

FICHE DE PRESENTATION

S NAMBO HE O2 2000

1-Développement et Doctrine d'Emploi de la marine gabonaise

2-C.F Nambo Ndouany Hervé, GABON

3-Février 2000

4-A5

5-Mémoire de stratégie

6- Il est apparu que si l'histoire du Gabon au 20^è siècle a été bien analysée et étudiée à travers la présence navale française en Afrique, l'histoire de la marine nationale gabonaise n'a pas été soulignée de façon approfondie ; du moins dans ses relations avec la marine nationale française.

Les Gabonais ont découvert la marine grâce à l'organisation territoriale coloniale de la France au 19^è siècle.

En effet, c'est sous l'égide de la marine française que se font les grandes expéditions de la France vers l'Afrique.

Le Gabon, d'abord menacé d'abandon par la France pour des intérêts de politique extérieure, reprend son rôle de plaque tournante et de base pour les premières expéditions de Brazza.

Après un 19^{ème} siècle durant lequel les marins français furent d'abord des colonisateurs, la marine française retrouve au 20^{ème} siècle un rôle purement naval. C'est ce rôle qui a largement contribué à la naissance de la petite marine gabonaise lors de la décolonisation.

Des navires comme le *BEAUTEMPS-BEAUPRE* se sont rendus célèbres au cours de leurs nombreuses escales au Gabon et ont contribué largement au rayonnement de l'image de la marine française sur les côtes africaines et à donner une culture maritime aux jeunes gabonais.

Cette recherche vise à faire connaître non seulement les origines de la marine nationale gabonaise à travers la présence navale française au 20^{ème} siècle, mais aussi à souligner l'influence de la pensée navale française dans l'élaboration de la doctrine d'emploi de la marine gabonaise.

7-Stratégie-origines de la marine gabonaise-immigration clandestine-Assistant Militaire technique-Accords de défense-Présence navale française-Le concept « RECAMP »-Pensée navale française-Forces de défense et de sécurité-Missions de la marine gabonaise-ULM-Z.E.E-Grades.

Mémoire de 52 pages (avec une carte du Gabon et une de l'Afrique)

INTRODUCTION

Il est apparu que si l'histoire du Gabon au 20^{ème} siècle a été bien analysée et étudiée à travers la présence navale française en Afrique, l'histoire de la marine nationale gabonaise n'a pas été soulignée de façon approfondie ; du moins dans ses relations avec la marine nationale française.

Les Gabonais ont découvert la marine grâce à l'organisation territoriale coloniale de la France au 19^{ème} siècle.

En effet, c'est sous l'égide de la marine française que se font les grandes expéditions de la France vers l'Afrique.

Le Gabon, d'abord menacé d'abandon par la France pour des intérêts de politique extérieure, reprend son rôle de plaque tournante et de base pour les premières expéditions de Brazza.

Après un 19^{ème} siècle durant lequel les marins français furent d'abord des colonisateurs, la marine française retrouve au 20^{ème} siècle un rôle purement naval. C'est ce rôle qui a largement contribué à la naissance de la petite marine gabonaise lors de la décolonisation.

Les premiers marins gabonais vont suivre leurs cours en métropole et sont immédiatement embarqués à bord des unités naviguant le long des côtes africaines.

Ces pionniers de la marine gabonaise ont servi quelques années aux côtés de leurs jeunes compatriotes dès que le Gabon est devenu indépendant en 1960. Certains parmi eux sont encore vivants et constituent à mon sens une source d'informations importantes. Ils ont embarqué à bord de la première unité navale gabonaise, cédée par la marine française en 1961 le *LV BOUET WILLAUMEZ*.

Des navires comme le *BEAUTEMP-BEAUPRE* se sont rendus célèbres au cours de leurs nombreuses escales au Gabon et ont contribué largement au rayonnement de l'image de la marine française sur les côtes africaines et à donner une culture maritime aux jeunes gabonais.

Cette recherche vise à faire connaître non seulement les origines de la marine nationale gabonaise à travers la présence navale française au 20^{ème} siècle, mais aussi à souligner l'influence de la pensée navale française dans l'élaboration de la doctrine d'emploi de la marine gabonaise.

Chapitre I

LA MARINE GABONAISE A SES ORIGINES

SECTION 1 : LA CREATION DE LA MARINE GABONAISE

Quatre mois après son indépendance, par décret du 16 décembre 1960, (1) la Marine Nationale gabonaise est créée en tant qu'entité des Forces Terrestres et Navales : F.T.N. Le Commandement en Chef des Forces Terrestres et Navales regroupait les commandements de l'Armée de terre, l'Armée de l'Air et enfin la Marine Nationale.

§ 1 LA PENSÉE NAVALE INSUFFLÉE PAR LA MARINE FRANÇAISE

L'existence de la Marine Nationale gabonaise ne deviendra effective qu'à partir du mois de novembre 1961 lorsque la France cède à ses anciennes colonies des patrouilleurs de rivière, utilisés pendant la guerre d'Indochine qui s'est achevée le 20 Le patrouilleur de la Marine gabonaise quant à lui, reçut le nom de « LIEUTENANT DE VAISSEAU BOUET WILLAUMEZ ».

Il faut dire qu'avant la création de la Marine Nationale, la Marine française avait déjà posé plusieurs jalons à Port-Gentil par les missions quasi permanentes du bâtiment hydrographique « LE BEAUTEMPS BEAUPRE ».

Chaque escale du « BEAUTEMPS BEAUPRE » était l'occasion pour la Marine française de faire rayonner l'image de la France au Gabon. (2)

Les Gabonais se souviennent des soirées particulièrement animées au cours de ces escales au « CAFE DU WARF » chez la célèbre dame LAQUICK (3).

¹ Loi n° 04/PM du 16 décembre 1960

² C.F Indjélé Daniel Officier de Marine du Gabon ayant vécu cette période en tant que civil puis en tant que jeune appelé.

³ Une française tenancière dudit bar.

Ces marins se sentaient plus que chez eux, par la chaleur de l'accueil de la population et l'ambiance à travers la ville. Les marins étaient fiers de s'exhiber en ville en tenue militaire ; ce qui leur valait une certaine considération et une admiration.

Avant l'indépendance du Gabon, l'Amiral français qui résidait à Dakar avait le contrôle maritime de toute la zone côtière de l'Afrique française (A.O.F. et A.E.F.).

Après les indépendances des pays africains, il a continué à assurer ce même contrôle mais d'une manière moins directe et plus discrète dans la mesure où il avait donné ses instructions aux nouveaux commandants de marine affectés en Afrique comme Assistants Techniques français.

Il n'y avait pas de Pensée Navale à proprement parler au niveau des marines africaines. Cependant, l'influence navale française s'exerçait clairement sur les pays côtiers francophones. Tous les marins français qui étaient affectés comme commandant de Marine dans ces pays étaient tenus de passer d'abord par Dakar afin de recevoir l'« onction » de l'Amiral appelé « le briefing » de l'Amiral.

Entretien qui consistait en un transfert de compétence et d'autorité avec les idées maîtresses de la conception de la marine française.

Les deux points essentiels développés au cours de cet entretien étaient : l'intérêt des marins gabonais pour les choses de la mer et la maîtrise de la façade maritime avant toute idée de marine de guerre.

La présence de la marine française sur les côtes gabonaises et dans le pays par ses escales fréquentes, a constitué sans nul doute l'élément fondamental du contrôle de l'influence française dans son ancienne colonie.

Une autre motivation non avouée, était d'empêcher la pénétration de toute autre forme d'influence occidentale ou américaine dans ses anciens territoires dont la France entendait garder le monopole.

a) L'intérêt pour les choses de la mer

Les marines africaines n'avaient pas d'ennemis potentiels en dehors du Sénégal qui éprouvait quelques difficultés avec les chalutiers qui pêchaient dans ses eaux sans tenir compte des lois en vigueur.

Dans ce pays précisément, il fallait développer une marine orientée vers la surveillance de la pêche.

Le Gabon n'avait pas de problème particulier. La mission assignée au commandant de la Marine gabonaise par l'Amiral de Dakar était principalement de mieux faire connaître l'environnement maritime et faire prendre conscience aux marins gabonais que la richesse et l'économie du pays étaient largement dépendantes de la mer.

De ce fait, il fallait donc développer une conscience maritime qui nécessitait la connaissance du milieu, la mer, des hommes qui y opèrent, les marins, mais surtout des moyens utilisés, les bateaux.

b) La maîtrise de la façade maritime

La maîtrise de la façade maritime était le deuxième point sur lequel l'Amiral de Dakar insistait au cours du briefing à l'attention des commandants de marine affectés au Gabon.

Dans l'esprit du marin, la maîtrise de la mer, même si elle est une expression consacrée et peut paraître banale, résume pour ainsi dire toute la stratégie navale. Elle comprend surtout la liberté de la navigation, la sécurité des transactions commerciales, la circulation du pavillon, tout ce qui en un mot représente la vie active d'une grande nation, et ce qui constitue bien souvent l'objet d'un conflit. ⁽⁴⁾

Pour ce faire, il fallait des hommes et des moyens. Les moyens, le pays était riche disait-il et ce n'était pas là le problème, de son point de vue. Il fallait donc que le nouveau Commandant de la Marine insiste sur le recrutement et la formation des hommes.

