1979 et qui a fermé ses portes en 1981 en raison d'une rentabilité insuffisante. Cette raffinerie était placée sous la direction de la Société Togolaise d'Hydrocarbures (STH).

La société Togolaise de Stockage Lomé (STSL), créée en 1984 a repris la capacité de stockage de la STH pour la transformer en dépôt d'hydrocarbure. La STSL

fournit les produits pétroliers à la société d'Entreposage (STE), pour le marché local.

La distribution locale s'effectue à travers les sociétés pétrolières (Total, Texaco, Mobil-oil, Cap Esso, Sun Agip, Oando) qui se partagent le marché de l'essence, du pétrole lampant et du gas-oil. Ces différentes sociétés de distribution des produits pétroliers se sont regroupées pour former le Groupement des professionnels des produits pétroliers (GPP)

Les produits pétroliers importés au Togo sont :

- fuel oil;
- gas oil;
- diesel oil ;
- essences ;
- butanes ;

En 2003, les importations du Togo en hydrocarbures s'élèvent à 1.069.675 tonnes métriques

Pipes lines de transport

- le transport des produits pétroliers du port minéralier jusqu'au lieu de stockage est assuré par les conduites à ciel ouvert;
- le gazoduc de l'Afrique de l'ouest depuis le Nigéria jusqu'au Ghana avec les latéraux sur les côtes Béninoise, togolaise et ghanéenne peut être source d'accidents graves et contribuer à la pollution marine.

2.1.2 – Classes de risque

Les risques potentiels susceptibles de se produire sont :

- pollution (épandage)
- incendie
- explosion
- toxicité

2.1.3 – Niveaux de sensibilité

Le Togo présente une façade maritime longue 50 km. Elle présente des écosystèmes riches en ressources biologiques. La plupart des activités socio-économiques se développent. C'est une zone hautement touristique. Une étude détaillée présentant la cartographie de la vulnérabilité de la zone côtière et du milieu marin avec les priorités nationales, sera réalisée et annexée au présent plan.

2.2 - Délimitation des responsabilités

La mise en œuvre et la gestion du Plan National d'Intervention d'Urgence (PNIU) sont assurées par le Comité National d'Intervention, l'Etat Major de Commandement et le Groupe d'intervention de l'Industrie Pétrolière.

2.2.1 - Comité National d'Intervention (CNI)

Mission

Le Comité National d'Intervention, instance supérieure de décision et de déclenchement du plan est placé sous l'autorité du Ministre en charge de l'Environnement.

Le Comité National d'Intervention est chargé :

- d'examiner, coordonner et superviser les travaux de préparation et de mise à jour du Plan National d'Intervention d'Urgence. A cet effet, il assure la diffusion du Plan National d'Intervention d'Urgence (PNIU) à tous les intervenants ;
- d'exercer au niveau national la coordination des actions de lutte en cas de déclenchement du Plan National d'Intervention d'Urgence et de veiller à la mise en œuvre de celui-ci.

Composition

Le Comité National d'Intervention est composé de :

- Ministre chargé de l'Environnement ;
- Ministre chargé de Transports maritime ;
- Ministre chargé de l'Energie ;
- Ministre de la sécurité;
- Ministre chargé de la Défense ;
- Ministre chargé des Finances ;
- Ministre chargé de la Communication;
- Ministre chargé de la Santé ;
- Ministre chargé de l'équipement;
- Ministre chargé de la Pêche ;
- Ministre chargé des Postes et Télécommunications ;
- Ministre chargé des Mines ;
- Ministre chargé de la Recherche scientifique.

Rôles des membres de CNI

Chaque Ministre a des missions précises, notamment :

- Le Ministre chargé de l'Environnement assure la coordination administrative du Plan National d'Intervention d'Urgence.
- Le Ministre chargé de la Défense coordonne les moyens d'Intervention de l'Armée ;
- Les Ministres chargés respectivement de la sécurité, de l'Energie, des Transports, de l'Equipement , de la Recherche Scientifique, des Mines, des Postes et Télécommunications sont chargés de la mise en état d'alerte de tous les moyens d'intervention dont ils disposent à terre, en l'air et en mer (bateaux, déploiement des barrages, épandage des dispersants, vol de reconnaissance, nettoyage des plages) ;
- Le Ministre chargé de la Santé assure la couverture médicale ;
- Le Ministre chargé de la Communication assure la couverture médiatique ;
- Le Ministre des Finances est chargé de l'ordonnancement des fonds nécessaires pour l'intervention et de faciliter l'entrée du matériel venant de l'extérieur, indispensable pour la lutte contre la pollution.

2.2.2 - Etat Major de Commandement (EMC)

Il est mis en place un Etat Major de Commandement basé à la Marine Nationale de Lomé qui fonctionne en cas de crise.

Composition

Il est placé sous l'autorité du Commandant de la Marine Nationale qui assure la coordination de toutes les actions menées par l'Etat Major de Commandement (E.M.C).

