

# ***LE GABON***

## ***ET SON***

### ***ESPACE MARITIME***

***Mémoire de géopolitique***

***du Commandant-Major MOUSSA RENAMY***

***Armée de l'Air Gabonaise***

***dans le cadre de l'étude :***

***« Les enjeux des espaces océaniques »***

***Directeur: Contre-Amiral François CARON***

***Avril 2002***

# LE GABON ET SON ESPACE MARITIME

## Sommaire

### I - Milieu maritime – Généralités

Aspect général

Echange international

Droit de la mer

### II - Milieu maritime au Gabon

Situation géographique

Environnement

Echange commercial

### III - Sécurité maritime

Sécurité contre le brigandage

Sécurité contre la piraterie

Protection maritime

### IV - Perspectives

Trafic intérieur

Voies navigables

Investissements

Développement

# LE GABON ET SON ESPACE MARITIME

## Table des Matières

Introduction .....	5
I - Milieu maritime - Généralités .....	6
1.1 - Aspect général .....	6
1.1.1 - L'importance des espaces océaniques pour l'homme .....	6
1.1.2 - Les ressources disponibles .....	7
1.1.3 - La délimitation des Zones Economiques Exclusives .....	9
1.2 - Echange international .....	10
1.3 - Droit de la mer .....	11
1.3.1 - Aspect du droit international maritime .....	11
1.3.2 - Le droit et les ressources halieutiques .....	13
1.3.3 - Le droit et les ressources des fonds marins .....	14
1.3.4 - Les ressources océaniques ; facteurs de crises et de conflits .....	15
1.3.5 - La sécurité maritime .....	16
II - Milieu maritime au Gabon .....	18
2.1 - Situation géographique .....	18
2.2 - Environnement maritime .....	18
2.2.1 - Le pêche .....	19
2.2.1.1 - Réglementation de base .....	19
2.2.1.2 - Caractéristiques de la pêche .....	20
2.2.1.3 - Types de pêche .....	21
2.2.2 - Le pétrole .....	22

2.3 -	Echange commercial .....	24
2.3.1 -	Infrastructures portuaires .....	24
2.3.2 -	Activités portuaires .....	26
2.3.3 -	Transports maritime et fluvial .....	26
2.3.3.1 -	Transports maritime .....	26
2.3.3.2 -	Transports fluvial .....	27
2.4 -	Utilisation industrielle .....	27
III -	Sécurité maritime au Gabon .....	28
3.1 -	Sécurité contre le brigandage .....	28
3.2 -	Sécurité contre la piraterie .....	28
3.3 -	Protection maritime .....	29
IV -	Perspectives .....	30
4.1 -	Trafic intérieur .....	30
4.2 -	Voies navigables .....	30
4.3 -	Investissements .....	31
4.4 -	Développement .....	31
	Conclusion .....	32
	Annexe 1 .....	33
	Annexe 2 .....	34
	Annexe 3 .....	35
	Bibliographie .....	36

# Introduction

La mer s'impose à l'homme depuis toujours mais ce milieu en partie hostile échappe à son contrôle. Elle représente pour lui à la fois un espace de liberté et de communication et une source de richesses. Faut-il rappeler, que les plus grands explorateurs ont découvert un bon nombre de territoires par le biais de la mer ?

Les difficultés techniques ont longtemps freiné le développement de l'exploitation des ressources océaniques exception faite de la pêche. Ainsi, jusqu'à ces dernières années, la croissance économique des nations les plus industrialisées a reposé sur les seules matières premières d'origine terrestre.

Force est de constater qu'à l'heure actuelle, la gestion des espaces océaniques semble occuper une place mineure dans les préoccupations géopolitiques des états.

Depuis le début des années 80, la communauté internationale a commencé à s'occuper des questions relatives à la gestion de la mer au travers de la Conférence des Nations Unies sur le Droit de la Mer dite « conférence de Montégo bay ».

Cette part reconnue aux ressources terrestres, notamment pour répondre aux besoins alimentaires et énergétiques de l'humanité, sera t-elle d'actualité au 3<sup>ème</sup> millénaire ?

D'une manière plus générale, qu'est ce que les nations peuvent espérer de la mer ? Plus particulièrement, quel serait l'apport de la mer pour des pays émergents tels que le Gabon ? Le Gabon, peut-il tirer profit de son espace maritime ?

Pour répondre à ces différentes questions, il est bon de connaître d'abord l'espace maritime en général, puis je m'intéresserai au domaine purement du Gabon et enfin j'envisagerai des perspectives dans le but d'une amélioration.

# I - Milieu maritime - généralités

## 1.1- Aspect général

Les espaces océaniques couvrent actuellement une totalité de 362.000.000 km<sup>2</sup>, soit 71% de la superficie du globe. Ils sont caractérisés par le fait que les flux maritimes, influés par les grands courants, ne connaissent pas de frontières .

Les matériels glissants dans la mer peuvent être transportés ou peuvent diffuser dans les eaux de façon illimitée. Des limites virtuelles peuvent être franchies sans aucun problème.

### 1.1.1 - L'importance des espaces océaniques pour l'homme

L'importance des espaces océaniques pour l'homme est fondée sur une diversité de facteurs importants qui permettent de comprendre la place accordée à la mer.

Les océans influent sur la vie d'une manière générale. Les mers ne constituent pas seulement une partie importante du cycle écologique mondial de l'eau (ramassage de l'eau par l'air sur la mer, distribution de l'air par le vent et précipitations, réception de l'eau sur le sol, purification par le sol, écoulement par les fleuves dans la mer), mais aussi, de par les courants chauds et froids, elles constituent un système complexe pour la vie du globe terrestre, et influent sur le climat de celui-ci.

Au fil du temps, les populations se sont établies le long des côtes et se sont développées en utilisant et en exploitant des ressources disponibles au plan alimentaire (eau potable , sel , poissons, etc.), et au plan économique en utilisant les voies fluviales ou maritimes pour l'échange des biens.. Cette progression des peuples à été rendue possible grâce à l'utilisation des espaces océaniques par des flottes marchandes, qui ont dépendu non seulement des accès propres aux espaces maritimes (ports) mais aussi des routes principales pour ces échanges. Cette utilisation économique des espaces maritimes ( l'exploitation des ressources et l'échange des biens par les voies maritimes de communication ) s'est poursuivie et a augmenté progressivement du fait de l'expansion des besoins dus à l'accroissement de la population mondiale et à l'amélioration des moyens d'exploitation.

Pour les autres peuples vivant dans les zones continentales, l'accès à la mer a été une des constantes de l'histoire pour des raisons différentes : l'accès à la mer n'a pas eu seulement comme avantage la possibilité d'améliorer les conditions de vie des hommes (accès à l'eau) mais aussi à assurer une exploitation des ressources terrestres (possession

des richesses ) ou maritimes ( la pêche). La possibilité de participer aux échanges régionaux ou globaux en utilisant les voies maritimes a été une des principales motivations.

Outre les avantages précédemment cités, la recherche d'un accès à la mer ,au plan géopolitique, pourrait avoir comme but essentiel de mettre fin à un enclavement, permettant ainsi de pouvoir communiquer aisément avec le monde.

Un des exemples récents était la volonté de l'Irak de bénéficier d'une façade maritime plus grande qui a conduit à l'invasion du Koweït. Cette recherche permanente d'un accès à la mer par les peuples peut être démontrée par le fait qu'actuellement plus de 50% de la population mondiale vit à moins de 60 kilomètres des côtes maritimes, et 90% à moins de 500 kilomètres.

A l'avenir, comme dans les temps anciens, l'utilisation des espaces océaniques évoluera dans le domaine économique progressivement en accord avec les besoins croissants dus à l'augmentation de la population mondiale.

#### 1.1.2 - Les ressources disponibles

Les ressources disponibles, (eau, eau potable, sel, poissons, fruits de mer, pétrole, gaz naturel etc...) seront de plus en plus exploitées. Selon des estimations, les animaux marins pourraient alimenter environ 10 milliards de personnes. En ce qui concerne les minéraux, les résultats donnent des stocks potentiels garantissant une utilisation future des moyens d'aujourd'hui.

Le transport des personnes et des biens par voie maritime augmentera du fait des besoins humains avec des coûts bien inférieurs, en comparaison aux autres moyens (voie aérienne et de surface).

En termes économiques, il faut mentionner le tourisme : de plus en plus d'hommes seront capables de travailler dans des conditions où une certaine richesse permet de dépenser l'argent pour les vacances. Les régions préférées pour le tourisme sont sans aucun doute, les régions côtières qui deviennent, à cause de l'augmentation permanente des touristes, un pilier économique de plus en plus important. N'a t'on jamais entendu parler de la Côte d'Azur, de Miami ou des plages Sud-Africaines ? Lieux devenus des pôles économiques du fait de leurs espaces aménagés au tourisme et surtout de la proximité des plages.