⁴ La guerre sur mer, p.286

Les Gabonais ne sont pas marins dans l'âme, il fallait donc les intéresser à la Marine. Par ailleurs, bien qu'ils aient été attirés par l'originalité de cette nouvelle armée qui promettait des longs voyages à travers les océans, ils étaient tout aussi attirés par les métiers du pétrole qui devaient leur assurer des postes aux salaires plus alléchants.

Dans l'accomplissement de ses deux missions, il n'était pas question pour le commandant de la marine gabonaise qui était, rappelons-le, français d'aller en escale dans les anciennes colonies portugaises, alors qu'il n'y avait aucune restriction concernant les anciennes colonies espagnoles.

c) La Doctrine d'emploi lors de sa création.

Il n'y avait pas de préoccupations d'ordre politique ou militaire, raison pour laquelle l'Amiral insistait plus sur l'aspect maritime pur, et, en particulier, sur ce qui concerne la doctrine d'emploi.

Il y avait certes une préoccupation d'ordre économique liée aux activités économiques de la Société Pétrolière de l'Afrique Equatoriale Française S.P.A.E.F, ⁽⁵⁾. D'ailleurs l'une des missions de la marine à sa création était la surveillance des plates-formes pétrolières off shore.

Cette préoccupation était matérialisée par les consignes de l'Amiral qui stipulaient que le commandant de la marine ne devait pas hésiter de faire appel en cas de besoin à un renfort venant de Dakar. Ce renfort aurait pu être un escorteur d'escadre en patrouille sur la côte ouest Africaine et actionné par l'Amiral ou les forces terrestres stationnées sur le sol gabonais.

Si la doctrine d'emploi n'était pas clairement définie, elle orientait tout de même la flotte gabonaise vers des missions de présence et de souveraineté.

⁵ Ancêtre de la Société ELF GABON

Ces missions consistaient à faire flotter le pavillon gabonais dans les villes le long du fleuve du Gabon (⁶) et au cours des escales dans les pays limitrophes

A propos des escales dans les pays limitrophes, il faut souligner que les contacts avec les anciennes colonies portugaises, (l'Angola ou les îles Sao Tomé et Príncipe) étaient rares, voire inexistantes, alors que les anciennes colonies espagnoles comme la Guinée Equatoriale, étaient régulièrement visitées.

On peut dire sans risquer de se tromper qu'il existait une certaine méfiance avec les pays africains lusophones qui étaient sous influence communiste.

La marine gabonaise n'avait pas une doctrine belliqueuse, elle n'était pas orientée vers l'art militaire. Ceci ne l'avait pas empêché d'épouser les traditions militaires françaises (formation militaire, maniement des armes, cérémonies des couleurs, tactique navale...) et qui ont fait d'elle une marine de guerre apte au combat de défense côtière et des approches maritimes et des missions d'appui au profit des autres forces armées.

La présence et l'endurance à la mer étaient les maîtres mots de cette marine à ses débuts. Il était impératif qu'une grande partie du pays prenne conscience de l'émergence d'une marine militaire ne serait-ce que pour le soutien dont elle avait besoin.

La Marine française a continué à être impliquée pendant plus d'une dizaine d'années après la création de la Marine gabonaise, dans son développement et dans toute la vie de la façade maritime de l'ex A.O.F., A.E.F.

L'implication vis à vis des intérêts économiques français n'était officiellement pas très forte. La S.P.A.E.F ne comptait pas spécialement sur la Marine française, ni gabonaise. Cette société pétrolière était très présente en mer à cause de ses champs pétroliers offshore. Elle était plutôt un soutien pour la Marine gabonaise, que la Marine gabonaise une protection pour elle.

⁶ Fleuve « Ogooué » long de 1200 kilomètres

Avec la naissance de la République gabonaise, le pays se dotait d'un certain nombre d'institutions civiles et militaires. Il ne fallait pas traîner pour créer une Marine. Comme les autres armées, elle était créée à partir des personnels issus des armées françaises.

Même si les Gabonais ne sont pas fondamentalement marins dans l'âme, il y a quand même une façade maritime de 800 kilomètres.

La création de la Marine est rendue difficile à cause de l'absence de port.

Le Président de la République qui avait une autorité directe sur les forces armées, n'était pas particulièrement préoccupé par les choses de la mer.

En effet, la rumeur publique raconte une anecdote ; quelqu'un lui aurait prédit qu'il périrait en mer. ⁽⁷⁾

§ 1 2 LES HOMMES ET LES MOYENS

A sa création, la marine gabonaise n'est composée que de quinze marins constituant l'équipage de la vedette « BOUET WILLAUMEZ » qui fut remise à cette occasion par la France.

Ces marins indigènes ⁽⁸⁾ sont renforcés par les premiers cadres de l'Assistance Militaire Technique de la Marine française. La France fournit notamment le Commandant de la Marine et des officiers mariniers navigateurs, électriciens et mécaniciens ⁽⁹⁾.

⁷ Histoire relatée par l'Amiral WYBO, lors de notre entretien du 23 novembre 1999.

⁸ Marins gabonais recrutés par la France pour servir en métropole et cédés à la marine gabonaise à leur demande en 1960 date d'accession du Gabon à l'indépendance.

⁹ Frères d'Armes n°151 mars avril 1988

a) Les Hommes

A la naissance de la Marine gabonaise, il y avait quatre marins gabonais qui provenaient des rangs de la Marine française comme marins indigènes. Ce sont des marins gabonais qui ont d'abord servi dans la Marine française en métropole avant l'indépendance du Gabon, avant d'être reversés à leur demande dans la Marine gabonaise. Ils avaient été formés dans les écoles françaises.

Il s'agissait :

- ✓ De l'Enseigne de Vaisseau, CISSE, détaché à l'Etat Major des Armées pour servir d'officier de liaison.
- ✓ Du Premier Maître navigateur, NDONG ANGUERE, qui assurait les fonctions d'officier en second de la Marine.
- ✓ Du Quartier Maître de première classe, Paul AWORET, affecté à la machine du premier patrouilleur gabonais, le « BOUET WILLAUMEZ ».
- ✓ Du Quartier Maître de deuxième classe, Julien MOUGNALA, affecté sur le pont du même bateau.

Pendant deux ans, l'effectif de la Marine fut de douze marins, dont huit français. Ce personnel constituait l'équipage du patrouilleur « BOUET WILLAUMEZ ».

En 1963, a eu lieu le premier recrutement de marins gabonais.

b) Les Moyens

Si, dès le départ il y eut des marins gabonais issus des rangs français, en revanche, il n'y avait pas de bateaux en dehors de celui cédé par la France le « BOUET WILLAUMEZ ».

La plupart des moyens étaient inexistantes ; la France, ancienne puissance coloniale n'avait pas d'installations portuaires au Gabon. Il n'y avait donc pas de Base Navale.

La société S.P.A.E.F, dans sa volonté d'aider la Marine gabonaise pour la préparer à la défense de ses intérêts économiques en mer, avait prêté une partie de ses installations pour loger son personnel.

Le premier camp de la Marine était né et abritait les douze marins qui constituaient l'effectif total. Ce camp, situé sur une superficie de 400 mètres carrés, non loin du bord de mer était à 500 mètres du sud de Port Gentil dans la cité « AKOSSO ».

Il était composé de six cases en bois, bâties sur pilotis pour le logement du personnel, d'une case réfectoire-cuisine et d'une cabane-magasin.

C'est en mars 1968, que la marine quitte les cases rudimentaires de la cité Akosso pour s'installer dans la nouvelle Base construite par l'Armée de Terre.

La marine ne disposait que d'un seul véhicule qui servait aussi bien au COMAR comme véhicule de fonction, que pour le transport de l'équipage et des matériels et vivres destinés au bord.

La Base logistique de la société SPAEF avait un petit quai pour l'amarrage de ses bateaux ; le « BOUET WILLAUMEZ » profitait de ces installations pour rester à quai.

Pendant la grande saison des pluies et particulièrement pendant les tornades, les bateaux devaient s'amarrer sur coffre devant la pointe Akosso. Le personnel le rejoignait à l'aide d'une embarcation mue par un moteur hors bord.

SECTION 2 : L'ASSISTANCE MILITAIRE TECHNIQUE

FRANCAISE

L'Assistance Militaire Technique française résulte des accords particuliers conclus entre le gouvernement de la République Française et le gouvernement de la République gabonaise. ⁽¹⁰⁾

Parmi ces accords, il y a l'Accord de Défense entre les deux gouvernements ⁽¹¹⁾.

C'est de cet accord que découle la présence de l'Assistance Militaire Technique (A.M.T.) au Gabon.

Ces accords passés entre la France et certains pays africains couvrent trois domaines : le premier concerne le domaine de la Défense ; le deuxième a trait à l'assistance technique et à la coopération et enfin un troisième relatif à la protection de l'intégrité physique du Président de la République.

Certains de ces accords auxquels l'accès est difficile et protégé voire impossible font partie des conventions secrètes passées d'état à état. ⁽¹²⁾ C'est d'ailleurs au titre de ces accords de défense entre le Gabon et la France que cette dernière intervient au Gabon en 1964 pour rétablir le président Léon Mba, alors qu'il venait d'être déposé par les militaires à l'issue d'un coup d'état.

