



**SERVICE HYDROGRAPHIQUE  
ET OcéANOGRAPHIQUE  
DE LA MARINE**

DIRECTION DES MISSIONS INSTITUTIONNELLES  
ET DES RELATIONS INTERNATIONALES

**Division des relations extérieures**

Dossier suivi par :  
IGA (2S) Michel Le Gouic  
Tél. : 01 53 66 97 89  
Fax : 01 41 74 94 25  
Mél : mlegouic@shom.fr

Paris, le 12 juillet 2012

N° 012 SHOM/DMI/REX/NP

M. le capitaine de vaisseau Hugo Gorziglia,  
directeur du bureau hydrographique international

M. le vice-amiral Agostinho Ramos da Silva,  
directeur général du service hydrographique portugais

Objet : Transmission du rapport relatif à la mission de l'IGA Michel Le Gouic au Gabon.

P. jointe(s) : Un rapport sur la situation hydrographique au Gabon.

-  
Messieurs les directeurs,

J'ai le plaisir de vous adresser ci-joint le rapport établi sur la situation hydrographique au Gabon établi après une large concertation des entités nationales concernées.

La prise de conscience de l'importance de l'hydrographie en tant qu'infrastructure stratégique nationale est claire, et depuis la précédente visite de 2002 on peut observer une très grande progression dans ce domaine. Les acteurs rencontrés, ou qui se sont spontanément signalés après la visite, se sentent très concernés et souhaitent voir se développer une structure nationale de concertation entre eux.

Une telle structure pourrait trouver un animateur naturel si le Gabon confirme son intention de rejoindre l'organisation hydrographique internationale. Une telle adhésion serait en outre très exemplaire dans le contexte spécifique du bassin de navigation que représente le Golfe de Guinée.

L'ensemble des structures mises en place pour traiter du fait maritime présente une grande cohérence et dispose de moyens pertinents. Il serait particulièrement bienvenu qu'une délégation du Gabon puisse être présente à la prochaine réunion de la CHAtO en fin d'année.

Veillez agréer, messieurs les directeurs, l'assurance de ma considération la plus distinguée et de mon cordial souvenir.

L'ingénieur général de l'armement Michel Le Gouic  
Chargé de mission



---

Destinataires : BHI- IPHT (président de la CHAtO)

Copie(s) extérieure(s) : AD France – M. l'ambassadeur de France à Libreville – Monsieur le ministre chargé de l'environnement, du développement durable et de la protection de la nature – Monsieur le ministre chargé des affaires étrangères, de la coopération, de la francophonie et de l'intégration régionale – Monsieur le ministre chargé des mines, du pétrole, des hydrocarbures, de l'énergie, des ressources hydrauliques et de la promotion des énergies nouvelles – Monsieur le ministre chargé de la marine marchande et des équipements portuaires – Monsieur le ministre chargé de la défense nationale – Monsieur le ministre chargé de l'économie forestière, des eaux et de la pêche – Monsieur le ministre chargé de la recherche scientifique et de développement économique

Copie(s) intérieure(s) : DG – DMI – REX – DOPS – NA – Archives générales – Gabon



JUILLET 2012

## Compte-rendu de la visite conduite par l'OHI au Gabon en avril 2012

### 1 ELEMENTS DE CONTEXTE

1.1 En octobre 2002, une équipe d'experts de l'organisation hydrographique internationale (OHI) a mené une mission d'évaluation des capacités hydrographiques du Gabon, et de sensibilisation sur l'importance de l'hydrographie pour l'exercice de la souveraineté nationale, la mise en œuvre des engagements internationaux pris notamment à travers les conventions de l'organisation maritime internationale (OMI) et le développement économique maîtrisé.

Cette mission a donné lieu à un compte rendu avalisé par les autorités gabonaises concernées, notamment à l'occasion de la 8<sup>ème</sup> réunion de la commission hydrographique de l'Atlantique oriental (CHAtO), où le Gabon a le statut d'observateur, tenue à Brest (France) en octobre 2004. Ce compte rendu formulait un plan d'action pour une amélioration progressive de la prise en compte de l'hydrographie dans la stratégie nationale et internationale du Gabon.

Au sein de l'OHI, le sous-comité pour le développement des capacités (CBSC) a souhaité renforcer la proximité de l'accompagnement des pays intéressés en désignant des représentants au sein des commissions hydrographiques régionales. C'est ainsi que l'IGA Michel Le Gouic (tél : 06 86 15 14 82, mël : [mlegouic@shom.fr](mailto:mlegouic@shom.fr)) a été mandaté pour visiter en 2011-2012 trois pays de l'Afrique de l'Ouest dont le Gabon (cf. annexe 1). Pour la visite du Gabon du 14 au 20 avril 2012, il était accompagné de M Robert Renévot du SHOM (tél : + 2 98 22 17 78, mël : [robert.renevot@shom.fr](mailto:robert.renevot@shom.fr)), représentant le coordonnateur de la zone d'avertissements nautiques Navarea II et en charge de l'entretien des ouvrages nautiques publiés en Afrique de l'Ouest par la France.

1.2 Le Gabon s'est doté de plusieurs instruments juridiques qui lui permettent de structurer son action sur les plans régional ou national. On peut en citer, en éclairage de la vision maritime du pays :

- le protocole d'accord sur le gestion de la stratégie de sécurisation des intérêts vitaux en mer articulée autour du Copax<sup>1</sup> et favorisant une synergie avec la Commission du Golfe de Guinée et la Communauté économique des Etats de l'Afrique Occidentale<sup>2</sup>, signé à Kinshasa le 24 octobre 2009.

Ce protocole stipule notamment que « Les parties prennent les mesures nécessaires pour la mise en œuvre effective sur terre et en mer des dispositions des instruments pertinents ». Au titre des instruments pertinents, le protocole d'accord cite la convention SOLAS (OMI-1974 : Sauvegarde de la vie humaine en mer), la convention Marpol (OMI-1973 : convention pour la prévention des pollutions par les navires), la convention Colreg (OMI-1972 : convention sur le règlement international pour

---

<sup>1</sup> Conseil de paix et de sécurité en Afrique Centrale  
<sup>2</sup> CEEAC

prévenir les abordages en mer), la convention SAR<sup>3</sup> (OMI-1979 : convention sur la recherche et le sauvetage maritimes), la convention SUA 1988 pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, la convention UNCLOS (NU-1982 : convention des NU sur le droit de la mer) : les instruments pertinents énumérés sont compris « avec tous les protocoles ou amendements y afférents ainsi que les codes obligatoires adoptés dans le cadre de ces textes ».