Du fait des limites technologiques, les ressources mortes (minéraux) des fonds marins existantes sous ou sur les fonds sont partiellement explorées et ne sont pas totalement exploitées. Le progrès technologique permet d'estimer une chute de cet obstacle, et après l'adaptation des moyens, une exploitation conséquente. L'exploitation des richesses des fonds marins est mentionnée dans le droit de la mer des Nations Unis comme « héritage de l'humanité ». Dans le futur, les espaces océaniques pourraient devenir des espaces de vie humaine. Cette forme d'agglomération existait déjà dans le passé, où l'homme a essayé de construire des plate-formes sur des lacs ou sur la mer (Venise) et pourrait être renforcée, soit sur mer ouverte par le biais de plate-formes flottantes ou envisageables par des installations sous la mer.

Les ressources mondiales n'étant pas illimitées, la recherche de sources renouvelables pour produire l'énergie devient de plus en plus importante. Les espaces océaniques disposent en effet de mouvements permanents qui pourraient servir comme bases naturelles, et dans un espace de temps illimité, pour produire suffisamment d'énergie : il s'agit donc du vent et des vagues qui forment les courants marins. Une utilisation de ces sources d'énergie ne pèse pas sur l'environnement et sont disponibles et exploitables en permanence.

La conservation des espaces océaniques, responsables du cycle écologique et du climat est un facteur important pour la survie mondiale de l'humanité et doit par conséquent constituer donc un intérêt majeur pour l'homme. Cet intérêt qui doit conduire à une prise de responsabilité de tous les pays, qu'ils soient côtiers ou continentaux, devra comporter des obligations et des droits concernant la protection et la sauvegarde de cet espace primordial.

Des variations lourdes dans les espaces océaniques ainsi que les conséquences résultant d'une pollution mondiale ou régionale affectant les conditions de vie des personnes vivant sur les côtes maritimes, pourraient renforcer ou engendrer des conflits. Ces conflits pourraient aller de la simple migration aux conflits armés, en passant par des actes de terrorisme etc... Pour y faire face, des structures viables et des mesures appropriées avec une orientation sur la prévention seront à créer ou à développer.

La technologie moderne possède une capacité à détruire de façon rapide la nature, formée pendant des millions d'années. Cette possibilité de destruction de l'espace vital de l'homme dans un temps minimal oblige à considérer de plus en plus les aspects de la protection et de la conservation de l'environnement et des espaces océaniques dans toutes les décisions à prendre, soient-elles politiques ou économiques.

### 1.1.3 - La délimitation des Zones Economiques Exclusives ( ZEE )

L'article 73 de la convention de Montego bay pose les grands principes qui régissent la délimitation des Zones Economiques Exclusives ( ZEE ). Cependant, ces principes n'ont pas fait disparaître les litiges antérieurs à la Convention. Bien au contraire, il apparaît que la création de la notion de ZEE les a exacerbés. Ainsi les zones archipélagiques et les îles ont retrouvé de l'intérêt et sont devenues un enjeu majeur de souveraineté.

Il est d'ailleurs intéressant de constater que dans de nombreux cas, les territoires qui sont l'objet de litiges ont des sous-sols terrestres potentiellement pauvres et présentent, en outre, des perspectives d'implantation humaine limitées.

Ceci souligne l'intérêt porté aux ressources contenues dans les ZEE - les plus sensibles étant bien sûr les ressources halieutiques et les hydrocarbures - dont le contrôle apparaît en fait comme une des principales motivations des états concernés.

Les articles 74 et 83 de la Conférence des Nations Unies sur le Droit de la Mer ( CNUDM ) définissent les différentes zones maritimes, en partant de la côte, dans lesquelles les droits et les obligations des états côtiers sont clairement précisés. On distingue donc : les eaux intérieures, la mer territoriale, la zone contiguë, la zone économique, le plateau continental et la haute mer ( voir fig 1 ).

La mer intérieure est constituée des eaux comprises entre la terre et la ligne de base. L'accès y est libre pour les navires de commerce et réglementé pour les navires de guerre. La mer territoriale s'étend au plus sur 12 miles à partir des lignes de base. Tous les navires étrangers bénéficient dans cette zone du «droit de passage inoffensif».

La zone contiguë à la mer territoriale est inférieure à 24 miles à partir des lignes de base.

Dans cette zone, un état peut prévenir et réprimer les infractions aux lois et règlements nationaux constatés sur son territoire et dans ses eaux.

La zone économique exclusive, inférieure à 200 miles à partir des lignes de base, est une des grandes innovations de la CNUDM. Dans cette zone, l'état se voit reconnaître des droits souverains notamment en ce qui concerne l'exploitation et la gestion des ressources naturelles, l'exploitation de la zone à des fins économiques comme la production d'énergie.

Toutefois, il a obligation de mettre en œuvre des politiques de protection des ressources naturelles notamment halieutiques.

Enfin, le plateau continental est défini comme étant le prolongement naturel du territoire des états côtiers. Les droits des états y sont limités à l'exploration et l'exploitation des ressources minérales et des autres ressources non biologiques présentes dans les fonds marins et leur sous-sol.

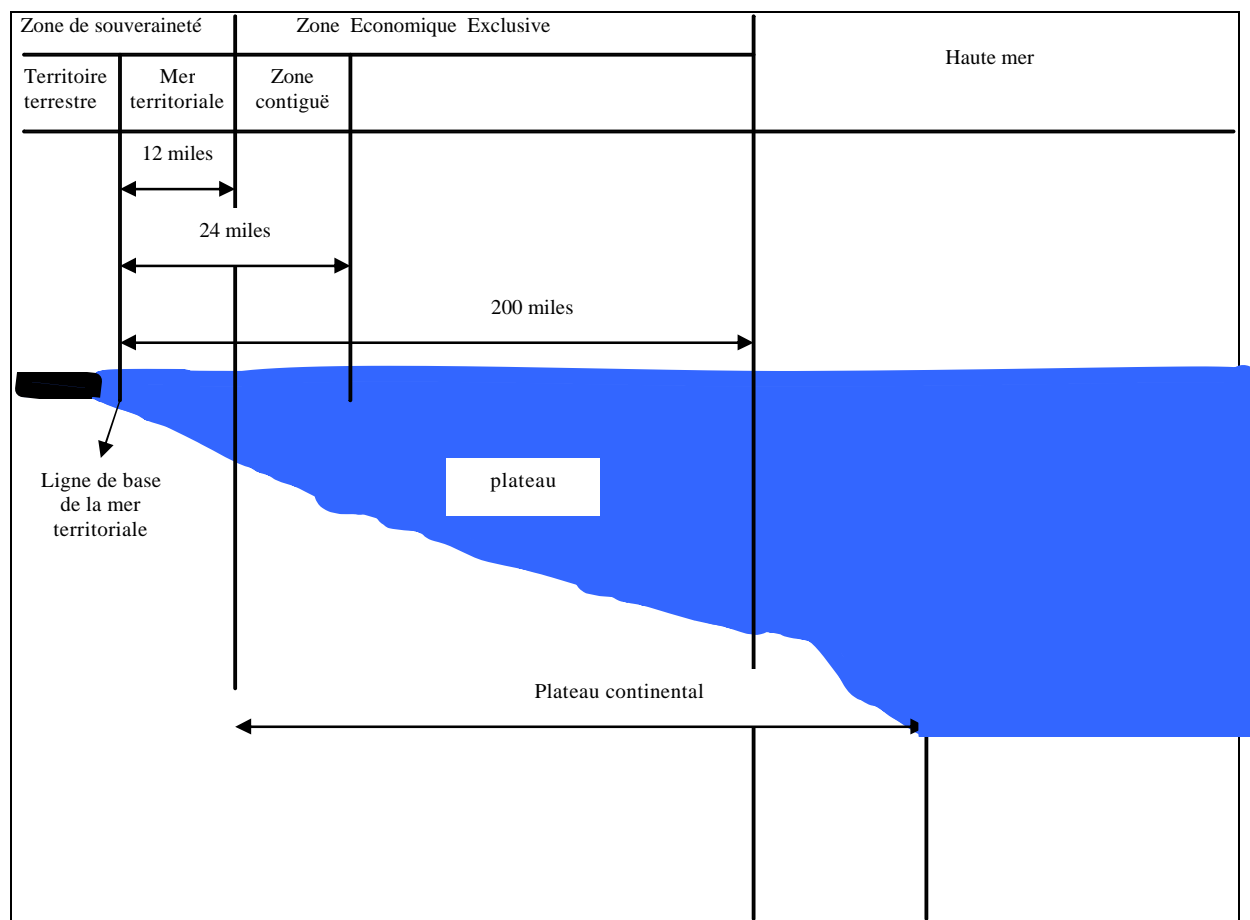


Fig 1 - Délimitation des zones maritimes

## 1.2- Echange international

Le développement considérable du commerce mondial après 1945, s'est accompagné d'une dépendance croissante des économies à l'égard du transport maritime qui demeure la voie de passage obligée pour le commerce des machines et des pondéreux comme les matières premières et le pétrole. C'est l'un des aspects de la « marinsation » des économies.