Conformément à ces accords de défense, la France apporte son aide au Gabon en mettant à sa disposition du personnel, officier et sous-officier, dont le concours lui est nécessaire pour l'organisation, l'instruction et l'encadrement des forces armées.

¹⁰ Accords publiés par décret n° 60-1231 du 23 novembre 1960 (n. i. BO ; J.O du 24, p.10480)

¹¹ L'accord de défense dont il est fait état ici n'a jamais été signé par les deux gouvernements et date du 17 août 1960

¹² M. Bourgi de l'I.F.R.I. conférence sur les interventions françaises en Afrique, le 4 janvier 2000 au Collège Interarmées de Défense C.I.D.

Le but réel recherché dans cette mise à disposition de personnel A.M.T. est d'asseoir et conforter une influence militaire française au Gabon.

L'Assistance Militaire Technique française qui est effective au Gabon depuis 1960 pour la Gendarmerie, les Armées de Terre et de l'Air, n'a débuté pour la Marine qu'en 1961, date de cession par la France au Gabon de la vedette « BOUET WILLAUMEZ ». C'est à cette date que les premiers A.M.T. de la marine arrivent à Port Gentil pour l'armement de la vedette sus citée et aussi pour organiser la nouvelle née des forces armées gabonaises.

Deux domaines particuliers intéressent l'Assistance Militaire Technique française : le domaine du personnel, par la formation et l'entraînement puis le domaine du matériel, par la dotation et l'entretien.

Les deux paragraphes ci dessous analysent ces deux domaines pour montrer l'influence française dans la création et l'émancipation de la jeune marine gabonaise.

§ 2.1 LE DETACHEMENT MARINE DE L’A.M.T.⁽¹³⁾

ET

« L’AIDE DIRECTE »

a) **Le Personnel A.M.T.**

Depuis 1961, la France met à la disposition de la Marine gabonaise des officiers et des officiers mariniers faisant partie du Détachement Marine de l’Assistance Technique. (D.M.A.T.)

Les premiers personnels de l’A.M.T. arrivés à Port Gentil formaient les deux tiers de l’équipage de la première vedette gabonaise.

Ils étaient au nombre de huit ; parmi eux il y avait un officier, le Lieutenant de Vaisseau Renaud qui était non seulement le commandant de la « BOUET WILLAUMEZ » mais également le commandant de la Marine avec résidence à Port Gentil.

Le nombre d’A.M.T. a évolué en 1968 en passant de huit à dix marins avec l’acquisition du premier Garde Côtes fabriqué à Libreville le « PRESIDENT LEON MBA ». Cette unité requerrait un peu plus de personnel que la précédente à cause de la modernité de ses installations techniques.

Jusqu’en 1983, la marine gabonaise était toujours commandée par un A.M.T.

A cette date, le dernier commandant de la marine, le Capitaine de Frégate Quémar Louis est devenu le conseiller du Chef d’Etat Major de la Marine à la suite de l’autonomie de cette institution.

Seuls les officiers A.M.T. du grade de Capitaine de Frégate ne commandaient pas à la mer.

Ci dessous, nous retrouvons la liste de tous les officiers et officiers mariniers A.M.T. français qui ont occupé la fonction de Commandant de la Marine à Port Gentil.

¹³ AMT : Assistance Militaire Technique

LISTE DES COMAR AMT

Lieutenant de Vaisseau RENAUD	1961 - 1962
Lieutenant de Vaisseau FREVILLE	1962 - 1964
Lieutenant de Vaisseau LE MENESTREL	1964 - 1966
Enseigne de Vaisseau WYBO	1966 - 1968
Lieutenant de Vaisseau DE LA FAYE DE GUERRE	1968 - 1969
Premier Maître DONVAL	1969
Premier Maître LE MARTHELOT	1969 - 1971
Enseigne de Vaisseau BARATE	1971 - 1973
Lieutenant de Vaisseau DE KERVILLERE	1973 - 1975
Lieutenant de Vaisseau LEFEBVRE	1975 - 1977
Capitaine de Frégate FERET	1977 - 1979
Capitaine de Frégate BECK	1979 - 1981
Capitaine de Frégate LA PICQUE	1981 - 1983
Capitaine de Frégate QUEMAR	1983 - 1985

Dans ce tableau apparaissent les noms de deux officiers marinières (le Premier Maître Donval en 1969 et le Premier Maître Le Marthelot de 1969 à 1971). Le premier avait dans des conditions d'urgence, après remplacement, terminé le commandement du Lieutenant de Vaisseau De La Faye de Guerre.

Ce dernier avait connu quelques problèmes d'ordre relationnels avec ses subordonnés gabonais qui lui reprochaient un comportement jugé de « colonial » c'est à dire qu'il n'hésitait pas parfois à pratiquer des voies de fait, des violences verbales ou physiques sur ses collaborateurs.

La présence du deuxième officier marinier en remplacement du premier cité plus haut, était vécue par les Gabonais comme une désapprobation de la décision du Gabon de demander le rappel d'un officier français. (¹⁴)

C'est seulement en 1971 que la France affecte à nouveau un officier français, avec le grade requis pour assurer le commandement de la marine gabonaise.

En 1984, avec l'arrivée du Batral "Président El Hadj Omar Bongo", la marine gabonaise a dû faire appel à un complément d'effectif en officier et officiers mariniers A.M.T. pour occuper certaines fonctions pour les quelles les marins gabonais n'avaient pas encore la compétence, la maîtrise ou encore la formation.

C'était le cas pour les fonctions de commandant du Batral et certaines autres fonctions techniques à bord de cette unité (Chef de service Energie et Propulsion, Chef de service Pont, Chef de service Détection).

Il y avait désormais trois fonctions d'officier français dont la plus importante était celle de Conseiller technique du Chef d'Etat Major de la Marine et chef du Détachement Mer de l'Assistance Technique. (D.M.A.T) avec le grade de Capitaine de Frégate et résidence à Libreville.

La deuxième fonction était celle de Conseiller technique à la Marine Port Gentil qui, en 1987 est devenue Conseiller du COMAR.

La troisième fonction était, jusqu'en 1990, date de la prise de commandement du Batral par un officier gabonais, Commandant du Batral et de la Flotte avec résidence à Port Gentil.

En cette même année, l'effectif des A.M.T. était passée à quinze marins répartis entre les officiers et officiers mariniers embarqués, les officiers mariniers servant à la Base Navale et le Conseiller du C.E.M.M., renforcé par deux anciens marins français à statut particulier et relevant de la fonction publique gabonaise servant en vertu d'un contrat.

Depuis le début de la réorganisation de l'armée française, consécutif à la chute du mur de Berlin qui a eu pour conséquence la diminution des effectifs, le personnel de l'A.M.T. a été considérablement réduit dans les armées gabonaises comme dans plusieurs autres pays africains.

Dans la Marine, en 1998, il n'y avait plus que deux postes d'officiers et quatre d'officiers mariniers. La France a préféré privilégier sa coopération en A.M.T. par la mise à disposition de postes de Détachement d'Assistance Militaire pour l'Instruction. (D.A.M.I.).

Ce détachement est non permanent et répond à un besoin ponctuel et coûte beaucoup moins cher à la France en terme de salaire et d'immobilisation de ressources humaines. Les A.M.T. sont affectés au Gabon pour une durée de deux ans pour remplir des emplois correspondant à leur qualification par décision du gouvernement français.

Cette période était d'abord renouvelable, mais compte tenu de la demande croissante de prolongation de séjour, la France a décidé qu'elle ne le sera plus. Cette affectation se fait en famille.

Les A.M.T. sont payés par la France et reçoivent des indemnités très alléchantes pendant leur séjour, pour tenir compte de l'éloignement de la métropole, du coût de la vie et des conditions météorologiques du pays d'affectation.

Ils sont logés ainsi que leur famille par la marine gabonaise. En général, ils sont mieux traités que leurs collègues gabonais à qualification et grade égaux ; Ce qui a parfois suscité des petits mécontentements habilement contenus, et fort heureusement sans conséquences.

Le personnel de l'A.M.T. est placé sous une double tutelle : il dépend de la Mission d'Assistance Militaire (M.A.M) qui a succédé à la Mission Militaire de Coopération d'une part, et d'autre part de l'autorité gabonaise auprès de laquelle il est affecté.

Le responsable du D.M.A.T. oriente les décisions de la France concernant l'aide directe et suit l'utilisation qui en est faite.

¹⁴ Entretien le 23 novembre 1999 avec l'Amiral Wybo, ancien commandant de la marine gabonaise de 1966 en 1968

b) « L'AIDE DIRECTE » française

On entend par aide directe, l'aide militaire française qui était octroyée par le Ministère de la Coopération qui englobait en son sein avant la réforme française du 04 février 1998, la Mission Militaire de Coopération. (M.M.C).

Elle est appelée Aide Directe par opposition à l'aide bilatérale ou multilatérale entre deux ou plusieurs gouvernements.

Cette aide se faisait sous forme matérielle ou financière permettant de régler les achats de matériels militaires divers et particulièrement celui des transmissions.

Le budget global français pour la coopération militaire s'élevait à 0,74 milliards de francs en 1997 et 0,70 milliards en 1998 pour tous pays confondus.