- au plan national, l'étendue du spectre des acteurs et utilisateurs de l'hydrographie est clairement perçue et a conduit à la mise en place de mécanismes de concertation entre eux: ainsi la commission nationale du plateau continental (Gabex-PC), la mise en place d'une direction générale du droit de la mer, la direction générale de la marine marchande dont le rôle potentiellement moteur est régulièrement cité, même si elle peut parfois être considérée avec une certaine prudence car potentiellement juge et parti. Face à cet effort de structuration, force est néanmoins de constater que les relations relèvent plutôt d'opportunités offertes par des relations bilatérales.

1.3 Il est généralement bien pris en compte que dès lors qu'une organisation internationale est reconnue dans un domaine touchant l'activité du pays, il y a tout intérêt à la rejoindre. Mais le constat est aussi que la transcription en droit national des conventions et codes auxquels le Gabon est partie est lacunaire, ce qui est parfois expliqué comme résultant de la difficulté d'effectuer une analyse complète de l'équilibre entre droits et obligations.

1.4 La conduite de l'action de l'Etat en mer est confiée aux 4 préfets des régions littorales. L'action de l'Etat en mer comprend des missions de service public (recherche et sauvetage en mer, protection de l'environnement et lutte contre les pollutions, sécurité de la navigation et assistance aux navires en détresse) et des missions de police générale et de souveraineté (surveillance, contrôle et lutte contre les trafics, maintien de l'ordre).

#### 1.5 Divers

- L'OMI a préparé un programme facultatif d'audit<sup>4</sup> de ses Etats membres pour une vérification de leur conformité avec les instruments obligatoires de l'OMI. L'un de ces instruments est la Convention SOLAS, Règle V/4, qui demande la publication d'avertissements de navigation et la Règle V/9 qui impose la fourniture de services hydrographiques. Ce dispositif est appelé à devenir obligatoire au cours de la décennie à venir et s'appliquera au Gabon, membre de l'OMI.
- Au premier trimestre 2011, des travaux hydrographiques ont été réalisés au Gabon à bord du bâtiment hydrographique français *Borda*. Cette mission, qui s'inscrit dans le cadre de la coopération entre les deux pays en matière d'information et de documentation nautique, est dé-corrélée de celle effectuée par l'OHI.
- Le développement en cours du projet de port à Mayumba semble plus orienté vers l'exportation des ressources naturelles (le bois) et le développement de la pêche

---

<sup>3</sup> La Convention SAR offre un plan mondial pour l'exécution des opérations de recherche et de sauvetage. Ce qu'elle ne peut faire, c'est améliorer les communications, qui sont si importantes pour le déroulement des opérations SAR. C'est là qu'intervient le SMDSM : système mondial de détresse et de sécurité en mer.

Le SMDSM a été institué par des amendements à la Convention SOLAS, qui ont été adoptés en 1988 et sont entrés en vigueur le 1er février 1992. Il est devenu pleinement opérationnel le 1er février 1999.

<sup>4</sup> Voir par exemple : [http://www.iho-ohi.net/mtg\\_docs/circular\\_letters/french/2006/LC10F.pdf](http://www.iho-ohi.net/mtg_docs/circular_letters/french/2006/LC10F.pdf)

industrielle et de zones marines de plaisance que vers une approche plus diversifiée. Outre le fait que la Guinée Equatoriale et Sao Tome y Principe ont leurs propres projets de hub, la liaison vers Libreville ou vers des pays enclavés semble limiter les possibilités d'un transit efficient.



Le Consultant a réalisé une étude d'impact environnemental qui a mis en lumière notamment le besoin de protéger la riche biodiversité de Mayumba et des zones alentours.

Par ailleurs d'importants travaux d'infrastructure terrestre (ponts, routes), seront nécessaires.

- Outre ce projet de port à Mayumba, le port prévu dans la Zone Franche de l'Ile Mandji (Port-Gentil) pourrait également offrir d'autres opportunités.

## 2 DEROULEMENT DE LA VISITE DE L'OHI

Lundi 16 avril 2012

**09h00 - 10h30** *Entretien à l'Ambassade de France* avec le Colonel Hervé Broda (tél : + (241) 79 70 50, mël : [herve.broda@diplomatie.gouv.fr](mailto:herve.broda@diplomatie.gouv.fr), attaché de défense et le Capitaine de Frégate Philippe Blény, conseiller Marine auprès de la défense gabonaise (tél : + 241 07 39 20 18, mël : [mcmd\\_pog@hotmail.com](mailto:mcmd_pog@hotmail.com))

**12h00 – 14h30** *Déjeuner de travail* avec M. Hilarion One, chef du service de signalisation maritime (tél : 04 16 56 86, mël : [onhil70@yahoo.fr](mailto:onhil70@yahoo.fr))

Mardi 17 avril 2012

**10h00 - 15h00** *Visite des ports de l'agglomération de Libreville*

Mercredi 18 avril 2012

**09h00 - 10h30** *Entretien au ministère de l'économie, de l'emploi et du développement durable* avec M. Louis-Léandre Ebobola Tisha, directeur général de l'environnement et de la protection de la nature ( tél : 06 23 31 16, mël : [dgegabon2@yahoo.fr](mailto:dgegabon2@yahoo.fr)) en présence du Capitaine de Frégate Philippe Blény

**12h30 – 13h45** *Entretien avec le Chef d'Etat-major de la Marine gabonaise*, le Capitaine de Vaisseau Yves Keba-Malekou : tél : 06 90 59 03 ou 05 02 15 55, mël : [midigha@yahoo.fr](mailto:midigha@yahoo.fr)) en présence du Capitaine de vaisseau Clément Mba Mve Mba, chef d'état major adjoint "personnel" et du Capitaine de vaisseau Jean-Blaise Nzamba Ngouangui, chef d'état major adjoint "opérations" (mël : [nzambajejanbla@yahoo.com](mailto:nzambajejanbla@yahoo.com)) et du Capitaine de frégate Philippe Blény.