Plusieurs indicateurs permettent de mettre en évidence ce phénomène.

La plus caractéristique est sans aucun doute la proportion du trafic commercial empruntant la voie maritime. Aujourd'hui plus des trois quarts du commerce mondial en poids et environ les deux tiers en valeur recourent au transport maritime.

Un autre indicateur brut de l'importance de la voie maritime pour l'économie est celui du tonnage transporté par mer pour chaque pays rapporté au nombre d'habitant. En 1990, cet indicateur donnait une moyenne mondiale d'environ 1,6 tonnes par habitant.

## 1.3- Droit de la mer

### 1.3.1 - Aspects du droit international maritime

A la différence de ce qui se passe sur terre, la définition du droit international en mer a toujours été difficile. En effet, pour beaucoup, la mer représente l'espace de liberté par excellence et ne peut donc faire l'objet de législations. Cependant, au fil du temps, la mer est devenue une source d'enjeux, notamment, du fait des ressources qu'elle recèle.

C'est ainsi que les états ont cherché très tôt à se réserver l'exclusivité sur des espaces maritimes de plus en plus grands. Deux courants antagonistes se sont développés : les tenants de la liberté et de la notion de "patrimoine commun de l'humanité" et ceux qui revendiquaient une certaine souveraineté.

Cet antagonisme fut certainement une des raisons majeures pour laquelle le droit international maritime ne vit réellement le jour de manière quasi complète qu'en 1994, lors de l'entrée en vigueur des dispositions de la Convention de Montego Bay.

Il est cependant bon de retracer ici le chemin ayant conduit à la convention de Montégo Bay.

En 1958, la convention de Genève définit le droit des états riverains sur le plateau continental et sur les différents espaces maritimes.

En 1970, l'assemblée générale des Nations unies décide que les fonds marins sont le "patrimoine commun de l'humanité".

En 1973, s'ouvre la 3<sup>ème</sup> conférence sur le droit de la mer, qui s'achèvera en 1982 et donnera lieu à la convention de Montego Bay.

En 1977, la Communauté Economique Européenne crée une zone communautaire de 200 miles.

En 1993, débute la Conférence des Nations Unies sur les stocks de poissons chevauchants.

En 1994, entrée en vigueur de la convention de Montego Bay. Elle est complétée par l'accord sur les grands fonds marins. Faisant suite à cet accord, l'Autorité Internationale des fonds marins est instaurée.

En 1996, le tribunal sur le droit de la mer est institué. Il rend sa première décision en 1997.

#### Faits marquants du droit actuel

La Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer (CNUDM), au travers de ses 320 articles et 9 annexes, s'est fixée pour objectif ambitieux d'apporter une réponse à toutes les situations conflictuelles susceptibles d'apparaître autour des questions maritimes. D'une manière générale, elle aborde tous les aspects des activités humaines liées aux océans. Elle vise également à rassembler dans un même document les différents traités, jurisprudences ou coutumes existants précédemment.

Ainsi, son champ d'application est large et va de la définition des différentes zones maritimes au contrôle de l'environnement en passant par la recherche scientifique et les activités commerciales et économiques.

Les dispositions les plus marquantes de la CNUDM sont :

- *la définition de la notion de zone économique exclusive ( ZEE ) : les états côtiers se voient reconnaître des droits souverains pour la préservation des ressources naturelles et de l'environnement, les activités économiques et la recherche scientifique ;*
- *la Convention reconnaît aux états enclavés et géographiquement désavantagés un droit d'accès aux surplus de ressources non exploitées présentes dans les ZEE des états côtiers appartenant à la même région ou sous région ;*
- *les états ont des droits souverains sur le plateau continental pour l'exploration et l'exploitation de ses ressources ;*
- *les états côtiers partagent avec la communauté internationale les revenus qu'ils retirent de l'exploitation des ressources au-delà de la zone des 200 miles ;*
- *tous les états possèdent le droit de navigation, survol, recherche scientifique et pêche en haute mer. Cependant, ils doivent coopérer avec les autres états en ce qui concerne la gestion et la conservation des espèces vivantes ;*
- *les états partis sont tenus de régler leurs différends concernant le champ d'application de la convention selon des voies pacifiques. A cette fin, est établi le Tribunal International sur le Droit de la Mer.*

### 1.3.2 - Le droit et les ressources halieutiques

La CNUDM n'avait pas abordé le problème de la pêche hauturière. Or, très rapidement, il est apparu que des questions importantes comme celles concernant les espèces dites chevauchantes et les poissons migrateurs appelaient une réponse internationale. Ce sujet fut abordé à la conférence sur l'environnement et le développement de Rio qui s'est tenue en juin 1992, dont l'aboutissement fut l'accord du 4 août 1995.

Cet accord définit le cadre dans lequel doivent s'inscrire les politiques nationales et régionales de conservation et de gestion des espèces maritimes. Il propose également des mécanismes de résolution des conflits ayant trait à ce point. Cet accord complète la convention de 1982 et en fait partie intégrante.

En premier lieu, l'accord proclame que la liberté de pêcher en haute mer n'existe plus à la manière dont elle existait dans l'ancien droit de la mer. Auparavant, les états côtiers exerçaient leur juridiction dans leur ZEE. Au-delà, la mer était considérée comme patrimoine commun.

L'accord de 1995, quant à lui : établit un système de quota ; demande la mise en place d'organisations régionales de pêche ; donne le droit d'arraisonner et d'inspecter les bateaux de pêche ; propose des formules de règlement pacifique des conflits. En particulier, les organisations régionales peuvent fixer soit des quotas pour les états pratiquant la pêche hauturière soit des restrictions en matière de pêche afin de préserver les espèces chevauchantes dans les ZEE.

Ainsi, seuls les états ayant accepté les dispositions des organisations régionales ont accès aux zones de pêches correspondantes, celles qui s'étendent au-delà de la zone exclusive des états côtiers membres de ces organisations. Il faut noter que l'accord s'applique aux navires de tout état qui souhaite pouvoir pêcher dans la zone.

Des mesures énergiques sont instaurées pour assurer le respect de l'accord : le respect du droit est assuré par l'état dans lequel est enregistré le bâtiment, dit « état du pavillon », tout pays membre d'une organisation de pêcheries est habilité à arraisonner et inspecter des navires de tout autre état pêchant dans le secteur, y compris ceux d'un autre état parti.

Si une infraction est constatée, l'état du pavillon, dès qu'il en est informé par l'état « contrôleur », doit répondre à la notification dans les trois jours. Pendant cette période, les contrôleurs peuvent rester à bord. En l'absence de réponse, le bâtiment en infraction est conduit, sans toutefois recourir à la force, dans le port le plus proche.

Cet accord fut en fait le fruit d'un compromis entre les états pratiquant la pêche hauturière intensive, Chine, Corée, Estonie, Japon, Pologne, Thaïlande, Union Européenne, et les états côtiers particulièrement concernés par le problème de conservation des stocks chevauchants, Argentine, Canada, Chili, Islande, Norvège, Nouvelle Zélande et Pérou.

Cependant, il n'est toujours pas entré en vigueur : seuls 25 états signataires sur 59 l'ont ratifié, le seuil étant fixé à trente ratifications.

Donc, force est de constater qu'en l'état actuel des choses le problème reste entier.

### 1.3.3 - Le droit et les ressources des fonds marins

La Convention de 1982 et notamment son chapitre XI, adopté le 28 juillet 1994 et entré en vigueur le 28 juillet 1996, exprime la volonté de donner aux richesses maritimes situées en haute mer le statut de patrimoine commun de l'humanité. C'est en ce sens que fut décidée la création de la Haute Autorité des Fonds Marins.

Cette institution internationale a en charge l'exploration et l'exploitation des hauts fonds marins en haute mer, dénommée Zone Internationale, en vue d'en répartir les bénéfices dégagés.