En ce qui concerne le Gabon, les Forces de sécurité et de défense (¹⁵) ont bénéficié au total de la présence de 51 assistants techniques alors que la coopération civile comptait 241 civils.

Il ne nous a pas été possible de distinguer la part de la Marine gabonaise dans cette dotation, mais nous retiendrons d'une manière générale que la marine a souvent été le parent pauvre dans cette répartition. L'aide directe est un apport considérable de la France en matériels et en formation des militaires étrangers ; ces dernières années, l'aide a été plus destinée aux unités de sécurité intérieure au détriment des Forces Armées, par la cession des équipements de transmission des matériels roulants.

S'y ajoutent les mises à disposition des détachements de D.A.M.I, mission temporaire en augmentation qui s'explique par la « refondation » de l'Armée française.

Pour la Marine gabonaise, l'aide directe française s'est caractérisée par la dotation annuelle d'un volant financier permettant de réparer les matériels de transmission et de sécurité des bateaux.

En 1992, elle a reçu une dotation de matériel d'instruction technique, des bancs d'essais électromécaniques et un équipement nécessaire pour l'Atelier Militaire de la Flotte gabonaise composé, dans sa majorité, de machines outils.

¹⁵ terme utilisé pour désigner la Gendarmerie, la Police, la Garde Présidentielle et les Forces Armées

En 1994, la coopération militaire française a pris une part importante dans la résolution bien que partielle, des difficultés techniques des patrouilleurs P400 de la Marine gabonaise qui avaient des problèmes d'adéquation entre la coque et les moteurs.

Cette aide directe, sans être quantifiable, (¹⁶) a permis de relancer un débat, alors presque interrompu, entre le constructeur des P400, les Constructions Mécaniques de Normandie (C.M.N), et son client la Marine gabonaise.

Pour les Forces de Sécurité et de Défense, l'aide directe pour l'année 1993 était estimée à 13,3 millions de dollars ; en 1994, elle était de 12,1 millions de dollars.

Les Etats Unis dans la même période (1993), ont participé à travers un programme I.M.E.T (programme international d'entraînement et d'instruction militaire) à la formation de militaires gabonais à concurrence de 0,1 million de dollars. Programme dont la Marine gabonaise a bénéficié de 1990 à 1993 par la formation de 4 officiers et par ailleurs interrompu depuis lors.

L'intérêt particulier porté aux unités de sécurité intérieure se justifie par la multiplication des troubles internes connus dans la plupart des pays africains vers les années 1990, suite aux mouvements sociaux nés de la volonté de démocratisation des systèmes politiques en place.

Cette nouvelle donne a rectifié le regard de la France vers ses anciennes colonies afin de garantir leur sécurité intérieure ; étant donné que la menace extérieure provenant d'autres pays venait de s'évanouir avec l'effondrement du bloc soviétique.

Les armées se sont vues alors confier d'autres types de missions que les missions militaires traditionnelles connues jusque là, pour venir en aide aux forces de première catégorie (Gendarmerie et Police Nationale).

¹⁶ Chiffres détenus par le Ministère de la coopération française.

§ 2 2 DE LA COOPERATION MILITAIRE A LA COOPERATION DE DEFENSE

De fait, l'évolution stratégique permise par l'effondrement du bloc soviétique a incité chacun à repenser la guerre et à réévaluer sa politique de défense. Depuis 1994, la France s'y est employée en définissant deux modes stratégiques à buts positifs pour faire face aux crises et les résoudre au moindre coût : la Dissuasion et la Protection.

Jusqu'au début du 19^{ème} siècle, l'étude de la stratégie reposait sur la méthode dite « historique » cherchant dans les conflits passés des enseignements, des leçons, des règles générales, susceptibles de servir de guides permanents pour l'avenir. L'évolution des idées à la fin du 19^{ème} siècle, lointaine conséquence de la « querelle des anciens et des modernes », et les nouveautés de la technique, dans le domaine naval en particulier, allaient détrôner pour un temps cette méthode, d'allure philosophique, au profit d'une « méthode matérielle » se voulant plus scientifique, et fondée sur les caractéristiques et les performances des armes et des équipements. (17)

Nous voyons ici que la logique de ces écoles a été respectée puisque nous partons des événements passés avec la dernière guerre froide pour repenser une nouvelle stratégie qui servira pendant longtemps et qui tend à préserver les équilibres géopolitiques des états.

C'est dans cette perspective que la coopération militaire française a été progressivement repensée et devient depuis lors une activité militaire de plein exercice, peut être même, l'activité internationale militaire par excellence, en temps normal, c'est à dire hors crises.

Tout récemment confirmée comme l'une des modalités premières de mise en œuvre du volet prévention de la politique de défense de la France, la coopération militaire

¹⁷ Henri DARIUS et Bernard ESTIVAL dans Darius et la renaissance d'une pensée maritime en France p 93 de L'EVOLUTION DE LA PENSEE NAVALE sous la direction de Hervé COUTAU BEGARIE

tranche aujourd'hui nettement avec celle que le Gabon avait connu au cours des dernières décennies.

Le ministère français de la coopération, récemment absorbé par le ministère des affaires étrangères, avait en charge les relations avec le Gabon en ce qui concerne la coopération civile et militaire.

La Mission Militaire de Coopération (M.M.C) a constamment aidé le Gabon à se doter d'une marine solide et entraînée, capable d'assurer la défense des approches maritimes et de ses installations économiques maritimes.

Près de quarante ans après l'accession à l'indépendance du Gabon, la coopération militaire a évolué très logiquement vers une autre forme de relation, qui tend à se rapprocher d'une forme de véritable partenariat militaire.

Elle s'efforce de prendre en compte les réalités stratégiques nouvelles, qu'il s'agisse des changements induits par la fin de la guerre froide et de la bipolarisation du monde, dont les effets de clientèle se faisaient parfois lourdement sentir dans les pays en voie de développement, qu'il s'agisse aussi de la nouvelle donne de la mondialisation et de la démocratisation qui bouleverse les pays africains

La coopération militaire a reçu, depuis un peu plus d'un an, un cadre de développement rénové et des priorités nouvelles.

Rebaptisée « Coopération Militaire, de Sécurité et de Défense » (CMSD) ou parfois, par simplification, «coopération de défense », l'ancienne coopération militaire des temps de la décolonisation a vu son champ s'élargir et évoluer vers un autre type de coopération.

A ce titre, elle participe aussi bien à la prise en compte par les Africains de leur sécurité dans un cadre sous régional qu'à l'effort de développement de partenariats stratégiques.

Le Gabon étant un partenaire privilégié de la France en matière de Défense, ses conditions de sécurité, les nouveaux enjeux géostratégiques et géopolitiques conduisent le pays à être demandeur d'une coopération axée sur la formation de ses élites militaires, le carénage de ses bateaux, le développement de ses moyens de lutte contre l'immigration clandestine par la mer, son nouveau challenge, l'expérience française en matière de maîtrise des coûts de programme d'armement et enfin, la formation des spécialistes et le processus de professionnalisation.

CHAPITRE II

LES MISSIONS

Dans ce chapitre, il ne sera abordé que les missions définies dans le texte officiel qui crée la Marine Nationale Gabonaise. Texte d'ailleurs, largement inspiré des textes concernant la Marine française et adaptés aux moyens et ambitions de la marine gabonaise. ⁽¹⁸⁾

La mer n'étant pas une simple surface plane, une limite presque infranchissable existe entre l'espace sous-marin et les acteurs qui se situent au-dessus de la surface.

Cette discontinuité fonde les particularités de la lutte sous la mer. Pour s'y investir, il faut avoir les moyens et la technologie adaptée. Les hommes ne posent pas un problème insurmontable, car leur formation peut se faire dans le cadre d'une coopération avec les pays amis ayant la maîtrise du domaine sous-marin.

Il est vrai que le Golfe de Guinée était durant la période de la guerre froide un théâtre d'activités d'espionnage, entre les sous-marins soviétiques, européens et américains. Enfin, il est incontestable que pour maîtriser son espace sous-marin, il est nécessaire d'acquérir les moyens qui permettent de surveiller sous la mer.

Mais avant de s'investir dans une activité aussi complexe et évolutive sur le plan technique, il faut au préalable déterminer les menaces.

Il est clair que le Gabon n'ayant pas d'ennemi potentiel immédiat pouvant maîtriser l'arme sous-marine, son gouvernement a volontairement choisi de ne pas équiper sa flotte de sous-marins. Les trois types de menaces sous-marines (sous-marins, mines et nageurs de combat) sont quasiment inexistantes en terme d'attaque offensive ennemie immédiate. Le Gabon n'a pas choisi cette option, ni celle d'une force aéronavale pour les raisons évoquées plus haut.

¹⁸ Loi n° 04/PM du 16 décembre 1960

SECTION 1 : LES MISSIONS TRADITIONNELLES

La Marine gabonaise s'est résolument orientée vers une marine côtière et hauturière pour mieux contrôler l'activité économique, la pêche et en cas de crise, la lutte au-dessus de la surface.

Un autre aspect des missions de la Marine gabonaise est celui du rôle social et public qu'elle joue au niveau de la société.