**14h00 - 16h30** *Entretien au ministère des transports, direction générale de la marine marchande*, avec le secrétaire général adjoint du ministère, M. Régis Gnambault Kaka

(tél : 07 29 24 44, mël : [alagnaka@yahoo.fr](mailto:alagnaka@yahoo.fr)) et la directrice générale de la marine marchande (Clotilde Gningone Nguema, tél : 07 30 27 05 - 06 61 13 51 mël : [demandes\\_actes\\_dgmm@yahoo.fr](mailto:demandes_actes_dgmm@yahoo.fr)), en présence de :

Nom	Fonction	Téléphone	Mël
Vincent Eyegue	AAM (administrateur des affaires maritimes)	07 94 94 02	
Christian Bignoumba Fernandes	Directeur général adjoint-1	06 24 53 80	<a href="mailto:Christianbignoumba.f@hotmail.fr">Christianbignoumba.f@hotmail.fr</a>
Bouassa Moussadjif	AAM	07 83 69 37	
A William Ntawanga	Directeur du CEDREM <sup>5</sup>	07 81 11 39	
Frédérique Avome	Chef du service des Affaires portuaires	03 35 79 55	
Solange Ntsete	Chargée d'études	07 53 20 19	
Ernestine Nciengui	Chef du service Gens de Mer	06 86 70 10	
Arlette Kabiyene	DAPAC <sup>6</sup>	06 27 74 03	
Joel Angoue	Chargé d'études	07 52 30 21	
Malure Mbatchi	Direction des gens de mer	07 02 45 61	
Simon Nguélé	DRC <sup>7</sup>	07 38 30 34	
Manfoumbi Maganga	DFCTMEN <sup>8</sup>	07 33 34 09	
Bertrand Zuengueuh	Chargé d'études	07 49 73 73	
Emmanuel Zweedzang	Chef du service Équipement Naval	07 31 53 33	
Mosse Kovnov	Chef de service CEDREM	06 60 64 32	
Wilfried Xizigou	Chef de service CEDREM	07 85 17 71	
Hilarion One			
Allyanoh Mouenzi Mouenzi	Directeur général adjoint - 2	06 25 04 59	<a href="mailto:allyanoh@yahoo.fr">allyanoh@yahoo.fr</a>
Ludovic Moundounga	Conseiller juridique du ministre	06 05 21 11	
J. Bertin Soussa	Chargé d'études	07 88 82 08	

Jeudi 19 avril 2012

**10h30 - 12h30** *Entretien à l'Office des Ports et Rades du Gabon* avec M. Jean Duhamel Etchenda, directeur technique (tél (241) 70 08 72 ou 07 19 00 42, mël : [etchenda4@yahoo.fr](mailto:etchenda4@yahoo.fr)) et *avec le Gabon Port Management* (concessionnaire de l'OPRAG), avec M. Bertrand Lélé, directeur technique (tél : (241) 70 32 74 , mël : [blele@gpmgabon.com](mailto:blele@gpmgabon.com)).

<sup>5</sup> CEDREM : centre d'études, de documentation et de recherches maritimes

<sup>6</sup> DAPAC : direction Activités portuaires et connexes

<sup>7</sup> DRC : Direction de la réglementation et de la coopération

<sup>8</sup> DFCTMEN : direction de la flotte de commerce et de l'équipement naval

**15h00 – 16h30** *Entretien à l'Agence Nationale des Parcs Nationaux* avec M. Christian Mbina, directeur technique (tél (241) 44 67 46 ou 07 87 79 35, mël : [cmbina@parcsgabon.ga](mailto:cmbina@parcsgabon.ga))

Après la visite au Gabon:

- Reçu le 3 mai via M. Geovanne Aymar Nziengui Djiembi, directeur de l'aménagement et de la restauration des écosystèmes aquatiques (tél : 06 20 42 73, mël : [gn\\_vanni@hotmail.com](mailto:gn_vanni@hotmail.com)) une lettre de Mme Marie Ayito, directrice générale des écosystèmes aquatiques (tél (241) 76 80 05, mël : [luman\\_1er@yahoo.fr](mailto:luman_1er@yahoo.fr)) qui aurait souhaité être associée à la visite. Contact téléphonique le 18 mai.
- Reçu le 23 mai un courriel de M. Brice Didier Koumba Mabert (tél : (241) 04 33 97 77 ou 05 19 42 91, mël : [koumbamabert@yahoo.fr](mailto:koumbamabert@yahoo.fr)), chercheur au Centre national des données et de l'information océanographiques (CNDIO), sollicité pour répondre au nom du Ministre de la recherche scientifique pour faire suite à la sollicitation de rencontre de la délégation de l'OHI. Réponse par courriel du 25 mai 2012.
- Reçu le 6 juin une déclaration d'intérêt pour être associé à la réflexion sur le développement de l'hydrographie au Gabon émise par le directeur de la gestion des ressources hydrauliques (ministère du pétrole, de l'énergie et des ressources hydraulique, contact M. Jean Ondo Evoung, tél : + (241) 07 73 37 34 ou 06 06 09 38, mël : [ondo\\_evoung@yahoo.com](mailto:ondo_evoung@yahoo.com)). Réponse par courriel du 6 juin 2012.

### **3 ANALYSE SYNTHETIQUE**

Il existe une préoccupation générale pour la sécurisation maritime (trafic, piraterie, frontières, souveraineté) : si, souvent, cette sécurisation est comprise comme une lutte contre les trafics et actes criminels, les interlocuteurs ont aussi inclus la sécurité de navigation<sup>9</sup> comme le prévoit le protocole d'accord de Kinshasa cité dans le § 1.2, ou la maîtrise des risques environnementaux. D'une façon générale, tous les interlocuteurs ont bien identifié que l'hydrographie était une composante nécessaire.

#### **3.1 Visites institutionnelles**

Il existe de très nombreuses relations maritimes bilatérales aussi bien au niveau des administrations (par exemple à l'occasion de l'exercice anti-pollution de décembre 2011 mené par la Marine nationale et l'environnement), ou entre ces administrations et les opérateurs (par exemple Marine marchande et AGPG), ainsi qu'entre opérateurs. Mais il n'y a pas de réelle concertation nationale qui supposerait un porteur identifié de cette concertation. Certes, la direction générale de la marine marchande est systématiquement citée. La réunion avec le secrétaire général du ministère des transports a conclu qu'une adhésion à l'OHI semble désormais naturelle car un Etat ne peut se tenir en marge ce qui se passe dans le reste du monde : le représentant du Gabon à cette organisation serait alors également clairement légitimé comme « locomotive » de cette concertation souhaitée. La directrice générale de la marine marchande apparaît alors très légitime dans ce rôle.