Elle se compose des organes suivants :

- *L'assemblée générale qui comprend tous les pays ayant ratifié l'accord avant son entrée en vigueur ;*
- *Un conseil de 36 membres composé de 5 groupes : 4 pays parmi les plus grands consommateurs des métaux présents dans les nodules, 4 pays parmi ceux qui ont le plus investi dans la Zone Internationale, 6 pays en voie de développement ou les plus grands importateurs des métaux contenus dans les nodules, 18 pays représentant les différents groupes géographiques.*

*Depuis 1995, la Haute Autorité a élaboré un règlement relatif à la prospection et à l'exploration des nodules.*

*La mise en application de ces dispositions s'avère difficile car peu de pays maîtrisent la technologie correspondante et ne disposent des fonds nécessaires. Ainsi, la perspective de revenus tirés de l'exploitation des hauts fonds marins, pour des pays peu avancés, relève plutôt de l'utopie.*

A ce jour, huit états n'ont pas ratifié le chapitre XI, Bangladesh, Belarus, Canada, Emirats Arabes Unis, Etats-Unis, Suisse, Qatar et Ukraine, et sont de ce fait exclus de l'Autorité Internationale.

Les pays qui désirent obtenir une autorisation d'exploitation s'engagent, par ailleurs, à contribuer à la constitution d'un site de 52300 km<sup>2</sup> dans le Pacifique pour le compte de l'Autorité. En contrepartie, ils se voient attribuer un site de leur choix d'une superficie équivalente pouvant être étendue à 75000 km<sup>2</sup>.

A l'heure actuelle, les pays détenteurs de concessions ont défini des plans de travail conjointement avec la Haute Autorité pour l'exploitation de la zone internationale. Pour les années à venir, il ne s'agit donc que d'une exploration détaillée, d'études de faisabilité et de tests miniers.

L'exploitation ultérieure ne sera envisagée que lorsque les perspectives commerciales seront optimales c'est à dire, lorsque le niveau du cours et de la demande le justifieront.

#### 1.3.4 - Les ressources océaniques facteurs de crises et de conflits

Le domaine maritime à l'image de ce qui se passe sur terre est devenu le lieu où s'exerce le droit international. Cependant, les caractéristiques du milieu compliquent sa mise en œuvre - et plus encore son respect. Les conflits ont pour enjeu le contrôle et la libre disposition des ressources marines. Ils s'étendent sur tout le spectre allant des litiges juridiques aux conflits armés en passant par les situations insurrectionnelles.

Des lacunes et des difficultés d'application existent, en particulier, dans la délimitation des différentes zones maritimes. Ce problème devient aigu lorsque les zones en question recèlent des ressources, ou sont supposées comme telles. Les sources de conflits sont alors nombreuses. Leurs acteurs en sont essentiellement les états nations bien que de plus en plus les agents économiques privés y soient impliqués.

Les zones qui présentent le plus d'intérêt en terme d'exploitation des ressources sont les zones économiques exclusives et le plateau continental. Les états côtiers y possèdent des droits souverains uniquement pour l'exploitation des ressources. Celles ci devenant de plus en plus intéressantes d'un point de vue économique, les états sont très attentifs à la délimitation de ces zones afin de se préserver des possibilités ultérieures d'exploitation, en propre ou au travers de sociétés multinationales.

Toutefois, dans certaines régions comme les zones maritimes étroites, les règles de délimitation telles qu'elles ont été définies lors de la dernière conférence sur le droit de la mer sont délicates de mise en œuvre.

Il en résulte d'importants litiges dont les racines sont bien souvent antérieures au droit maritime actuel. Le Tribunal International sur le droit de la Mer a bien été mis en place afin de parvenir à un règlement pacifique des litiges. Mais, dans certains cas, les protagonistes préfèrent recourir à la force armée.

#### 1.3.5 - La sécurité maritime

Le droit de la sécurité maritime se caractérise essentiellement par la diversité des sources qui s'explique par la multiplicité des promoteurs de la réglementation qui agissent à l'échelle internationale et au niveau national.

Il existe une variété de normes de prévention des accidents. Cette hétérogénéité normative est un héritage de l'histoire maritime et elle reflète aujourd'hui la complexité de la matière.

Le principal acteur de la sécurité maritime est l'Organisation Internationale Maritime ( O.M.I. ), qui occupe au sein de la communauté maritime internationale une place privilégiée. Basée à Londres, cette organisation intergouvernementale regroupe 155 états. Elle est à l'origine de la plupart des normes techniques et règles juridiques relatives à la sécurité maritime et à la prévention de la pollution par les navires.

L'O.M.I. entre dans la catégorie des institutions spécialisées prévues par l'article 57 de la charte des Nations Unies. La formule pour les contributions des états membres est différente de celle utilisée dans d'autres institutions spécialisées des Nations Unies.

Le montant versé par chaque état membre dépend du tonnage de sa flotte de commerce et de sa capacité à payer. En conséquence, l'O.M.I. est principalement financée par les états de libre immatriculation tels que Panama, Libéria, Chypre, Bahamas et Malte.

Les États-Unis, le Japon et les Etats Nord Européens, bien qu'ayant une place prépondérante dans le commerce maritime mondial, payent des contributions relativement moins importantes.

Une telle situation semble injuste aux yeux de ceux qui demandent un rééquilibrage financier du système en fonction des objectifs et de l'activité réelle de l'Organisation.

L'O.M.I. n'a pas les moyens de contrôler ou de forcer les règles qu'elle proclame. Cette responsabilité est laissée aux états membres. C'est une des raisons pour lesquelles, en matière de sécurité maritime, l'O.M.I. n'a pas de monopole.

D'autres institutions intergouvernementales interviennent pour adopter des normes, rassembler des informations ou mener des actions en rapport avec la prévention des accidents et la protection du milieu marin.

On peut distinguer les institutions universelles et celles qui ont une vocation plus régionale.

Les principales institutions universelles s'intéressant à la sécurité maritime sont l'Organisation Internationale du Travail (O.I.T.), l'Union Internationale des Télécommunications (U.I.T.), l'Organisation Météorologique Mondiale(O.M.M.), l'Organisation Hydrographique Internationale(O.H.I.) et l'Organisation Internationale des Télécommunications Maritimes par Satellites (INMARSAT).

Par rapport aux institutions régionales, on peut dire qu'elles ont pris une place grandissante dans la promotion de la sécurité maritime et qu'elles sont l'une des grandes nouveautés de la fin du siècle dernier.

## II - Milieu maritime au Gabon

### 2.1- Situation géographique

Le Gabon a été découvert vers 1473 par les navigateurs portugais qui ont longé la côte ouest de l'Afrique jusqu'au golfe de Guinée. C'est en atteignant l'embouchure du « Como » appelé aujourd'hui « Estuaire du Como », qu'ils décidèrent d'y pénétrer et de découvrir ce qui sera plus tard le Gabon ( voir annexe 1 , fig 1 ).

Il est important de rappeler l'origine du nom Gabon, qui vient du portugais « Gabao » signifiant « Estuaire ».

La découverte ne s'est faite que sur la côte ( le littoral ). Il aura fallu l'existence des cours d'eau ( fleuves ) pour qu'une exploration plus profonde donne lieu à des découvertes dans la terre ( continent ), permettant ainsi de fonder d'autres villes telles que Franceville en 1880 , Lastourville en 1883 etc... ( voir annexe 1 , fig 2 ).

Ces fleuves dont le plus important est l'Ogooué, long de 1200 kms, ont largement contribué à cette expansion et à l'installation des missions religieuses, qui constituèrent les principaux nœuds d'échange entre les civilisations occidentales et les civilisations autochtones.

De ce fait, le Gabon est un pays situé dans le golfe de Guinée, à cheval sur l'équateur, ayant une façade maritime importante, car il bénéficie de près de 800 kms de côtes.

### 2.2- Environnement maritime

Bordé par l'océan atlantique sur environ 800 kilomètres de côtes, le Gabon bénéficie d'un climat de type équatorial, chaud et très humide, avec deux saisons sèches de durée assez réduite et de deux saisons des pluies à fortes précipitations sur près de 8 mois dans l'année.

Il bénéficie également d'un réseau hydrographique dense dont le fleuve principal , l'Ogooué, long de 1200 kms, et ces affluents : la Mpassa, l'Ivindo, la Lolo, l'Offoué, la Ngounié etc.. ( voir annexe 2 , fig 3 ).

Il comporte aussi de nombreuses autres rivières qui se jettent dans l'océan atlantique, telles que la Nyanga, le Como, la Noya, le N'tem, le Woleu etc..., et une importante quantité de lagunes, de lacs et d'étangs de toutes dimensions.

La superficie des eaux intérieures représente 10000 km<sup>2</sup> soit seulement 4% de la superficie totale, contre 25% d'occupation maritime ( 800 kms ) en terme de limites géographiques du pays.