Cet organe comprend :

- Le Commandant de la Marine Nationale
- Le Commandant de la Gendarmerie Nationale ;
- Le commandant du Corps des Sapeurs Pompiers
- Le Directeur Général du Port Autonome de Lomé;
- Le Directeur des Affaires Maritimes ;
- Le Directeur de l'Environnement ;
- Le Directeur Général de la Police Nationale ;
- Le Directeur de la Pêche ;
- Le Directeur Général des Mines et de la Géologie ;
- Le Directeur Général de la Santé ;
- Le Directeur Général des Télécommunications ;
- Le Directeur du Tourisme ;

- Le Directeur Général des Douanes.

Mission

L'Etat Major de Commandement exerce au niveau national la coordination de l'ensemble des opérations de lutte et veille à la mise en œuvre du PNIU. En particulier, il supervise et coordonne les opérations de lutte en mer et à terre en assurant la mobilisation des moyens nationaux disponibles.

Rôles

Le Commandant de la Marine Nationale qui assure la coordination de l'Etat Major, rend compte régulièrement au Comité National d'Intervention. Les actions d'intervention en mer sont conduites respectivement par la Marine Nationale, la Capitainerie du Port, l'Armée de l'Air ; et à terre par la Police Nationale, la Gendarmerie Nationale et l'Armée de terre.

2.2.3 - Groupe d'Intervention de l'Industrie Pétrolière (GIP)

Il est mis en place un groupe d'intervention de l'industrie pétrolière basée à Lomé, dirigé par les sociétés Shell pour assister l'EMC

Composition

Toutes les Sociétés Pétrolières opérant sur le territoire togolais.

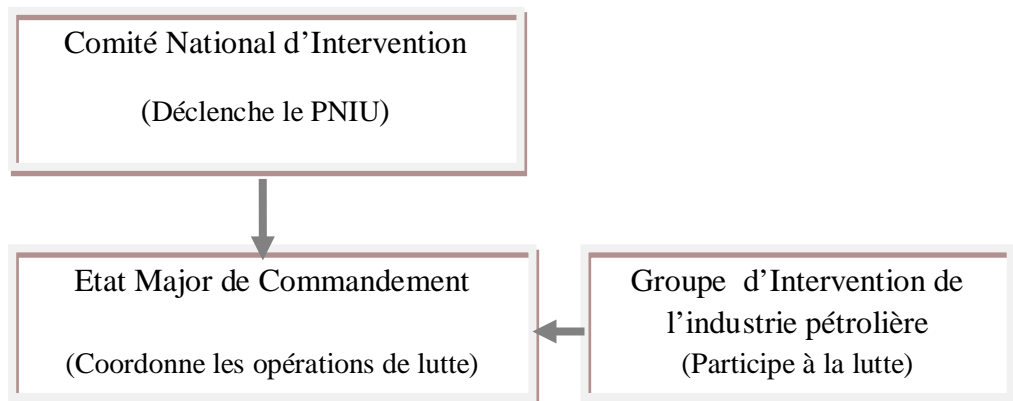
Mission

Le GIP a pour mission de :

- mobiliser les moyens qui lui sont propre au niveau national qu'international;
- mettre en œuvre l'expertise technique et la conduite de lutte antipollution suivant les bonnes pratiques de l'industrie pétrolière.

Le GIP désigne son coordonnateur qui sera son représentant auprès de l'EMC.

2.3 – Schéma des organes du PNIU



3 - PLAN OPERATIONNEL

3.1 – Evaluation de la menace

3.1.1. Renseignement initial

Le renseignement initial du risque ou du constat de la pollution dans le milieu marin ou côtier est porté à la connaissance de la Capitainerie du Port.

L'information sur l'incident peut provenir d'un paysan, d'un pêcheur, d'une société pétrolière, d'un navire ou d'un aéronef, etc.

3.1.2 - Evaluation de la menace

A la réception du renseignement initial, le Commandant de la capitainerie du port informe le Commandant de la Marine Nationale qui prend les mesures appropriées pour faire confirmer la réalité et l'ampleur du sinistre :

- enquêtes sommaires auprès de certains organismes ;
- envoi sur les lieux d'un bâtiment, d'un hélicoptère ou d'un avion (si cela est possible) en vue d'une reconnaissance du déversement.

L'évaluation de la menace doit permettre de faire une classification provisoire de l'importance du sinistre :

- une pollution de gravité mineure ;
- une pollution de gravité majeure.

Cette évaluation prend en compte le plus grand nombre possible de paramètres (techniques, économiques, etc.) pour définir avec précision la menace qui sera caractérisée par sa forme et sa gravité. Il s'agit de :

- la nature de la pollution (hydrocarbures - produits dangereux),
- l'ampleur de la pollution,
- l'imminence de son arrivée sur le littoral,
- la localisation géographique
- zone ou points sensibles menacés,
- les conditions météorologiques
- la période de l'année.

3.2 - Déclenchement et diffusion de l'alerte

Au cas où les renseignements fournis sont précis concernant la nature, la source et l'importance de gravité majeure du déversement d'hydrocarbures, le Commandant de la Marine Nationale saisit aussitôt le Comité National d'Intervention.