---

<sup>9</sup> Le transport maritime est le pilier du commerce international (M. Ontsagah Garance Narcisse, direction commerciale de l'exploitation OPRAG)

Le besoin de disposer de cartes à jour<sup>10</sup> a été évoqué à plusieurs reprises (exercice de l'autorité de police, surveillance des pêches, souveraineté), ainsi que celui d'avoir des données hydrographiques de base opposables (SAR, environnement, pollution, atlas de sensibilité, aménagement d'aires marines protégées<sup>11</sup>, réglementation des conflits d'usage ...). La priorité d'un service hydrographique (SH) est de garantir autant que possible la sécurité de la navigation pour les accès aux eaux et infrastructures portuaires : si ce rôle peut être assumé en partenariat avec un SH étranger dans le cadre d'un accord international relativement léger à mettre en place<sup>12</sup>, il convient de noter que l'ensemble des besoins hydrographiques ne peuvent être satisfaits à travers cette seule disposition. Il existe pourtant des opportunités de disposer de nombreuses informations par une bonne circulation des données (exemples très simples: mise à disposition nationale des données marégraphiques et courantométriques recueillies à Owendo et celles du marégraphe de Port Gentil, poursuite de la réflexion initiée par le CNDIO sur l'équipement en outils de mesures côtières, partage des données photogrammétriques à haute résolution élaborées par le SHOM sur l'ensemble du littoral<sup>13</sup>).

A plusieurs reprises, la difficulté d'accéder à des supports matériels<sup>14</sup> (cartes, bases de données) a été évoquée, ainsi que la nécessité de renforcer les contacts avec le SHOM, notamment pour la formation initiale d'agents compétents afin d'anticiper le renouvellement de cadres exerçant depuis les années 70<sup>15</sup> et pour le partage d'expériences relatives à l'équipement (optimisation des investissements) et l'organisation nationale que le Gabon veut mettre en place.

### 3.2 Visites à caractère technique

3.2.1 L'OPRAG (mandatée par l'Etat gabonais) a donné concession au GPM (filiale gabonaise du groupe japonais Mitsui qui a récemment racheté Portek International) pour la gestion des ports de Libreville, de Port Gentil, et de leurs eaux adjacentes. Au-delà l'OPRAG assure cette gestion.

L'OPRAG est clairement consciente qu'elle ne peut s'en tenir à des actions purement nationales et que le travail sur la scène internationale est à bénéfice réciproque pour l'Etat et l'organisation internationale concernés: la réglementation maritime nationale est ainsi clairement démarquée des règlements de l'OMI (par exemple le code ISPS).

Le GPM possède divers moyens de manutention portuaire (dont deux nouvelles grues de 420T) ainsi qu'une vedette de 7 mètres grée pour l'hydrographie portuaire, en particulier pour suivre les travaux de dragage régulièrement menés par la société hollandaise Boskalis

---

<sup>10</sup> Existence (assurée si l'information nautique est bien communiquée) et accès (cf système mondial de détresse et de sécurité en mer).

<sup>11</sup> 14% du territoire terrestre est concerné, avec des extensions importantes dans le milieu marin

<sup>12</sup> Ainsi que proposé par exemple par la France au Gabon à travers un arrangement administratif signé entre les ministres compétents.

<sup>13</sup> L'existence de ce levé, mené pourtant avec l'aval des autorités gabonaises, était inconnue des entités rencontrées : marine nationale, marine marchande, OPRAG, GPM, ANPN, ministère de l'environnement, ...

<sup>14</sup> Les solutions sont pourtant simples, et le numérique facilite grandement la fluidité des échanges dans les deux sens (information nautique du Gabon vers le SHOM, produits élaborés du SHOM vers le Gabon)

<sup>15</sup> Nombre des intervenants de 2012 avaient été identifiés en 2002 comme acteurs du domaine maritime : cette continuité est une démonstration de la capacité du Gabon à s'inscrire dans la durée.

aux abords des quais du port d'Owendo. Les projets d'infrastructures nouvelles (3<sup>ème</sup> quai) ou de remise à niveau des installations actuelles sont nombreux.

Le GPM met en œuvre un marégraphe et un courantomètre permanents au port d'Owendo. Il y a un projet de marégraphe à Port Gentil (relevant du ministère de l'environnement et disposant d'un financement japonais).

Le GPM est régulièrement contacté pour effectuer des travaux pour l'aménagement des marinas.

La législation de 1986 relative à la signalisation maritime est jugée obsolète et il faudrait en outre revoir la coordination entre service hydrographique et signalisation maritime.

Il est indiqué que le MAE voudrait mettre en place un service hydrographique en son sein (en fait l'information est peu claire : il pourrait s'agir d'un simple support cartographique à l'appui des revendications de délimitations maritimes).

3.2.2 L'ANPN souligne la biodiversité des eaux gabonaises (baleines à bosses, tortues marines, dauphins). Les parc nationaux (Akanda, au Nord de Libreville ; Pongara , 26 km de plage au sud de Libreville ; Loango, 86 km de côte, au sud de Port Gentil ; et surtout Mayumba au Sud du pays, surface marine de 800 km<sup>2</sup>, zone s'étendant jusqu'à 15 km au large) empiètent donc largement sur la mer.

On notera que le Congo fournit au sud Gabon par son port de Pointe Noire les données marégraphiques utilisées dans cette partie du pays.

La problématique liée à ces parcs n'est pas encore bien ancrée dans les esprits, probablement du fait que la culture gabonaise est plus naturellement attirée par la terre que par l'océan.

L'ANPN entretient des contacts bilatéraux avec le ministère de l'environnement, la marine nationale (police et lutte contre les pollutions), la marine marchande, mais reconnaît qu'il n'y a pas de vision ou de concertation globale, alors qu'elles seraient nécessaires, et se déclare prête à faciliter cette concertation, quelque soit la « locomotive » retenue pour la mener.