Les missions de la Marine Nationale gabonaise comportent deux volets :

- ✓ les missions en temps de paix
- ✓ les missions en temps de crise

Si les missions en temps de crise ou en temps de guerre sont simples à définir étant donné le caractère universel de la guerre navale, il n'en demeure pas moins que les missions assignées à la Marine gabonaise pendant cette période sont spécifiques compte tenu de son équipement.

La protection de l'intégrité territoriale et des approches maritimes, mission première en temps de guerre, peut revêtir trois aspects principaux.

- ✓ Le premier aspect est l'intervention en haute mer sur le plan défensif contre une flotte menaçante ou sur le plan offensif par la destruction d'objectifs maritimes ou terrestres ennemis.
- ✓ Le deuxième aspect englobe les missions de commandos et de débarquement de troupes : actions ponctuelles de coup de main contre un objectif limité avec un renfort éventuel de personnel embarqué ou de commandos des autres corps armés (Terre, Air et Garde Républicaine).
- ✓ Enfin, les missions interarmées constituent le troisième aspect et non le moindre. Elles se caractérisent par des missions d'appui feu, exécutées par des vedettes rapides, de transport de matériels et de personnels par le Bâtiment de Transport Léger (BATRAL) et un Chaland de Transport de Matériel (CTM) complétés par un

LCVP (Landing Carrier Vehicules and Personnels) ; tous ont une capacité amphibie.

Les missions en temps de paix sont les plus importantes. La Marine Nationale gabonaise n'a jamais connu de crise majeure ou de guerre. Elle s'est visiblement orientée vers une Marine de service public.

§ 1 1 LES MISSIONS DE SERVICE PUBLIC

Nous allons aborder dans ce paragraphe, les différentes missions à caractère de service public et social confiées à cette force navale et qui constitue l'essentiel de ses missions en temps de paix.

Ces missions en temps de paix sont complétées par les missions de l'Action de l'état en mer.

Dans les missions de service public, nous distinguerons les missions de surveillance de la Zone Economique Exclusive (Z.E.E.), celles de la police de pêche et de la navigation, l'assistance et le sauvetage en mer et enfin la prévention et la lutte contre la pollution.

Enfin, un rôle social d'utilité publique non négligeable consiste à une assistance médicale au profit des civils, au transport de vivres et de médicaments en cas de sinistre, à l'évacuation des personnes en danger et au soutien moral aux populations côtières.

A) Surveillance et contrôle de la Zone Economique Exclusive

La Z.E.E. du Gabon qui est de 200 nautiques est calculée à partir des lignes de base droites et des lignes de base normales servant à mesurer la largeur de la mer territoriale. ⁽¹⁹⁾

¹⁹ Loi n° 9/84 du 12 juillet 1984

B) Polices des pêches et de la navigation

Conformément à cette même Loi, l'Etat se réserve le droit de police des pêches et de la navigation dans la mer territoriale et dans la Z.E.E.

Au Gabon, il existe une Direction Générale de la Marine Marchande relevant du Ministère du Transport et de la Marine Marchande au sein de laquelle exercent des inspecteurs des affaires maritimes.

Compte tenu de l'absence des moyens nautiques qui leur permettent d'exercer leur métier à la mer, le rôle de police maritime et de police de pêche fait désormais partie intégrante des missions quotidiennes de la Marine Nationale Gabonaise dans le cadre de son emploi en temps de paix.

Cette dernière mission est confiée à la Marine Nationale Gabonaise par la Direction Générale des Pêches et de l'Aquaculture qui gère toute l'activité de la pêche au Gabon. Les zones de pêches qui sont au nombre de quatre sont définies par décret présidentiel portant réglementation de la pêche en République gabonaise en ses articles 10 à 23. ⁽²⁰⁾ Par ailleurs, pour des raisons d'exploitation de pétrole offshore, une zone au large de Port-Gentil et autour des plates-formes pétrolières est interdite à la navigation, à la pêche et à l'activité sous-marine.

La Direction Générale des Pêches et de l'Aquaculture délivre chaque année des licences de pêche aux chalutiers remplissant les conditions pour pêcher au Gabon.

Les contrôles de pêche s'effectuent sur la base de ces licences qui précisent les zones de pêche, le type de produits autorisés, les mailles des filets et enfin la durée de validité de la licence.

Outre la vérification de ces documents, il est également exigé pour la Marine Marchande, le rôle d'équipage qui permet d'identifier tous les marins embarqués.

²⁰ Décret n° 62/PR/MEFPE/ du 10 janvier 1994.

Cette mission de vérification amène la Marine Nationale à une autre forme de mission qui consiste en la lutte contre le trafic des drogues : drogues utilisées par les narcotrafiquants, mais aussi les produits utilisés contre les poissons pour la pêche massive dans les darses et les estuaires.

Des contrôles de sécurité sont également effectués pour garantir la navigabilité des chalutiers sur la base de documents délivrés par la Direction Générale de la Marine Marchande (certificat de navigabilité).

Les problèmes rencontrés au cours des contrôles de pêche sont essentiellement de deux types ⁽²¹⁾

- ✓ Les conflits qui occasionnent des litiges entre les armateurs industriels et les pêcheurs artisanaux ;
- ✓ Le problème de non-respect des zones de pêche par les chalutiers.

Il y a de moins en moins d'arraisonnements en dehors de quelques pêcheurs coréens qui ignorent la réglementation gabonaise sous prétexte de ne pas parler la langue française utilisée au Gabon. Les différents acteurs de pêche respectent de plus en plus les règles établies

C'est ainsi qu'en 1996, il y a eu 28 arraisonnements alors qu'en 1999, entre janvier et novembre, seulement 16 arraisonnements avaient été effectués par la Marine Nationale pour non-respect des zones de pêche.

Les méthodes utilisées par la Marine Nationale gabonaise pour pratiquer les arraisonnements sont les méthodes traditionnelles de la Marine Nationale française à l'exception de l'absence à bord des unités gabonaises, des techniciens de la Direction Générale des Affaires Maritimes.

Dans la Marine gabonaise, le Commandant du bâtiment ou son second sont habilités à décider de l'arraisonnement d'un chalutier et à dresser des procès-verbaux d'infraction

²¹ M. Louis Gabriel PAMBO, Directeur Général des Pêches et de l'Aquaculture.

qui sont ensuite envoyés, en fonction de l'infraction constatée, à la Direction générale des Pêches pour celles relatives à la pêche ou à la Direction Générale de la Marine Marchande pour les infractions relatives à la navigation ou à la sécurité.

Les arraisonnements se font par des unités en mer, soit au cours d'une mission de patrouille de routine, soit par le guidage du bâtiment par un U.L.M. (Ultra Léger Motorisé) qui décolle de jour uniquement et retransmet la position et le nom du chalutier en infraction, à la base navale.

L'officier chargé des opérations, sur délégation du Commandant de la flotte, fait appareiller le bâtiment d'alerte pour aller directement contrôler puis arraisonner le chalutier. La transmission de la position et des mouvements des chalutiers se fait en temps réel grâce à des moyens de communication VHF aériens qui équipent les ULM et les patrouilleurs.

Cette pratique a permis de réaliser des économies sur le potentiel carburant des bâtiments de la flotte.

Il n'existe pas d'accord formel de pêche entre le Gabon et d'autres pays. Actuellement, seul un accord de pêche entre la République gabonaise et l'Union européenne a été signé et est en vigueur ; cet accord de pêche concerne principalement le thon. ⁽²²⁾

C) Assistance et sauvetage en mer

Dans les missions de service public, le Gabon accorde une place prépondérante à l'assistance et au sauvetage en mer.

En effet, par un arrêté du Gouverneur de la Province de l'Ogooué Maritime ⁽²³⁾ Il a été créé un comité d'assistance et de sauvetage en mer. Ce comité est présidé par le Secrétaire Général du Gouvernorat. Les membres sont :

- ✓ le Commandant de la Région Maritime Ogooué (COMAROG)
- ✓ le Commandant de l'Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne (A.SEC.NA.)
- ✓ le Commandant des Sapeurs Pompiers de Port-Gentil, depuis 1998

²² Compendium des législations des pêches des Etats africains riverains de l'océan Atlantique 3 ème édition, vol. 1.

²³ Province dans laquelle se trouve la base principale de la Marine Nationale.

- ✓ Les représentants des différentes forces de sécurité.
- ✓ Les services de sécurité des sociétés pétrolières Elf Gabon et SOGARA.

Pour la Marine Nationale, une veille permanente radiophonique et téléphonique est activée en relation avec les autres membres du comité avec lesquels elle échange des informations.

Dès le déclenchement de l'alerte, une unité de la Marine appareille en direction du lieu du sinistre. Cette unité peut-être une vedette côtière ou un bâtiment de haute mer, en fonction de la zone du sinistre.

Plusieurs alertes ont déjà été données, parmi lesquelles, certaines des plus importantes et des plus récentes sont énumérées ci-dessous.