Les ressources disponibles les plus importantes sont :

- *La pêche*
- *Le pétrole*

### **2.2.1 - La pêche**

*La pêche mérite une attention particulière, en raison de la place qu'elle occupe dans la vie économique du pays, tant pour des raisons humaines que géographiques.*

*Il y a lieu de constater que les besoins en protéines animales de la population peuvent difficilement être satisfaits, comme ils le sont dans la plupart des pays fortement développés.*

*Les conditions géographiques et climatiques sont en effet peu favorables à la mise en œuvre d'une politique d'élevage conséquent pour répondre aux besoins normaux de consommation.*

*Pour les populations de l'intérieur du pays, l'alimentation carnée est donc encore trop souvent représentée par la seule viande de chasse, avec tout ce que cela implique de précarité de qualité et de problème d'hygiène alimentaire.*

*Par contre, si on considère que le Gabon dispose d'une façade maritime de 800 kilomètres, de 30 kilomètres d'estuaire très poissonneux d'une part, d'un climat équatorial et d'un réseau hydrographique très dense assurant une diversité et une multiplicité de points d'eau ( fleuves et rivières, barrages, lacs, étangs ... ) répartis dans toutes les régions du territoire d'autre part, on comprend aisément que l'approvisionnement en poisson reste la source la plus accessible et la plus sollicitée pour couvrir, dans une proportion presque satisfaisante, l'essentiel des besoins en protéines animales.*

*Ceci permet de saisir toute l'importance de la pêche, la diversité de ses formes et de ses résultats.*

#### **2.2.1.1 - Réglementation de base**

*La pratique de la pêche s'inscrit dans le cadre d'une réglementation nationale, élaborée par la Direction Générale des Pêches et de l'Aquaculture, qui définit quatre zones : une zone continentale et trois zones maritimes.*

- *Zone Continentale*

*Cette zone englobe la totalité des points d'eau douce existants dans le pays, qu'il s'agisse des fleuves, des rivières, des lacs ou des étangs naturels ou artificiels, des estuaires, des baies et des lagunes.*

*Dans cette zone, la pêche présente un caractère exclusivement artisanal et est essentiellement pratiquée sur un plan individuel, familial ou collectif au niveau du village.*

*Elle est normalement sous le contrôle des agents des Eaux et Forêts, mais étant donné son caractère spontané, individualisé et son aspect dispersif, il n'est malheureusement pas possible de donner une appréciation valable du produit global de ce type de pêche, si ce n'est qu'il représente un point irremplaçable dans l'alimentation des populations villageoises de l'intérieur.*

- *Première Zone Maritime*

*Zone comprise entre 0 et 3 miles nautiques en partant de la côte. L'activité est réservée de façon exclusive et absolue à la pêche artisanale gabonaise.*

- *Deuxième Zone Maritime*

*Zone comprise entre 3 et 6 miles nautiques. L'activité est ouverte aux seuls pêcheurs gabonais que ce soit pour la pêche artisanale ou la pêche industrielle des armements gabonais.*

- *Troisième Zone Maritime*

*Zone comprise entre 6 et 200 miles nautiques. L'activité est ouverte à tous les armements gabonais ou étrangers ayant obtenu l'agrément et s'acquittant des droits et obligations vis à vis de l'Etat Gabonais.*

#### *2.2.1.2 - Caractéristiques de la pêche*

*Attirant de nombreux bateaux tant gabonais qu'étrangers, les eaux gabonaises sont considérées très poissonneuses au regard des études menées confirmant la richesse et la diversité des réserves halieutiques.*

Les espèces les plus couramment pêchées sont :

➤ *Pour les espèces d'eau douce*

*Les silures, les tilapias, les sans-noms, les mulets, les carpes, les machoïrons, les crustacés ( crevettes, crabes etc... )*

➤ *Pour les espèces pélagiques côtières*

*Les anchois, les mulets, les chinchards, les maquereaux, les sardinelles etc.. ) et les évaluations les plus récentes estiment la biomasse à environ 232.000 tonnes dont :*

✘ *100.000 tonnes de sardinelles*

✘ *44.000 tonnes de chinchards*

✘ *47.000 tonnes de maquereaux, mulets, petits capitaines ...*

✘ *41.000 tonnes d'anchois*

➤ *Pour les espèces de fond*

*La biomasse estimée est d'environ 135.000 tonnes, représentée par de nombreuses espèces : bars, capitaines, daurades, bossus, machoïrons, carpes, rouges, soles, raies, turbots, crevettes, langoustes, calamars, et seiches, sans oublier les barracudas, les requins, les carangues, les tarpons et espadons.*

*Le thon, très abondant est pêché au large, dans les eaux relativement éloignées des côtes ; sa biomasse est d'environ 500.000 tonnes.*

### *2.2.1.3 - Types de pêche*

*Quatre types de pêche peuvent être pratiqués dans les eaux territoriales du Gabon :*

- *La pêche hauturière*

*Elle est pratiquée par de gros chalutiers et des bateaux-usines appartenant à des armements étrangers dont le contrôle échappe complètement aux services concernés, par faute de moyens nautiques et techniques. Leurs activités sont donc fort mal connues.*

- *La pêche industrielle ou semi-industrielle*

Elle est effectuée par des bateaux de taille importante, représentant un ensemble de plusieurs dizaines de bateaux relevant des sociétés gabonaise, franco-gabonaise, sino-gabonaise, coréenne, congolaise etc.....

A titre d'information, il y avait en 1995, 11 armements gabonais pour une trentaine d'armements étrangers, utilisant 111 bateaux dont 40 étaient de nationalité gabonaise.

- *La pêche artisanale*

*Surtout pratiquée par des pêcheurs artisans ( 3500 ) dont 20% seulement sont gabonais, et 80% proviennent des pays de l'Afrique de l'Ouest, de la Guinée Equatoriale et de Sao Tomé et Principe. Ils utilisent près de 1000 pirogues.*

- *La pêche sportive*

*Cette activité intéresse surtout les détenteurs de bateaux de plaisance et se focalise sur les espèces de genre Barracudas, Tarpons, Espadons, Carangues, Requins etc ...*

*( voir annexe 3 fig 6 )*

## 2.2.2 - *Le pétrole*

*Principale ressource du pays, l'exploitation du pétrole s'effectue aussi bien sur terre ( on-shore ) qu'en mer ( off-shore ). La production pétrolière a débuté en 1957, avec l'exploitation on-shore du champ de « Pointe-Clairette », suivie en 1962 par l'exploitation off-shore du champ « Anguille ».*

*En 1967, la production gabonaise a enregistré une hausse majeure avec l'exploitation du gisement on-shore de Gamba-Ivanga, qui, avec 300 millions de barils de réserves exploitables, est resté le plus grand gisement pétrolier gabonais jusqu'à la découverte de celui de Rabi-Kounga en 1988. ( voir annexe 2 fig 6 ).*

*Les réserves totales du Gabon sont estimées à 2,96 milliards de barils. On considère aujourd'hui que plus des deux tiers des potentialités ont été exploités, et que les champs de développement futur sont de taille relativement petite. Cependant, le Gabon possède d'importantes superficies off-shore, et encore plus on-shore, non encore explorées dans ses parties Nord et Sud.*

Au nombre des sociétés pétrolières, il convient de citer les plus importantes qui sont :

- *ELF : société française*
- *SHELL : société anglo-néerlandaise*
- *AMERADA HESS : société américaine*

*Cette multiplicité des sociétés , dans l'exploitation des ressources pétrolières, montre à suffisance la dispersion possible en terme de revenu auquel le Gabon pourrait tirer profit.*

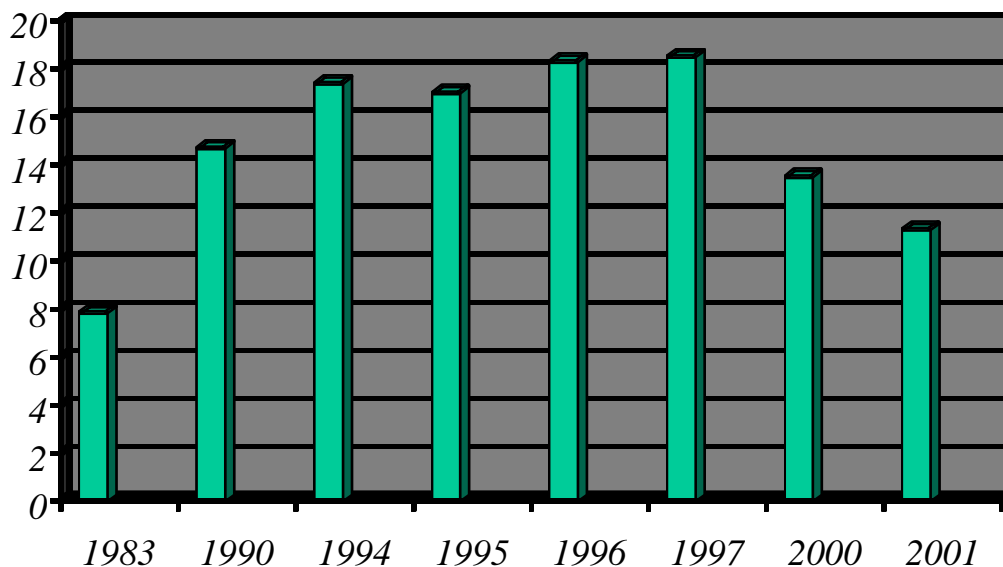
*A titre d'exemple, dans le capital de la société ELF-GABON, filiale du groupe pétrolier ELFAQUITAINE ( France ), la répartition des parts est la suivante :*