En fait, il semble que les concertations n'ont lieu qu'en période de crise.

Les effets préjudiciables de la pêche illégale sont soulignés et peuvent en partie être liés à un code de la pêche qui est calqué sur celui du Sénégal, alors que la nature des côtes est très différente. Il apparaît clairement qu'un code revu devrait s'appuyer sur le caractère opposable des réglementations dont la représentation est celle figurant sur les cartes marines.

Des déficiences dans la cartographie (échelles mal enchaînées, absence de référentiel géodésique unifié, par exemple) sont relevées.

3.2.3 Le représentant du SHOM a souligné que le faible flux de renseignements maritimes entre le Gabon et la France (coordonnateur Navarea II), limité à un échange en moyenne par an avec la seule capitainerie du port d'Owendo, est insuffisant pour décrire globalement la situation maritime du Gabon. La préservation des importants enjeux économiques du pays dépend pourtant aussi du bon entretien de la connaissance cartographique.

## 4 CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

La visite de l'OHI s'est déroulée dans un réel esprit d'ouverture et de construction de la part des interlocuteurs gabonais. Chaque entrevue a été très bien préparée malgré le court préavis: en particulier, la précédente visite effectuée en 2002 était bien présente en mémoire. Il apparaît de ce fait utile de partir des actions suggérées en 2002 et de mesurer le chemin parcouru.

### 4.1 Ces actions concernaient :

#### La promulgation effective et en temps opportun de l'information nautique

Force est de constater que la circulation de l'information nautique n'a que peu évolué en ce qui concerne la mise en copie de tous les avis adressés aux navigateurs afin de permettre d'entretenir la documentation nautique publiée, ainsi que la désignation d'un correspondant officiel pour la diffusion vers le coordonnateur de la zone Navarea II. La participation d'un représentant du SHOM a permis de sensibiliser à nouveau les différents acteurs gabonais potentiels et d'initier des contacts qu'il faudra veiller à ne pas laisser sans lendemain [Action France (SHOM) et Gabon (ports autonomes, OPRAG, GPM, Signalisation maritime)]. L'utilisation désormais généralisée d'Internet devrait faciliter l'insertion des correspondants identifiés dans les listes de diffusion. Le Service hydrographique du Port d'Owendo établit par exemple un état mensuel synthétique du balisage de ce port et a convenu de mettre le SHOM dans sa liste de destinataires.

Un arrangement bilatéral en matière d'hydrographie entre la France et le Gabon a été proposé et devrait faciliter cet axe de progrès.

Concernant la mise en œuvre du Système mondial de détresse et de sauvetage en mer (SMDSM) par contre, et notamment la mise en place d'une coopération régionale, le protocole d'accord sur la gestion de la stratégie de sécurisation des intérêts vitaux en mer (cf. §1) semble offrir un cadre juridique et opérationnel efficace. Au-delà de la coopération régionale qu'il permet, l'installation d'une station Navtex partagée entre plusieurs pays riverains du Golfe de Guinée est encouragée<sup>16</sup>, à l'instar de ce qui fut réalisé récemment entre le Sénégal et le Cap Vert. L'OHI, via son sous-comité sur le développement des capacités (SCBC), la commission hydrographique régionale de l'Atlantique Oriental (CHaTO) ou le coordonnateur Navarea II peut aider à régler les questions techniques et organisationnelles qui pourraient lui être soumises, comme elle le fit pour la station Sénégal – Cap Vert.

#### La fourniture de services hydrographiques conformément à la convention Solas

L'équipe d'experts de 2002 recommandait d'étudier une formalisation des rôles du Gabon et de la France dans la fourniture de ces services.

Cette formalisation est également nécessaire dans le cadre de la procédure d'audit qu'a lancée l'OMI sur une base de volontariat, et qui devrait devenir obligatoire au milieu de la présente décennie. Elle deviendra pleinement essentielle à la satisfaction des ambitions

---

<sup>16</sup> Une telle station régionale s'inscrirait en outre dans les efforts de sécurisation maritime définis dans le protocole de Kinshasa.

maritimes du Gabon qui ne doit pas risquer de se voir marginaliser dans le concert international, ainsi que pour le rôle de régulation et d'amélioration de la compétitivité du secteur portuaire dévolu à l'OPRAG.

La France via le SHOM, qui peut jouer un rôle centralisateur avec les diverses autorités maritimes françaises, peut faciliter la préparation de cet audit et aider à définir une organisation nationale gabonaise efficiente.

Il semble enfin souhaitable que la communication sur la disponibilité des données relatives aux eaux gabonaises soit renforcée.

### Propositions pour le développement des capacités hydrographiques

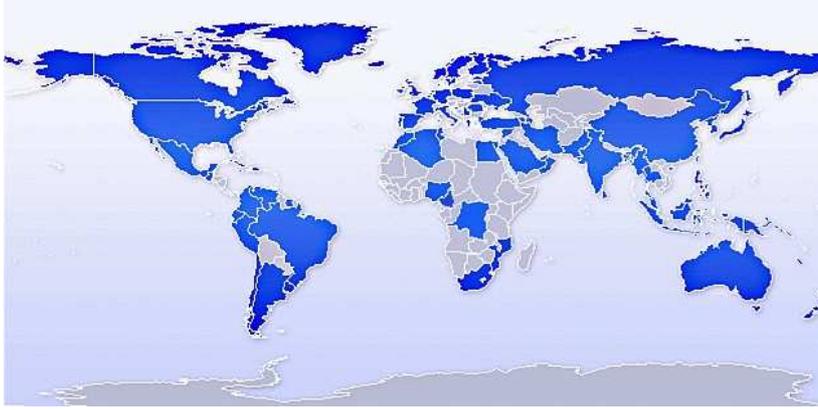
Ces propositions étaient articulées sur deux actions :

*Une participation régulière aux instances de la CHAtO.* Le Gabon, malgré son statut d'observateur, n'a hélas pas participé aux dernières conférences de cette commission régionale de l'OHI, bien que trois des quatre réunions tenues depuis 2002 se soient déroulées dans des pays africains voisins. La prochaine réunion se tiendra en novembre 2012 à Lisbonne (Portugal). On ne peut que regretter ces occasions manquées de contacts essentiels.