- ✓ En 1993, accident d'un avion transportant des footballeurs zambiens au décollage de Libreville.
- ✓ En 1997, un malade (crise d'appendicite) à bord d'un bateau en transit pour l'Angola ; il fut récupéré par hélitreuillage à partir d'une unité de la Marine gabonaise après un transbordement médicalisé. La Marine a reçu les remerciements et les félicitations de l'Ambassade d'Angola au Gabon.
- ✓ Dans la même année, naufrage d'hélicoptère en opération pétrolière offshore nocturne. Les pales de l'appareil avaient heurté un des piliers de la plate-forme. Une vedette civile de la société Elf avait assuré les secours. Les bâtiments de la marine étant indisponibles.
- ✓ Enfin, les cas les plus fréquents demeurent ceux des pêcheurs artisanaux qui, souvent surpris par le mauvais temps au large de Port-Gentil ou à la suite d'une défaillance mécanique de leurs moteurs hors bord, sont entraînés par le courant, dépassant les limites géographiques de Port-Gentil. Le plus souvent ces pêcheurs, ne sont pas suffisamment équipés de moyens de sécurité et de survie pour la pêche en haute mer.

L'alerte n'est donnée que tardivement le soir lorsque les parents constatent que les pêcheurs ne sont pas de retour. A partir de ce moment, tout un processus de recherche se met en marche. Il arrive que ces pêcheurs ne soient pas retrouvés ;

tel fut le cas de sept jeunes gens de 17 à 30 ans qui ont disparu cette année après avoir été aperçus pour la dernière fois au large de Port-Gentil.

Il arrive également que lorsque les embarcations ne chavirent pas, elles se retrouvent à cause des courants marins, à Sao Tomé, au Cameroun ou encore en Guinée Equatoriale.

D) Prévention et lutte contre la pollution

Le Gabon est un pays producteur de pétrole, ancien membre de l'O.P.E.P. (Organisation des Pays Exportateurs de Pétrole) qu'il a quitté en 1988, quelques temps après en avoir assuré le Secrétariat Général.

En tant qu'exportateur de pétrole, le Gabon accueille plusieurs pétroliers qui effectuent des escales de chargement au Cap Lopez.⁽²⁴⁾

A cet effet, il faut craindre des dégazages illégaux avant l'embarquement du brut. D'autres accidents liés aux opérations de chargement peuvent également survenir.

Un des risques les plus probable et qui reste à craindre est celui lié aux abordages et infortunes de mer, en rapport avec la mauvaise météorologie et qui fait penser aux accidents du genre de l'« AMOCO CADIX » en 1978 ou encore plus récemment celui du pétrolier « ERIKA » en décembre 1999, qui ont tous deux fait naufrage aux abords des côtes de la Bretagne en déversant des tonnes d'hydrocarbures.

La Marine gabonaise malgré ses moyens limités, veille à la prévention et à la lutte contre la pollution marine par des actions dissuasives et de présence.

Des patrouilles maritimes fréquentes et inopinées, contribuent à cette dissuasion.

Des escortes de pétroliers rentrant et sortant du port par des unités de la Marine sont organisées de manière aléatoire afin de montrer la présence militaire, qui garantit contre des vellétés de dégazage aux abords des côtes gabonaises.

²⁴ Port de chargement pétrolier situé au nord de la ville économique : Port-Gentil).

Jusqu'à ce jour, et depuis le début de l'exploitation du pétrole au Gabon, il n'a jamais été signalée de pollution due aux hydrocarbures. Il est bien entendu que probablement certains navires de commerce et même militaires passent outre l'interdiction de dégazage près des côtes, mais ce type de pollution n'est pas celui qui préoccupe le plus l'Etat gabonais, bien qu'il y veille.

Il n'existe pas au Gabon un plan de lutte contre la pollution par les hydrocarbures à l'instar du plan POLMAR en France.

§ 1.2 LES MISSIONS DE SOUVERAINETE

Pour la Marine gabonaise, les missions de souveraineté se caractérisent par deux types d'activité : les escales d'amitié dans les pays voisins et la présence du pavillon sur les mers et à l'étranger.

Il est communément admis qu'un bâtiment de la Marine Nationale est une portion du territoire qui se déplace. Fort de cette assertion, le Commandant de ce bâtiment a une responsabilité diplomatique importante dans un port étranger.

A) Les escales à l'étranger

Dans les escales à l'étranger, on distinguera deux types d'escale : les escales officielles et les escales techniques.

a) Les escales officielles

Elles obéissent à une procédure très longue de demande d'escale, qui transite par les plus hautes autorités gouvernementales. Elles donnent lieu à des cérémonies officielles d'accueil qui peuvent aller jusqu'au salut au canon, aux réceptions officielles par des hautes autorités, visite du bâtiment par la population, conférence de presse par le Commandant du bâtiment.

C'est le cas de l'escale du Patrouilleur Général d'Armée BA OUMAR à Pointe Noire au Congo en 1998, qui effectuait pour la première fois dans l'histoire de la Marine gabonaise, une escale officielle au Congo voisin.

L'escale avait été minutieusement préparée et rien n'y manquait :

- Accueil, puis escorte par deux patrouilleurs au large de Pointe Noire,
- salut au canon,
- passage des troupes navales en revue sur le quai par le Commandant du Patrouilleur gabonais,
- visites officielles aux autorités congolaises (COMAR, chef d'Etat Major des Armées, Gouverneur),
- Cocktail et repas officiel.

b) Les escales techniques

Les escales techniques, quant à elles, sont beaucoup moins protocolaires et n'obéissent pas forcément aux mêmes procédures de demande d'escale.

Une escale technique peut-être prévue d'avance, comme par exemple une escale de ravitaillement en carburant et en vivres. Dans ce cas, les autorités gabonaises émettent les demandes avec suffisamment de délais en suivant une procédure beaucoup moins protocolaire en passant par le canal des ambassades et des attachés de défense qui saisissent les autorités militaires du pays visité pour solliciter l'accord.

C'est le cas d'une escale du BATRAL en 1986 à Dakar, après sept jours de navigation sans escale en provenance de Port-Gentil. Cette escale de courte durée (6 heures au total), n'avait donné lieu à aucune manifestation officielle. Elle avait permis de refaire le plein de gas-oil et de vivres avant d'atteindre Lorient en France après six autres jours de navigation.

La marine du pays visité fournit tout de même un officier de liaison chargé de faciliter les contacts et les procédures diverses de ravitaillement.

Le dernier cas d'escale technique, est celui non prévu, rendu nécessaire par une avarie technique ou un malade à bord.

Ce type d'escale nécessite des délais de réactions très courts car le plus souvent elle est caractérisée par l'urgence.

La procédure de demande d'escale est encore plus courte et passe de l'unité en mer aux autorités gabonaises par radio. Ces dernières font le nécessaire pour prévenir l'Ambassade du Gabon dans le pays concerné par la visite qui, immédiatement fait diligence auprès des autorités adéquates.

Les formes de documents utilisés sont en principe les messages et les « notes verbales ». Le risque est que le bâtiment en approche des eaux territoriales soit stoppé avant que l'autorisation ne soit donnée. Ce qui constituerait une entorse au droit maritime international

En navigation maritime, dans le droit international, un bâtiment militaire peut transiter dans les eaux territoriales d'un pays à condition qu'il use de la présomption de « passage innocent » et qui inclut un certain nombre d'actions préventives parmi lesquelles « les armes ne doivent pas être balancées », le transit doit être continu et à vitesse normale.

Dans ce cas, nous retiendrons comme exemple l'escale technique du Batral « Président EL HADJ OMAR BONGO » en 1992 en Guinée Equatoriale qui avait failli se transformer en un incident diplomatique entre les deux pays.

En effet, le Batral gabonais qui était en route, en provenance du Gabon, vers la Côte d'Ivoire avait connu au large des côtes équato-guinéennes, une avarie mécanique majeure qui nécessitait l'immobilisation du bâtiment pendant quelques heures pour sa réparation avant de reprendre la mer. ⁽²⁵⁾

La procédure de demande d'escale était en cours et le bâtiment s'approchait des eaux territoriales équato-guinéennes. Lorsqu'il a commencé à essuyer des coups de canon d'artillerie de la défense côtière équato-guinéenne assurée par les assistants techniques marocains.

Il n'y avait pas eu de contact radiophonique VHF sur le canal de sécurité n° 16. Devant l'obstination de l'armée équato-guinéennes et craignant le pire, le Batral avait dû rebrousser chemin sur un moteur et continuer jusqu'à Douala au Cameroun.

²⁵ Capitaine de Corvette, Michel PARE Assistant Militaire Technique et Commandant du Batral gabonais en 1992).

Nous voyons là, un exemple de non-aboutissement d'une demande d'escale technique inopinée.

La Marine Nationale gabonaise a toujours entretenu d'excellents rapports d'amitiés avec les marines des pays voisins (Congo, République Démocratique du Congo, Cameroun, Nigeria, Bénin et Togo).

Au cours de la dernière décennie, la Marine gabonaise a battu un record en Afrique noire, par le nombre de visites effectuées dans les ports étrangers. Ces escales ont permis de montrer le pavillon gabonais et de redynamiser les relations d'amitié entre les différentes marines des pays visités.

B) La présence du pavillon sur les mers et à l'étranger

Les missions de souveraineté pour la Marine gabonaise consistent également en la présence de ses bâtiments sur les mers où ils montrent le pavillon gabonais.

La Marine gabonaise est présente dans le Golfe de Guinée, soit pour des transits vers les pays amis précités, soit dans le cadre de la surveillance de sa Z.E.E. comme indiquée précédemment.