Le Président du Comité National d'Intervention convoque en urgence le Comité National pour statuer sur la situation du moment en vue de déclencher le Plan National d'Intervention d'Urgence.

3.2.1 - Alerte et mobilisation des moyens de lutte

Dès qu'une pollution est jugée majeure, le Commandant de Marine Nationale met en alerte les moyens nautiques et de lutte et notifie au G.I.P, aux entreprises publiques et privées pour rendre disponible les moyens d'interventions dont ils disposent. Ceux-ci rendent sans délais compte au Commandant de la disponibilité de leurs moyens de lutte.

3.2.2 - Diffusion de l'alerte

Le déclenchement du PNIU entraîne la convocation de l'Etat Major de Commandement par le Commandant de la Marine Nationale.

Le renseignement initial de pollution ou de risque de pollution est diffusé aux administrations et services intéressés après avoir été confirmé.

Les éléments du renseignement initial sont précisés aux membres de l'Etat Major de Commandement au fur et à mesure de l'avancement de l'évaluation de la pollution.

3.3 – Commandement opérationnel

Le Commandant de la Marine Nationale assure le commandement opérationnel de l'ensemble des moyens mis en œuvre pour la lutte contre la pollution dès que le PNIU est déclenché par le C.N.I. Il définit les rôles des membres de l'Etat Major de commandement et responsabilise les membres des équipes d'intervention et leurs commandements.

3.4 - Diffusion des informations

3.4.1 - Prévision sur la Pollution

L'ensemble des informations concernant une pollution est centralisé par l'E.M.C. La situation instantanée et l'historique de l'opération sont tenus à jour pour permettre l'établissement d'une prévision de l'évolution de la situation.

3.4.2 - Transmission des informations

L'E.M.C informe systématiquement le C.N.I. au moins une fois par jour du récapitulatif de l'ensemble des prévisions pour les 24 heures qui vont suivre. Le C.N.I décide de la publication au public.

3.5 - Conduite des opérations

Les moyens de l'armée, du port et ceux disponibles au sein des sociétés publiques et privées déterminent la conduite des opérations. Trois types d'opérations sont envisagés à savoir :

- a. Opération de surveillance et d'actualisation de la situation de pollution ;
- b. Opération à caractère préventive (manœuvre de barrages, réduction des déversements de polluant à la mer etc.;
- c. Opération à caractère curative (pompage de nappes, allègement des citernes, épandage des produits, nettoyage des sites pollués.

3.6 - Utilisation des dispersants

Une liste de dispersants sera arrêtée et homologuée au niveau national par le Ministère en charge de l'Environnement en collaboration avec l'industrie pétrolière. Toute opération de lutte contre la pollution par les hydrocarbures, nécessitant l'emploi de dispersants doit se référer à cette liste.

4 - MOYENS DE LUTTE

Les moyens de l'armée, du G.I.P, du Port et des entreprises œuvrant sur le territoire seront privilégiés dans les opérations de Lutte. Une campagne périodique de recensement de l'ensemble des moyens utiles aux opérations de lutte sera effectuée en vue de s'assurer de leur disponibilité permanente. D'autres équipements pourraient être acquis en cas de nécessité.

5 - INFORMATION DU PUBLIC

5.1 - Officier de Relations Publiques (ORP)

Lors du déclenchement du PNIU, le Ministre en charge de l'environnement qui assure la coordination du C.N.I désigne un officier de relations publiques ayant pour tâches :

- d'assurer les relations avec les médias ;
- de préparer des communiqués de presse ;
- de faire le suivi auprès des médias des informations publiées.

5.2 - Communiqués de Presse

Pendant la période d'exécution du PNIU, l'ORP prépare et diffuse des communiqués de presse sur base des informations données par l'Etat Major de Commandement après approbation du C.N.I.

5.3 - Conférence de Presse

Une fois le Plan déclenché, Le président du C.N.I, assisté du Commandant de l'E.M.C. et des experts de lutte anti-pollution peuvent décider d'organiser une conférence de presse pour informer les médias de la situation et des mesures prises pour lutter contre la pollution.

6. RELATION AVEC LE PLAN REGIONAL

Le PNIU reconnaît la nécessité de coopération régionale entre les Etats de l'Afrique de l'ouest, surtout entre les voisins immédiats pour combattre la pollution marine d'envergure pouvant affecter leurs écosystèmes marins et côtiers. Le plan supporte la stratégie de l'OMI pour la protection de l'environnement marin et élargit les capacités d'intervention au niveau national et régional pour la prévention, le control, la lutte contre la pollution marine. Pour assurer une bonne

collaboration entre le PNIU national et régional couvrant les pays parti à la convention d'Abidjan, les autorités figurant en annexes A sont désignées.

ANNEXES

Annexe A : Liste des Autorités et personnes de contact

Annexe B : Liste des équipements disponibles

Annexe C : Atlas de vulnérabilité

Annexe D : Liste des dispersants homologués

Annexes E : Etude de risque

Ce plan sera complété au fur et à mesure que ces annexes seront disponibles