*Une possible adhésion à l'OHI.* Restée en veille depuis 2002, cette possible démarche vers l'adhésion à l'OHI est apparue en 2012 relativement naturelle à nombre des autorités rencontrées, car un pays ne peut se tenir en marge du concert international d'une part et qu'une forte participation des pays riverains du Golfe de Guinée permettra de mieux prendre en compte les spécificités de ce bassin d'autre part. Lors de la réunion organisée au secrétariat général du ministère de la Marine Marchande, Madame la directrice générale de la marine marchande a clairement indiqué que cette adhésion lui semblait nécessaire.

### Formalisation de l'existence et du rôle du comité hydrographique national

Nombreux furent les correspondants rencontrés à regretter que les contacts soient bons au plan bilatéral entre les autorités concernées (administrations, opérateurs), mais insuffisants au plan des intérêts nationaux. A plusieurs reprises, le besoin d'une « locomotive » a été évoqué, et la DGMM a régulièrement été citée. Nul doute que si le Gabon rejoignait l'OHI, ce qui serait exemplaire puisque seuls deux des dix pays riverains du Golfe de Guinée en sont aujourd'hui membres, le représentant du Gabon auprès de cette organisation serait l'animateur naturel de cette concertation nationale jugée essentielle.



Membres de l'OHI au 1<sup>er</sup> juin 2012

Un tel comité hydrographique national pourrait fluidifier les échanges entre les acteurs du domaine maritime, que ce soit pour l'échange de données utiles à tous, le montage et la conduite de projets, dans un cadre national ou international<sup>17</sup>, et la mise en commun éventuelle de moyens notamment dès lors que l'Etat les a financés.

#### 4.2 Axes nouveaux suggérés

4.2.1 Il est apparu clairement que les cadres compétents dans le domaine de l'hydrographie sont vieillissants et que leur remplacement doit être anticipé (il ne s'agit pas simplement de compétences académiques à maîtriser, mais d'expérience à acquérir, ce qui prend du temps et suppose un compagnonnage). En outre, des acteurs nouveaux ont besoin de disposer de compétences hydrographiques (environnement, aménagement du territoire, définition des zones de souveraineté, exploitation offshore..). De ce fait, une réflexion devrait être initiée (si possible sous l'égide du comité hydrographique national) afin de définir les besoins en formation et les échanges de compétence entre les entités concernées.

Les Universités et les centres de recherche signalent qu'ils pourraient jouer un rôle non négligeable. Par exemple, un mastère professionnel « Activité Littorales et Maritimes » a été créé au sein du département de géographie de l'Université nationale du Gabon un au sein duquel des chercheurs du CNDIO, spécialisés en sécurité et sûreté portuaire et en sciences humaines de la mer interviennent.

4.2.2 Il existe plusieurs projets pour développer les capacités d'intervention en mer (par exemple, montée en puissance d'un service d'hydrographie au sein du GPM, réflexion initiée par le CNDIO sur l'équipement en outils de mesure le long des côtes gabonaises). Là encore, le comité national proposé pourrait jouer un rôle d'animation et devenir une force de proposition.

#### 4.3 Regrets

Au vu des enseignements de la visite effectuée et de la conscience croissante qu'a le Gabon du « fait hydrographique » qui se trouve implicitement ou explicitement présent dans la

---

<sup>17</sup>

Le modèle coopératif mis en place par l'AISM a été loué car il fait aussi intervenir les industriels.

plupart des projets maritimes d'une part, de la cohérence affichée au plan légistique par le Gabon notamment dans le cadre de l'action de l'Etat en mer ou des besoins de plus en plus prégnants d'affirmation de la souveraineté du pays hors de ses terres émergées, il eût été extrêmement utile de pouvoir rencontrer des représentants des ministères en charge de l'économie<sup>18</sup> (ressources minérales en mer), de la recherche et de l'innovation (gestion intégrée des zones côtières, modélisation des risques ..), de la pêche et bien évidemment des affaires étrangères. Etant donné les préavis limités et la difficulté d'organiser une telle visite multidisciplinaire et concernant tant d'acteurs, ces rendez-vous « manqués » n'emportent qu'un regret, pas une déception.

#### 4.4 Remerciements

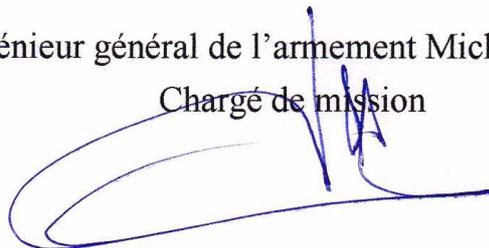
Cette visite a été préparée avec une beaucoup d'implication par M Hilarion One, qui a accompagné la délégation de l'OHI à tous les instants et fait preuve d'une grande réactivité lors des changements inopinés de programme.

Le CF Blény, conseiller auprès de la marine gabonaise, est intervenu avec une parfaite efficacité pour obtenir des contacts essentiels à l'appréciation du fait maritime gabonais.

L'Ambassade de France a apporté un soutien matériel très apprécié et très sécurisant.

Chacun des intervenants gabonais a su à la fois faire part de ses attentes et de son implication. L'ouverture d'esprit et la disponibilité en faveur d'une avancée collective ont prévalu. Moi-même, ayant eu l'honneur de conduire la mission initiale de 2002, ai été très heureux de voir qu'elle restait bien connue.

L'ingénieur général de l'armement Michel Le Gouic  
Chargé de mission



---

<sup>18</sup> Le ministre a proposé le 5 octobre de recevoir le chargé de mission de l'OHI. La visite ayant déjà eu lieu, il n'a malheureusement pas été possible d'honorer cette invitation.

## Annexe I

INTERNATIONAL HYDROGRAPHIC  
BUREAU

4, quai Antoine 1er  
B.P. 445  
MC 98011 MONACO CEDEX  
PRINCIPALITE DE MONACO



BUREAU HYDROGRAPHIQUE  
INTERNATIONAL

Tel : +377.93.10.81.00  
Fax : +377.93.10.81.40  
e-mail : [info@ihb.mc](mailto:info@ihb.mc)  
web : [www.ihb.int](http://www.ihb.int)

Monaco, le 12 avril 2011

### LETTRE DE PRESENTATION

L'Organisation hydrographique internationale (OHI) est une organisation internationale compétente, mentionnée en tant que telle dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, qui coordonne, à l'échelle mondiale, l'établissement de normes pour la production de données et la fourniture de services hydrographiques, et qui aide au renforcement des capacités des services hydrographiques nationaux.