Si au cours de ses missions de patrouille dans ladite zone, ses unités ont une mission essentielle de surveillance, il n'en demeure pas moins qu'il y a une mission non négligeable qui est celle de faire flotter le pavillon gabonais dans sa zone de juridiction à caractère économique. L'autorité et la souveraineté du Gabon sont ainsi respectivement représentées et garantie par l'omniprésence de son pavillon dans cette Z.E.E.

Il va sans dire que si le Gabon veut continuer à jouer un rôle régional et prépondérant dans le Golfe de Guinée, il importe qu'il se fasse connaître sur les mers et les océans par sa permanence à la mer.

SECTION 2 : LES NOUVELLES MISSIONS GEO STRATEGIQUES

§ 2.1 L'IMMIGRATION CLANDESTINE PAR LA MER

Le Gabon est demeuré depuis l'indépendance en 1960, un pays relativement stable politiquement et économiquement au regard des troubles, des guerres ethniques et des coups d'état militaires qui ont endeuillé la plus part des pays dans la sous région de l'Afrique centrale et même de l'Afrique en général.

Depuis le coup d'état de 1964, et les troubles sociaux de 1990, le Gabon n'avait plus connu de paralysie fonctionnelle de l'appareil politique.

A cause de ses ressources pétrolières, minières et forestières, le Gabon est un pays riche et aux potentialités économiques et touristiques encore mal exploitées.

Le pays est grand, (267.000 kilomètres carrés), la moitié de la France, mais très peu peuplé ; environ un million d'habitant avec un P.I.B par habitant de 5.000 dollars(chiffres de 1993 et 1994) le Gabon a su attirer les convoitises de ses voisins immédiats qui éprouvaient les pires difficultés économiques politiques et sociales.

A défaut d'une immigration légale et contrôlée, les habitants des pays voisins qui voyaient le Gabon comme un eldorado de la sous région, un asile de paix et de tranquillité, ont préféré choisir la facilité.

Mais une fois sur place, les choses ne se passaient pas forcément aussi facilement que prévues. Pour survivre, certains immigrants se livraient à des actes de grand banditisme (Vol à main armé, viol, braquage, etc....).

Face à cette situation, les autorités gabonaises ont renforcé les contrôles aux frontières, réduisant ainsi le flux des immigrants par les frontières naturelles terrestres.

Parallèlement et naturellement, cette immigration clandestine s'est développée par la voie maritime, profitant d'une situation semi-permissive du système de contrôle des points d'entrées maritimes.

Les pêcheurs béninois et nigériens vivant au Gabon étant habitués aux mouvements de va et vient entre leurs pays respectifs et le Gabon, ont mis en place un vaste réseau de trafic d'immigrés clandestins depuis les pays de l'Afrique de l'ouest en direction du Gabon.

Une pirogue d'une douzaine de mètres de long, pouvant normalement transporter une vingtaine de passagers, transportait à l'occasion jusqu'à cent voire deux cents personnes, toutes en situation irrégulière.

Mais, vu les conditions précaires du transport, les mauvaises conditions météorologiques et le manque de moyens de sécurité, plusieurs pirogues parties du Nigeria, du Ghana ou du Bénin, ne sont jamais arrivées à destination, parce qu'elles ont chaviré en cours de route.

Cette situation, conjuguée à celle évoquées plus haut, a fait réagir les plus hautes autorités gabonaises qui ont donné ordre aux Forces de sécurité et de Défense ayant des unités maritimes (Marine Nationale, Gendarmerie et Police Nationale) d'unir leurs efforts pour renforcer les contrôles aux différents points d'entrées maritimes.

Une fois les ordres donnés, les moyens n'ont pas suivi. Il en a résulté un échec qui est dû au fait que la mission était confiée à plusieurs acteurs non préparés et pas suffisamment équipés.

Après cet échec qui a fait prendre conscience du danger de cette forme d'immigration, à partir de 1997, les autorités gabonaises ont donné comme priorité et principale mission à la Marine gabonaise, la lutte contre l'immigration clandestine par la mer.

a) Inadaptation des moyens

L'étude du théâtre d'opération, des modes d'action et des contraintes géopolitiques, a montré les limites des moyens traditionnels de la Marine pour combattre ce fléau ; ils étaient non seulement insuffisants, mais encore inadaptés pour ce type de missions.

En effet, le mode de transport utilisé par les immigrants étant principalement la pirogue, (Embarcation légère à la forme allongée, creusée dans un tronc d'arbre) ils ne pouvaient, pour rejoindre les côtes gabonaises, se risquer à naviguer en haute mer ; ils longeaient donc les côtes africaines, et au bout de deux à trois jours de navigation, ils abordaient l'estuaire du Gabon.

En matière de détection électromagnétique, pour les radars des bâtiments de la marine, se posaient deux problèmes essentiels : la faible signature radar de ces échos et la proximité de la côte dont ils profitaient pour se dissimuler et se confondre avec les palétuviers et la mangrove.

Ces deux problèmes ont montré que ni la posture défensive, ni la patrouille à proximité des côtes avec des bateaux à fort tirant d'eau, n'étaient adaptées : elles étaient inopérantes, voire inefficaces et risquées.

Les patrouilleurs et les embarcations légères ayant un tirant d'eau de plus de cinquante centimètres, étaient parfaitement inadaptés pour cette mission. Il fallait donc envisager d'autres moyens de détection et d'interception de ces pirogues.

b) Les différents choix

- ✓ La multiplicité des points d'entrée au nord du Gabon a donné lieu au choix d'un nombre important de vecteurs afin de saturer par leur présence ces différents points d'entrée.

- ✓ La difficulté de détection à partir de la mer, et l'impossibilité de discrimination des échos sur les radars a suscité l'idée de construction de sémaphores à certains points de la côte gabonaise.
- ✓ La configuration du théâtre d'opération et sa topographie ont essentiellement déterminé le choix du type de vecteurs à utiliser pour cette nouvelle mission.

c) **Les moyens utilisés**

✓ **Les Ultra Légers Motorisés (U.L.M.)**

La marine gabonaise a conduit une expérience aéro-maritime qui consistait à mettre en œuvre des ULM à partir de la Base Navale pour la surveillance de la pêche et l'immigration clandestine le long des côtes.

Ces petits aéronefs qui ne peuvent voler que de jour, permettent une observation aisée de la côte. Volant à environ 140 kilomètres / heure, le copilote est en liaison radio avec le poste de commandement (P.C) de l'Etat Major et retransmet en temps réel, les informations et les positions des pirogues des passeurs, alors que le pilote se concentre sur la navigation et à la conduite de la mission.

Les ULM de la Marine gabonaise ont une autonomie de 4 à 5 heures de vol sans ravitaillement et peuvent voler très bas pour ne pas être repéré par les passeurs. Une étude en cours vise à adapter un armement léger sur ces appareils, mais déjà, ils sont capables de larguer des grenades en plein vol.

Trois ULM équipent actuellement la Marine gabonaise ; deux d'entre eux sont de fabrication américaine dont un amphibie, alors qu'un seul, le Sky Ranger, est de fabrication française. Ils sont tous équipés d'un moteur de 80 chevaux, de fabrication australienne.

L'expérience s'étant avérée positive, des moyens supplémentaires seront dégagés ultérieurement pour augmenter cette flottille. Une piste d'atterrissage en latérite a été aménagée au nord des aérodromes civil et militaire de Libreville pour les opérations des ULM. La formation des pilotes a été assurée aussi bien au Gabon qu'en France.

✓ **Les embarcations légères.**

Pour adapter une réponse à la menace de l'immigration clandestine par la mer, la Marine gabonaise s'est dotée de moyens nautiques légers conséquents. Une société de la place spécialisée dans la fabrication de pirogues en plastique a livré une dizaine de vedettes légères de 3 à 6 mètres de long équipées de moteurs hors bord et in bord essence et diesel, tous extrêmement puissants allant de 80 à 300 chevaux filant jusqu'à 40, voire 50 nœuds. Elles sont armées de canons de 12,7 mm et le personnel prévu pour les armer, est équipé d'armes individuelles car les immigrés peuvent se montrer très agressifs.

Les caractéristiques principales de ces vedettes sont : l'extrême rapidité et la simplicité de mise en œuvre, les fonds plats et le faible tirant d'eau. Ces caractéristiques leur assurent une maniabilité qui leur permet de se faufiler dans des zones inaccessibles aux bâtiments de la Marine, elles peuvent aussi naviguer dans les cours d'eau restreints qui caractérisent le milieu.

L'armement en personnel est assuré par des marins de la compagnie des fusiliers marins (COFUSMA). La combinaison de ces deux moyens aéro-maritimes, a donné de l'espoir dans le contrôle de l'immigration clandestine par la mer, non seulement aux marins, mais surtout aux autorités gabonaises.

La construction des deux sémaphores au cap Estérias au nord de Libreville permettra, dès leur mise en œuvre de mieux contrôler ce trafic illégal qui commence à prendre des proportions inquiétantes.

Ces vedettes sont pour la plupart basées à Libreville à l'arrondissement maritime de l'estuaire.