- *Total Fina Elf: 58,28 %*
- *Etat Gabonais : 25 %*
- *Opérateurs privés : 16,72 %*

*( voir annexe 3 fig 7 )*

*On remarque bien la part réservée au Gabon, qui ne représente que 25 % des revenus pétroliers provenant de son sous-sol. En plus simple, seul ¼ de la production du brut revient à l'Etat gabonais, alors que la plus grande part ( ¾ ) est au bénéfice des sociétés étrangères.*

*Ces revenus sont issus d'une production fort considérable telle le montre le diagramme ci-dessous.*



*Production totale de pétrole ( en millions de tonnes )*

### *2.3- Echange commercial*

Le Gabon est un pays côtier dont les caractéristiques naturelles ( la forêt couvre 85% du territoire national, climat équatorial, nombreux cours d'eau et marais etc.. ) rendent difficiles les communications terrestres avec ses voisins frontaliers. En outre les principaux produits exportés sont des matières premières, dirigées vers les autres continents, notamment les pays européens, asiatiques et américains.

Tenant compte des volumes importants des marchandises à acheminer d'une part et du prix de revient par tonne transportée d'autre part, seul le transport maritime offre le meilleur compromis et favorise ainsi les échanges commerciaux entre états et entre continents.

Ainsi, les activités portuaires représentent à elles seules 98% du trafic des marchandises à l'import / export, tous secteurs confondus ( produits miniers, pétroliers, forestiers, agricoles et divers ).

L'économie du pays est dominée par l'exportation des ressources principales dont les plus importantes sont : le pétrole, le manganèse et le bois ; et représentent en valeur 95% du total exporté.

### 2.3.1 - Infrastructures portuaires

Le Gabon dispose d'infrastructures portuaires relativement adaptées à ses besoins, qui permettent une exploitation de son espace maritime.

#### ➤ *Les ports de Libreville-Owendo :*

*Situés à quelques kilomètres de Libreville, sur la rive droite de l'estuaire du Como, ils constituent les principales plaques tournantes de l'arrière pays. Tout le fret exporté ou importé y transite à l'exception de celui destiné à Port-Gentil. C'est à partir de ce point que se font tout échange entre la capitale( Libreville) et le reste du pays d'une part ; entre Libreville et ses dépendances et le monde entier d'autre part.*

*Ils comprennent :*

- *Un port de commerce comprenant un appontement de 455 m de long sur 70 de large, pouvant offrir en temps normal, 3 postes à quai.*

*Il est bon de noter les phénomènes d'envasement qui exigent d'importants travaux de protection et de dragage pour conserver cette capacité d'accueil.*

- *Un port à bois protégé, bien desservi par les réseaux routier et ferroviaire. Les billes de bois sont ensuite flottées ou transportées par chaland jusqu'au navires en rade pour acheminement par voie maritime vers les différents destinataires.*
- *Un port minéralier qui assure l'acheminement du manganèse vers l'Etranger. Celui-ci ayant été transporté par chemin de fer « Transgabonais » depuis Moanda.*
- *Le port môle de Libreville, ancien port de commerce, face au cœur de la capitale, sert pour la pêche, le cabotage et la plaisance.*

### ➤ *Les ports de Port-Gentil*

*Seconde ville du Gabon, elle abrite pour sa part :*

- *Un port de commerce avec des profondeurs d'eau de 12 m stables, dans la baie du Cap Lopez.*
- *Un port à bois, pour le chargement en rade, susceptible d'accueillir en même temps 6 à 7 navires avec un tirant d'eau de 9,50 m environ.*
- *Un port môle d'importance réduite.*
- *Un port pétrolier au Cap Lopez avec à la fois le terminal de la raffinerie de la Société Gabonaise de Raffinage ( SOGARA ), pouvant recevoir des navires de tonnage limité avec un tirant d'eau de 9 m, et le terminal pétrolier des exportations de pétrole brut, pouvant recevoir des navires de 200000 à 230000 tonnes.*

### ➤ *Le port de Gamba*

- *Ce port, qui abrite principalement les installations techniques de stockage et de bureau du groupe pétrolier SHELL, dispose également d'un terminal pétrolier.*

### 2.3.2 - Activités portuaires

Le trafic portuaire est en augmentation permanente, à en juger par les données des tableaux ci-dessous retraçant les tonnages enregistrés à Owendo et Port-Gentil.

Lieu	tonnes	1994	1995	1996	%
Libreville	Entrées	447949	477628	540450	13,15%
	Sorties	2211906	2816091	2937197	4,3%
	Total	2659855	3293719	3477647	5,58%
Port-Gentil	Entrées	119420	155022	158640	2,38%
	Sorties	16976049	15596318	17533324	12,42%
	Total	17095469	15751340	17691964	12,3%
TOTAL GENERAL		19755324	19045059	21169611	11,15%

Selon des données statistiques, le tonnage à Port-Gentil avoisinerait les 20 millions pour l'année 1997.(source OPRAG)

L'énorme différence entre Port-Gentil et Libreville est essentiellement due à l'exportation des produits pétroliers.

Le trafic par conteneurs est utilisé pour des marchandises très diverses et représente un peu plus de 15000 conteneurs par an, dont près de 13500 à Libreville et le reste à Port-Gentil.

### 2.3.1 - Transports maritime et fluvial

#### 2.3.1.1 - Transport maritime

Le transport maritime intéresse principalement toutes les grosses activités portuaires menées à partir des villes de Libreville et Port-Gentil à destination de l'Etranger et vice-versa. Il est assuré par plusieurs armateurs, spécialisés dans des secteurs précis. Ce sont :

- **COMARGE et ARMEMENT SECAM GABON, dans le transport des grumes.**
- **Société DELMAS-VIELJEUX pour tout ce qui est du transport des conteneurs et divers.**

- *La SONATRAM ( Société Nationale de Transports Maritimes ) et DAMEN ( une des plus grandes sociétés de la sous-région ), dans l'affrètement, principalement par les sociétés pétrolières.*

### *2.3.1.2 - Transport fluvial*

*Le réseau fluvial, avec ses 3300 kilomètres, joue un rôle très important. Il permet l'acheminement par radeaux flottants d'une partie de la production de bois, des zones d'abattages jusqu'aux ports d'Owendo, et de Port –Gentil. ( voir annexe 2 , fig 4 ).*

*Le remorquage de ces radeaux est assuré par les sociétés TOM ( Transport de l'Ogooué Maritime ) et TRASWOOD.*

*Pour certaines zones, notamment le long de l'Ogooué, le transport des personnes ne peut s'effectuer que par le fleuve. Le plus important des transporteurs fluviaux est la Compagnie de la Navigation Intérieure ( CNI ), qui exploite les lignes de l'Ogooué, du Fernan-Vaz et de la Banio.*

## *2.4- Utilisation industrielle*

*Le Gabon dispose d'un réseau hydrographique assez dense et souvent très accidenté, où se trouvent d'importants rapides se transformant en chutes au niveau des falaises. Celles-ci favorisent une utilisation industrielle permettant une transformation d'énergie hydraulique en énergie électrique. ( voir annexe 2 , fig 5 ).*

*Sur 1200 kms de long, l'Ogooué n'est navigable que sur 330 kms.*

*La construction de barrages hydro-électriques aux chutes de Kinguélé et Tchimbélé dans la province de l'Estuaire et de Poubara dans celle du Haut-Ogooué sont des exemples de ce procédé, qui permet d'alimenter en énergie électrique ces deux provinces.*

*Le réseau hydrographique facilite en outre la mise en œuvre de station de traitement d'eau, en vue d'alimenter les populations en eau potable.*

### III - Sécurité maritime au Gabon

La sécurité maritime requiert une attention particulière, en raison de la non appropriation des espaces océaniques en général. Néanmoins, en application des résolutions de la convention de Montégo Bay, il est possible de s'assurer une sécurité maritime dans les zones exclusives économiques.

#### 3.1 - Sécurité contre le brigandage

Le manque d'équipements et de matériels ne permet pas au Gabon d'accomplir efficacement cette mission.

Lors des cas de brigandage dans les eaux territoriales, il est malheureusement souvent constaté une incapacité à réagir des pouvoirs en place, car comme évoqué ci-dessus, il n'y a point de matériel d'arraisonnement.