L'OHI développe ses actions au travers de commissions hydrographiques régionales et de comités spécialisés.

Une de ces commissions régionales regroupe les états de l'Afrique de l'Ouest (du Maroc au Congo) avec le but de développer la cohésion régionale et un de ces comités est celui sur le développement des capacités hydrographiques (CBSC).

Un des objectifs du CBSC est de coopérer avec les Commissions hydrographiques régionales à la création de comités nationaux, de groupes de travail ou de groupes d'action en vue de mener à bien des évaluations dans des zones identifiées. Dans cet esprit, la Commission Hydrographique de l'Atlantique Oriental (CHATO) a demandé au service hydrographique français (SHOM) de réaliser un suivi des recommandations formulées à l'issue des visites organisées entre 2002 et 2004.

Pour ce faire, l'ingénieur général Michel Le Gouic est mandaté par l'OHI pour conduire, avec l'aval des pays concernés, les missions d'audit recommandées par le CBSC.

Sont concernés en 2011 le Cameroun, le Gabon et la Guinée-Bissau."

Pour le Comité de direction

Capitaine de vaisseau Hugo GORZIGLIA

Directeur

## Annexe II

### Audit OMI : Questions au Service hydrographique

#### Renseignements d'ordre général.

- 1) Êtes-vous membre de l'OHI ?
- 2) Êtes-vous membre, ou membre associé, d'une commission hydrographique régionale de l'OHI ?
- 3) Possédez-vous un bureau hydrographique ? Dans la négative, existe-t-il une autre instance gouvernementale, ou non gouvernementale, compétente en matière hydrographique ?
- 4) La responsabilité relative à la prestation de services hydrographiques est-elle officiellement confiée à un organisme de votre pays par votre gouvernement, par décret ou tout autre texte juridique ?
- 5) Avez-vous besoin d'un appui en termes de renforcement des capacités pour développer vos services hydrographiques ? Dans l'affirmative, veuillez indiquer dans quel(s) domaine(s) : levés hydrographiques, établissement de cartes papier et/ou électroniques, diffusion de RSM, formation.
- 6) Si vous fournissez des services hydrographiques, la qualité des services relatifs à la sécurité de la navigation est-elle garantie par une certification (par exemple, ISO 9001) ? Dans l'affirmative, à quoi s'applique la certification (levés, cartographie, diffusion d'informations nautiques) ?

#### (Règles V/4 et V/9 de la Convention SOLAS)

#### 1 Levés hydrographiques

1. Effectuez-vous des levés hydrographiques? Dans l'affirmative, sont-ils conformes aux normes de l'OHI pour les levés hydrographiques (S-44) ?
2. Effectuez-vous des levés hydrographiques? Dans l'affirmative, sont-ils conformes aux normes de l'OHI pour les levés hydrographiques (S-44)?
3. Confiez-vous la réalisation de levés hydrographiques à des entreprises commerciales ? Dans l'affirmative, ces levés sont-ils conformes aux normes S-44 ?
4. Veuillez compléter les informations suivantes sur l'état des levés hydrographiques comme indiqué dans la publication S-55 de l'OHI intitulée "État des levés hydrographiques et de la cartographie marine dans le monde" – 3e édition. Veuillez apporter des précisions au besoin :

- A1 Pourcentage des eaux nationales, de 0 à 200 m de profondeur, pour lequel il existe des levés appropriés
- A2 Pourcentage des eaux nationales, de plus de 200 m de profondeur, pour lequel il existe des levés appropriés
- B1 Pourcentage des eaux nationales, de 0 à 200 m de profondeur, pour lesquelles des levés doivent être effectués à nouveau à plus grande échelle ou selon les normes récentes
- B2 Pourcentage des eaux nationales, de plus de 200 m de profondeur, pour lesquelles des levés doivent être effectués à nouveau à plus grande échelle ou selon les normes récentes
- C1 Pourcentage des eaux nationales, de 0 à 200 m de profondeur, qui n'ont jamais fait l'objet d'un levé systématique
- C2 Pourcentage des eaux nationales, de plus de 200 m de profondeur, qui n'ont jamais fait l'objet d'un levé systématique %.

## 2 **Cartographie marine**

1. Établissez-vous des cartes marines, des RNC, des ENC, et des publications nautiques, telles que définies au paragraphe 2 de la règle V/2 de la Convention SOLAS ?
2. Dans l'affirmative, les tenez-vous à jour en diffusant des avis aux navigateurs ou des mises à jour des ECDIS ?
3. Avez-vous conclu des accords bilatéraux avec d'autres pays pour l'établissement de cartes marines ? Dans l'affirmative, veuillez préciser.
4. Les cartes que vous établissez sont-elles accessibles à la navigation internationale ?
5. Avez-vous conclu un accord avec un centre régional de coordination des ENC (RENC) pour la diffusion des ENC et des RNC ? Dans l'affirmative, veuillez préciser.
6. Si vous fournissez des services hydrographiques, la qualité des services relatifs à la sécurité de la navigation est-elle garantie par une certification (par exemple, ISO 9001) ? Dans l'affirmative, à quoi s'applique la certification (levés, cartographie, diffusion d'informations nautiques) ?

### **Règles V/4 et V/9 de la Convention SOLAS**

#### **1 Levés**

1. Effectuez-vous des levés hydrographiques ? Dans l'affirmative, sont-ils conformes aux normes de l'OHI pour les levés hydrographiques (S-44) ?
2. Effectuez-vous des levés hydrographiques en coopération avec d'autres pays, par le biais d'accords bilatéraux ou autres ? Dans l'affirmative, veuillez préciser.
3. Confiez-vous la réalisation de levés hydrographiques à des entreprises commerciales ? Dans l'affirmative, ces levés sont-ils conformes aux normes S-44 ?
4. Veuillez compléter les informations suivantes sur l'état des levés hydrographiques comme indiquées dans la publication S-55 de l'OHI intitulée "État des levés hydrographiques et de la cartographie marine dans le monde" – 3e édition. Veuillez apporter des précisions au besoin :

A1 pourcentage des eaux nationales, de 0 à 200 m de profondeur, pour lequel il existe des levés appropriés

A2 pourcentage des eaux nationales, de plus de 200 m de profondeur, pour lequel il existe des levés appropriés

B1 pourcentage des eaux nationales, de 0 à 200 m de profondeur, pour lesquelles des levés doivent être effectués à nouveau à plus grande échelle ou selon les normes récentes

B2 pourcentage des eaux nationales, de plus de 200 m de profondeur, pour lesquelles des levés doivent être effectués à nouveau à plus grande échelle ou selon les normes récentes

C1 pourcentage des eaux nationales, de 0 à 200 m de profondeur, qui n'ont jamais fait l'objet d'un levé systématique

C2 pourcentage des eaux nationales, de plus de 200 m de profondeur, qui n'ont jamais fait l'objet d'un levé systématique

## 2 Cartographie marine

1. Établissez-vous des cartes marines, des RNC, des ENC, et des publications nautiques, telles que définies au paragraphe 2 de la règle V/2 de la Convention SOLAS ?
2. Dans l'affirmative, les tenez-vous à jour en diffusant des avis aux navigateurs ou des mises à jour des ECDIS ?
3. Avez-vous conclu des accords bilatéraux avec d'autres pays pour l'établissement de cartes marines ? Dans l'affirmative, veuillez préciser.
4. Les cartes que vous établissez sont-elles accessibles à la navigation internationale ?
5. Avez-vous conclu un accord avec un centre régional de coordination des ENC (RENC) pour la diffusion des ENC et des RNC ? Dans l'affirmative, veuillez préciser.
6. Veuillez fournir les renseignements suivants sur l'état de la cartographie marine tel qu'il figure dans la publication S-55 de l'OHI intitulée "État des levés hydrographiques et de la cartographie marine dans le monde" – 3e édition. Veuillez apporter des précisions au besoin :

- A. Navigation loin des côtes et cartes à petite échelle : Pourcentage des eaux nationales couvert par des cartes INT (INT = cartes internationales ou équivalent national conforme aux normes énoncées dans la publication de l'OHI "Règlement de l'OHI pour les cartes internationales (INT) et Spécifications de l'OHI pour les cartes" (M-4))

Pourcentage des eaux nationales couvert par des RNC

(RNC : cartes marines matricielles conformes aux normes énoncées dans la publication de l'OHI "Spécifications de produit pour les cartes marines matricielles (RNC)" (S-61)).

Pourcentage des eaux nationales couvert par des ENC

(ENC = cartes marines électroniques conformes aux normes énoncées dans la publication de l'OHI "Normes de l'OHI pour le transfert de données hydrographiques numériques" (S-57)).

- B. Atterrissage, navigation près des côtes et cartes à moyenne échelle :

Pourcentage des eaux nationales couvert par des cartes INT

Pourcentage des eaux nationales couvert par des RNC :

Pourcentage des eaux nationales couvert par des ENC :

- C. Atterrages, ports et cartes à grande échelle :

Pourcentage des eaux nationales couvert par des cartes INT

Pourcentage des eaux nationales couvert par des RNC

Pourcentage des eaux nationales couvert par des ENC

### 3 Renseignements sur la sécurité maritime

1. Êtes-vous un coordonnateur de zone NAVAREA ? Dans l'affirmative, précisez laquelle ?
2. Êtes-vous coordonnateur d'une sous-zone ? Dans l'affirmative, précisez laquelle.
3. Êtes-vous un coordonnateur national ? Dans la négative, qui est votre coordonnateur national ?
4. Veuillez compléter les informations suivantes sur la diffusion de RSM, comme indiqué dans la publication S-55 de l'OHI intitulée "État des levés hydrographiques et de la cartographie marine dans le monde" – 3e édition. Les réponses peuvent être "oui", "non" ou "partielles". Veuillez apporter des précisions au besoin :

#### A Avertissements de navigation :

Diffusez-vous des avertissements locaux ? Des avertissements côtiers ? Des informations portuaires ? Des avertissements NAVAREA ?

#### B Mise en place du SMDSM (Guide de l'OMI sur le SMDSM) :

Plan-cadre ? Zone A1 ? Zone A2 ? Zone A3 ? NAVTEX ? SafetyNET ?

## Annexe III

### De l'hydrographie

L'Organisation hydrographique internationale est une organisation intergouvernementale consultative<sup>19</sup> et technique créée en 1921 pour promouvoir la sécurité de la navigation et la protection du milieu marin. Le but de l'Organisation est d'assurer:

- la coordination des activités des Services hydrographiques nationaux;
- la plus grande uniformité possible dans les cartes et documents nautiques;
- l'adoption de méthodes sûres et efficaces pour l'exécution et l'exploitation des levés hydrographiques;
- le progrès des sciences relatives à l'hydrographie et des techniques utilisées pour les levés océanographiques.

**La mission de l'OHI** consiste à créer un environnement global au sein duquel les Etats fournissent des données, des produits et des services hydrographiques appropriés, en temps utile, et assurent leur plus large utilisation possible.

**La vision de l'OHI** est d'être l'autorité hydrographique internationale officielle à laquelle participent activement tous les Etats côtiers et concernés, afin de faire progresser la sécurité et l'efficacité dans le secteur maritime, à l'appui de la protection et de l'utilisation durable de l'environnement marin.

#### Définition de l'hydrographie

L'*hydrographie* est la branche des sciences appliquées traitant du mesurage et de la description des éléments physiques des océans, des mers, des zones côtières, des lacs et des fleuves, ainsi que de la prédiction de leur changement dans le temps, essentiellement dans l'intérêt de la sécurité de la navigation et à l'appui de toutes les autres activités maritimes, incluant le développement économique, la sécurité et la défense, la recherche scientifique et la protection environnementale.

Sont donc concernés en premier chef le ministère en charge des affaires maritimes, mais aussi de très nombreux acteurs de l'activité maritime des états : défense, environnement, affaires étrangères, pêche, aménagement du territoire, industrie, recherche...

---

<sup>19</sup> Ses normes sont cependant avalisées par les instances maritimes normatives internationales et par les industriels.



Au ministère de l'environnement

Rencontre avec le GPM à Owendo



GABON

avril

2012



Journée nationale de la femme



A la direction générale de la Marine marchande, en présence du SGA du ministère des transports