Ainsi, assiste-t-on à des navigations et évolutions de tout genre dont les plus fréquentes sont les flux massifs des expatriés « clandestins » en provenance des côtes ouest-africaines, à partir des embarcations de fortunes souvent surchargées.

Beaucoup de clandestins n'hésitent pas à venir pêcher à l'intérieur des eaux territoriales.

#### 3.2 - Sécurité contre la piraterie

Si il est très difficile de contrôler les flux migratoires dans les eaux territoriales, il sera encore plus dure voire impossible d'assurer un contrôle permanent en haute mer où des cas de piraterie peuvent se signaler.

En effet, le trafic et les enjeux de cette forme d'activité nécessitent des arsenaux importants pour faire face à tout débordement.

A titre d'exemple, une cargaison de bateau peut être détournée de sa destination initiale par des « pirates » sans pour autant en être inquiétés.

Les eaux étant très poissonneuses, donc attrayantes, les grands armateurs n'hésitent pas à venir « se servir » des ressources halieutiques, dans les eaux territoriales gabonaises, sans en être inquiétés, remplissant ainsi leurs cales et échappant à tout contrôle.

### 3.3 - Protection maritime

Certains pays, à l'instar des pays industrialisés, possèdent des plans maritimes de sécurité et de protection relativement bien élaborés en matière de pollution, d'inondation, d'épidémie etc..

Le Gabon, pays côtier de près de 800 kms , ne détient aucun plan dans ce domaine. Que pourrait-il faire face à un cas de pollution maritime occasionnée par une avarie d'un pétrolier par exemple ? Cas du pétrolier Erika qui a fait naufrage au large des côtes de Bretagne en décembre 1999, ou du navire chimiquier Ievoli Sun, au large des côtes de la Manche en octobre 2000.

D'ailleurs, compte tenu de ce manque de contrôle, il ne me surprendra pas que certains déchets soient déchargés non loin de ses côtes par des navires quelconques, navigant dans sa zone économique exclusive.

Autre phénomène non moins important, celui des montées des crues des fleuves qui pourraient conduire aux catastrophes naturelles imprévisibles ( inondations ).

## IV - Perspectives

Cette partie présentera de façon globale, les améliorations à apporter dans le but de parfaire le domaine maritime au Gabon.

### 4.1- Trafic intérieur

Avec l'augmentation du trafic maritime de l'ordre de 6 % par an, il est indispensable que le transport fluvial soit utilisé plus efficacement. Le grand avantage des fleuves est qu'on peut y transporter des gros volumes qui, assez souvent, ne répondent pas aux normes des voies routières. Le trafic intérieur peut être largement amélioré par la desserte des endroits les plus reculés des espaces routiers, aérien ou ferroviaire.

La totalité du trafic maritime débarquant par les ports de Libreville et Port-Gentil, il serait alors intéressant qu'un cabotage soit assuré par de petites barges ou bateaux afin de pouvoir acheminer les diverses marchandises par transport fluvial.

Cet acheminement prendrait aussi en compte les passagers.

### 4.2- Voies navigables

La voie fluviale doit faire l'objet d'une attention particulière. En effet plusieurs fleuves traversent la totalité du territoire avant de se jeter dans la mer.

En les rendant navigables jusqu'à leurs embouchures, ils deviendront le prolongement naturel des voies maritimes vers les terres intérieures, réduisant par conséquent le prix de revient des produits importés et surtout celui des produits de première nécessité, par la diminution du coût de leur transport, et seront ainsi à la portée du pouvoir d'achat de tous les consommateurs.

L'aménagement des voies fluviales facilitera le transport des produits provenant des zones dites enclavées, et permettra aux sociétés industrielles de s'installer dans ces régions où la main d'œuvre coûte relativement moins chère.

Conséquence immédiate, développement des zones enclavées et création d'emplois nouveaux.

Cette amélioration des voies navigables devrait permettre la circulation des barges plus ou moins importantes, afin d'assurer le cabotage.

### 4.3- Investissement

Pour permettre l'amélioration de son trafic maritime, il est nécessaire voire capital que le Gabon procède à certains investissements.

La création de zones de déchargement et de chargement s'impose ; en d'autres termes construction des quais, bâtiments, aires de stockage, bureaux etc...

L'augmentation des unités et matériels de transport tels que bateaux légers, barges, chalands etc...

L'acquisition d'un pavillon national, qui permettrait de mieux rentabiliser le transport maritime international, du Gabon vers l'Etranger et vice versa.

A titre d'exemple, les grumes pourraient être exportées par des navires nationaux et en retour, des marchandises, conteneurs etc... seraient importées à partir des mêmes navires ; ce qui, à première vue, lui reviendrait bien moins cher, et lui donnerait une grande souplesse d'emploi.

L'acquisition de matériels performants pour assurer les missions de sécurité et de contrôle dévolues aux services des douanes, de la marine marchande et des gardes côtes ; ce qui permettrait de mieux contrôler et de mieux préserver ses ressources halieutiques.

### 4.4- Développement

Les insuffisances constatées dans les paragraphes précédents nécessitent un développement significatif en vue de permettre au Gabon d'utiliser pleinement ses ressources provenant de la mer et d'éviter de les partager avec d'autres ou encore de mieux les contrôler.

Cet aspect de développement aura pour rôle essentiel de :

- *Désenclaver les zones arrières.*
- *Exploiter et explorer de façon rationnelle les fonds marins.*
- *Faire appliquer le droit de la mer.*
- *Sécuriser et assurer les espaces maritimes.*
- *Mettre en place des usines de traitement ( sel , ressources halieutiques , etc... ).*
- *Construire des usines d'énergie et de transformation.*
- *promouvoir et développer le tourisme ( aménagement des plages etc... ).*

## Conclusion

Le Gabon possède d'énormes potentialités dans son espace maritime. Si son économie repose essentiellement sur l'or noir « pétrole », il n'en demeure pas moins que sa population se sert de la substance en protéines contenus dans ses fonds marins.

Cependant , bon nombre d'irrégularités existent dans l'utilisation de ses ressources ; à en juger par le manque de rigueur dans les contrôles de routine destinés à mieux gérer son espace maritime.

Le réseau routier étant très souvent défectueux en saison des pluies, donc en abondance d'eau, un effort tout particulier devrait être porté sur un investissement judicieux et orienté afin de mieux profiter de son espace maritime : bien précieux naturel que beaucoup de pays enclavés recherchent.

Annexe 1

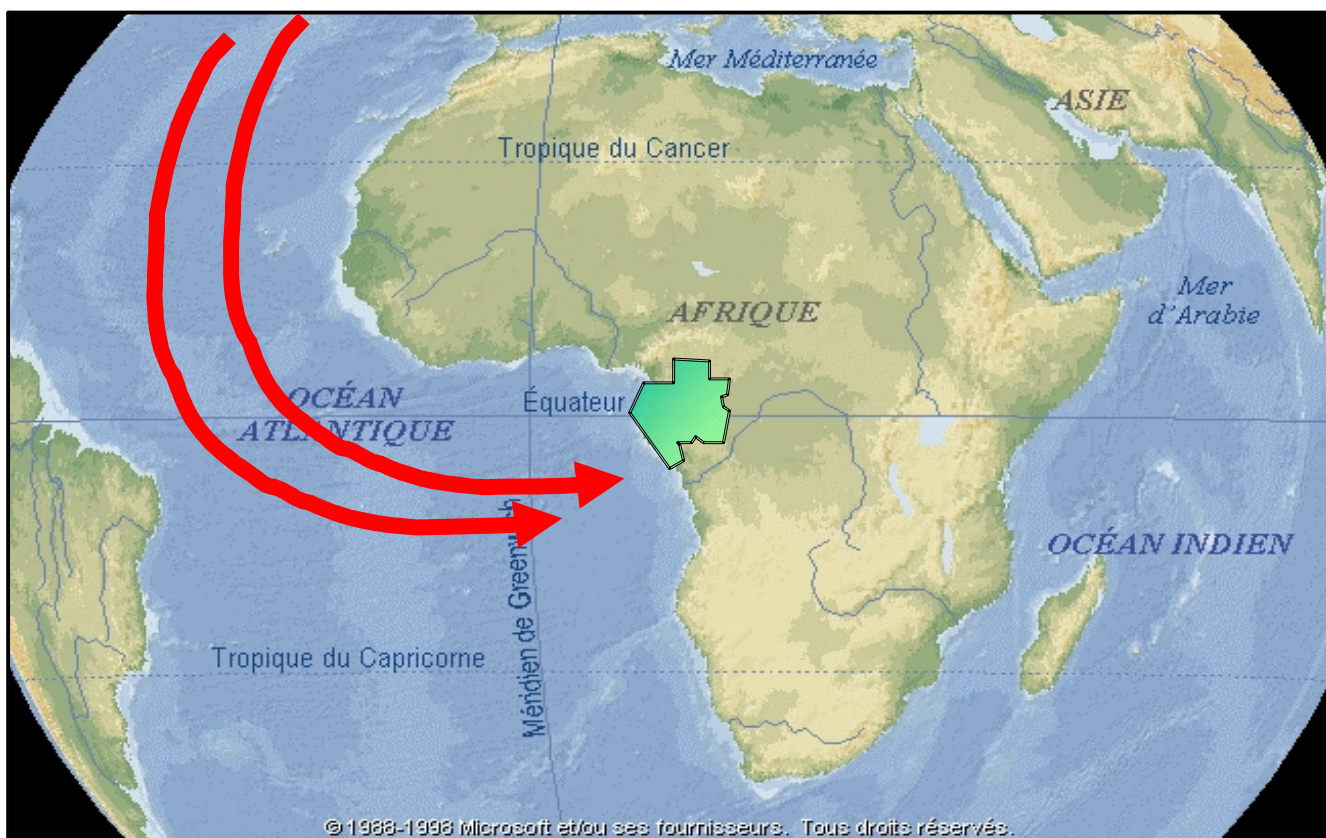



Fig 2  Chemin suivi par les explorateurs portugais

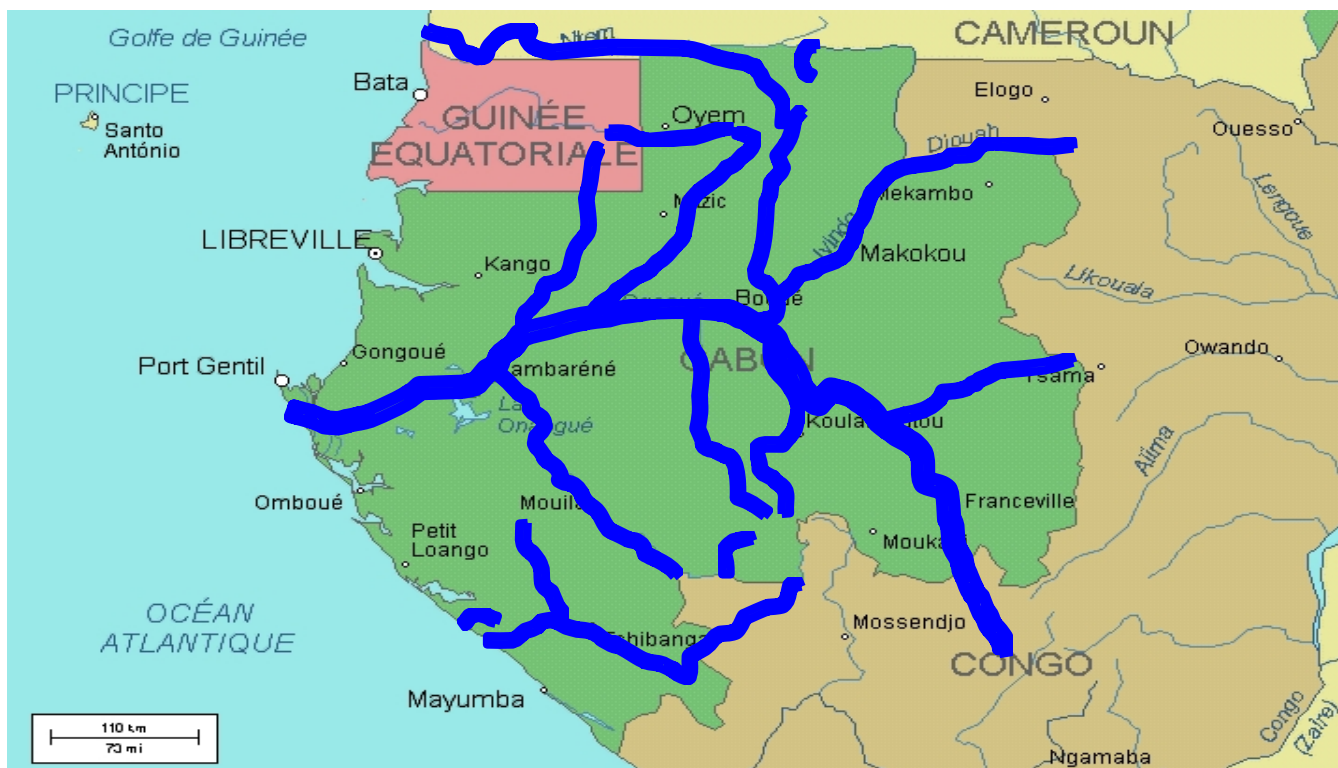


Fig 2 - Principaux fleuves

Annexe 2

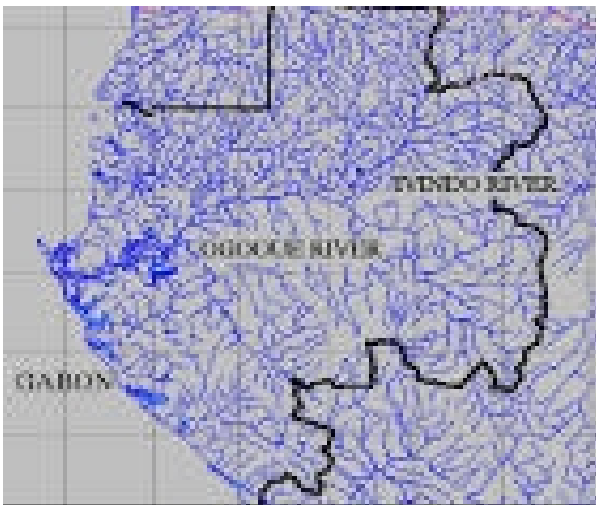


Fig 3 - Carte hydrographique



Fig 4 - Grumes sur le fleuve Ogooué



Fig 5 - Rapides sur le fleuve Iwindo



Fig 6 - Forage « on shore »

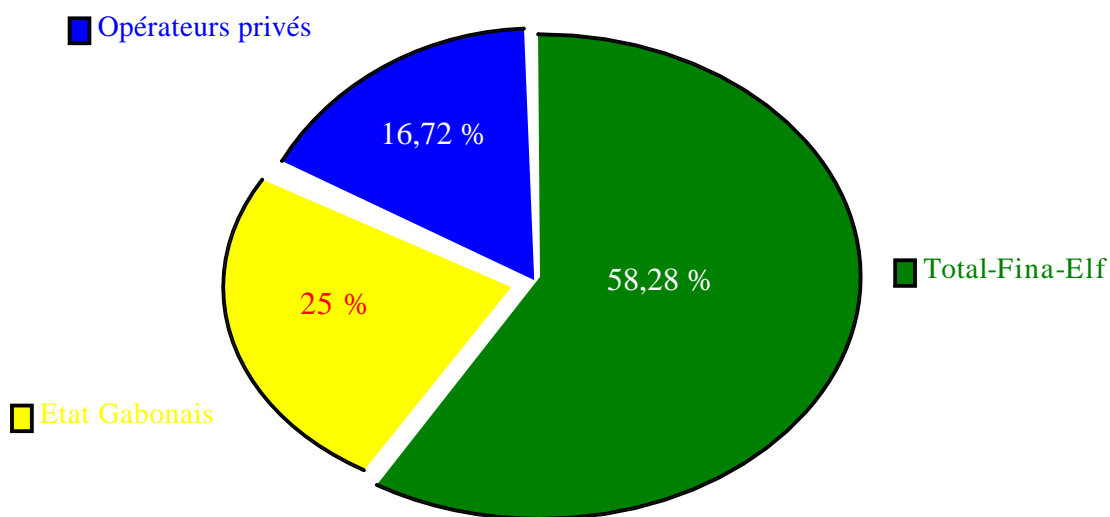


Fig 7 - Repartition des parts dans ELF-GABON



Fig 8 - Pêche sportive

## Bibliographie

- *Droit de la mer – de Laurent LUCCHINI / Michel VOELCKEL  
la mer et son droit / les espaces maritimes*
- *Convention des Nations unies sur le droit de la mer  
<http://www.un.org>*
- *Ressources naturelles du Gabon  
<http://www.Izf.net/izf/guide/Gabon>*
- *Données sur les pêches  
[http://www.fao.org/fi/fcp/FICP\\_GAB\\_F](http://www.fao.org/fi/fcp/FICP_GAB_F)*
- *Secteur pétrolier  
<http://www.Izf.net/izf/guide/Gabon>*
- *Secteur de la pêche  
<http://www.Izf.net/izf/guide/Gabon>*
- *Economie du Gabon  
<http://xerval.free.fr/gabon/économie.htm>*