§ 2.2 ADAPTATION AU CONCEPT « RECAMP » ⁽²⁶⁾

« Notre souci d'aider au renforcement des capacités africaines au maintien de la paix, nos initiatives en la matière ne masquent aucune tentation de désengagement de notre part ». ⁽²⁷⁾

Le concept RECAMP découle d'une réforme de fond du dispositif français de coopération militaire. Il est le fruit d'un accord entre trois pays (France, Etats Unis, Grande Bretagne). ⁽²⁸⁾

Les accords de défense invoqués par bon nombre de pays y compris la France, pour justifier une intervention, devenaient obsolètes. Ces accords sous-tendent des intérêts stratégiques non négligeables aussi bien pour la France que pour les pays signataires.

A)Le principe du concept

Le concept RECAMP consiste à travailler en amont pour mieux préparer les pays africains à prendre en charge eux-mêmes le maintien de la paix.

Il s'agit tout d'abord de renforcer les capacités existantes des armées africaines en les réorganisant en une force non permanente et de coordonner les efforts internationaux.

Le concept RECAMP est une initiative française au même titre que l'African Crises Response Initiative (A.C.R.I.), est une initiative américaine en Afrique.

La Mission de Surveillance des Accords de Bangui (M.I.S.A.B.) a été l'élément précurseur de RECAMP en Afrique. Cette mission qui a regroupé autour de l'Elément français d'Assistance Opérationnel (E.F.A.O.) quatre pays africains (Tchad, Gabon, Mali, Burkina Faso) et deux pays volontaires (Sénégal et Togo) agissaient en tant que première force interafricaine et francophone.

Ainsi le RECAMP était né et devenait la clé de voûte de toute intervention française en Afrique.

²⁶ Renforcement des capacités africaines au Maintien de la Paix.

²⁷ Jacques Chirac, discours d'ouverture du vingtième sommet France /Afrique à Paris, novembre 1998.

²⁸ Accord signé le 22 mai 1997.

B) Validation du concept

Le concept RECAMP trouve sa validation en 1998 avec les deux missions Mi.S.A.B et Mi.N.U.RCA(Mission des Nations Unis en République centrafricaine.) à Bangui.

L'idée initiale, rappelons-le française, se concrétise car elle vise à permettre aux pays africains de préserver les équilibres sous régionaux actuels : C.E.D.E.A.O. C.E.E.A.C. I.G.A.D. S.A.D.C.

Les forces françaises pré positionnées en Afrique deviennent alors les éléments clés constitutifs de l'E.F.A.O. à savoir un bataillon à Dakar, un autre à Libreville et enfin celui de Djibouti.

Pour la France, il s'agit d'un partenariat entre grandes puissances et pays africains pour renforcer les capacités militaires existantes pour des missions strictement limitées au maintien de la paix dans un cadre sous régional.

C) Domaine d'action et adaptation de la marine

Depuis une dizaine d'années, après l'effondrement du mur de Berlin, les menaces militaires sont d'une autre nature dans le monde. Sur la scène politique, les affrontements ne se résument plus en terme de grandes puissances s'affrontant dans une guerre froide sur des théâtres lointains. Les crises évoluent et l'Afrique n'y échappe pas. Il n'y a plus d'ennemi désigné.

L'origine des plus grands conflits auxquels l'Afrique est confrontée, est la montée des identités culturelles et ethniques. Celle-ci provoque des conflits internes dans le pays, voire des guerres tribales dans une région entière.

Le concept RECAMP trouve toute sa signification à travers les troubles successifs observés sur ce continent.

Aussi, pour les Marines africaines en général et la marine gabonaise en particulier, le temps de s'équiper en matériel de guerre navale puissant et sophistiqué est presque révolu.

La marine gabonaise s'oriente désormais vers des missions traditionnelles de temps de paix, et aussi vers une adaptation au concept du maintien de la paix et du maintien de l'ordre à terre.

Le concept RECAMP concerne en premier lieu les forces militaires terrestres.

L'apport de la marine vient du fait d'un complément d'effectif aux forces armées par les fusiliers marins commandos spécialistes des opérations terrestres, mais aussi par ce qu'actuellement il est difficile d'imaginer des opérations militaires qui ne soient pas interarmées et interalliées.

L'Armée de l'Air et la Marine Nationale trouvent une part non négligeable dans ces opérations de maintien de la paix par les fonctions d'appui aux forces au sol, mais aussi et surtout par les fonctions de projections de forces au profit de l'Armée de Terre sur les différents théâtres d'opération.

D) La marine gabonaise et le RECAMP

Dans le cadre des missions de sécurité et de maintien de la paix, la marine gabonaise comme les autres forces de sécurité et de Défense est appelée à participer, aux côtés des Forces de Police et de Gendarmerie, au rétablissement de la sécurité des biens et des personnes dans un cadre national, ainsi qu'au maintien de la paix dans un cadre sous-régional.

C'est ainsi que par ses composantes terrestres (Bases Navales, Centres d'Instruction, et Compagnie des Fusiliers marins) elle a déjà pris part à des opérations de maintien de l'ordre en national et de maintien de la paix dans un cadre international. Le plus souvent la participation se résume à un complément d'effectif.

Avec cette nouvelle dimension, la marine a montré qu'elle ne pouvait plus se cantonner dans ses missions traditionnelles, mais qu'en plus de celles-ci, elle était bien capable de jouer ce nouveau rôle.

Au cours des trois dernières missions RECAMP dont les deux dernières se sont déroulées à Bangui, la marine n'a pas eu une participation significative. Sur la centaine de militaires alignés par le Gabon, seuls quelques fusiliers marins ont pu y prendre part.

L'exercice GABON 2000 qui sera le troisième exemple de RECAMP est un exercice majeur qui se jouera entre Libreville et Lambaréné. Il verra la participation de plusieurs pays africains. Parmi les pays donateurs figure en bonne place la France qui est co-organisateur avec le Gabon. La marine gabonaise est prévue pour jouer un rôle qui sera en rapport avec la partie lagunaire entre Port Gentil et Lambaréné.

En dehors des moyens aéronautiques civils et militaires, la marine pourra faire acheminer une partie du matériel nécessaire pour l'exercice sur le théâtre d'opération. Le réseau routier du Gabon laisse à désirer et ne peut permettre l'acheminement du matériel dans de bonnes conditions de sécurité tout en conservant des délais raisonnables.

Enfin, il est important de noter que dans sa politique de protection des ressortissants dans des pays où leur vie serait en danger, la marine peut utiliser ses bâtiments de guerre pour assurer leur évacuation.

Pour l'instant, les dimensions maritimes et aériennes ne sont pas prises en compte de manière effective dans le concept RECAMP, mais la marine gabonaise prend déjà une part non négligeable dans les exercices et séminaires programmés dans le cadre du Concept RECAMP au même titre qu'elle le fait sur un plan national avec sa participation au maintien de l'ordre.

La raison principale qui dédie le concept RECAMP à un aspect plus terrestre est strictement liée au fait que les crises qui ont motivé cette initiative sont toujours des crises terrestres.

L'adaptation de la marine gabonaise à ce nouveau concept ne lui fait pas oublier ses missions premières définies plus haut et particulièrement celles concernant le service public et la lutte contre l'immigration clandestine.

CONCLUSION

La création de la Marine gabonaise en 1960 a répondu à deux objectifs principaux : un objectif de souveraineté et un objectif économique et politique, mais surtout pas à un besoin strictement militaire.

Nous venons de le voir à travers cette étude et particulièrement dans les conseils et recommandations de l'Amiral commandant la Marine française à Dakar, qui demandait aux Assistants Militaires Techniques français affectés à Port-Gentil d'insuffler une conscience maritime aux jeunes gabonais afin de les intéresser aux choses de la mer.

Au fil du temps, les objectifs ont évolué vers des objectifs militaires de défense et une prise de conscience de l'étendue maritime du Gabon, donc une marine vouée à la protection des approches maritimes, une petite force de dissuasion pour décourager les velléités d'entrave à la bonne marche de l'économie gabonaise basée principalement sur les ressources pétrolières offshore.

Le premier objectif atteint, a permis des recrutements massifs et successifs de personnel qui ont armé les premières unités navales gabonaises.

L'Assistance Militaire Technique, quant à elle, a joué un rôle non négligeable à travers les conseils et la mise à disposition de personnel militaire français dans des postes techniques de haut niveau auprès de la marine gabonaise.

Un rôle non moins important de l'A.M.T. a été d'empêcher les armées gabonaises en général et la marine en particulier de basculer sous l'influence d'autres puissances maritimes.

Deux unités navales, une de fabrication américaine le « NGUENE » et l'autre italienne, le « NGOLO » ne sont pas restées longtemps en service dans la marine gabonaise. Aujourd'hui, on ne compte dans la flotte gabonaise que des unités navales de fabrication française.

Comment pouvait-il en être autrement ? La réponse se trouve dans les accords de défense et les accords particuliers signés entre la France et le Gabon.⁽²⁹⁾

²⁹ Accords de défense France Gabon, Annexe II, article 2, §2, page 627.

Compte tenu de la conjoncture économique difficile que connaît le Gabon actuellement, les missions traditionnelles ont laissé progressivement place à des nouvelles missions liées au contexte géostratégique.

Les autorités gabonaises sont actuellement préoccupées par l'immigration clandestine maritime qui prend des proportions inquiétantes, en plus de l'immigration due aux différentes guerres dans les deux Congo voisins.

La première forme d'immigration venant de l'hémisphère nord, est liée à un contexte économique-social difficile dans les pays d'origine, (Nigeria, Ghana, Mali, Cameroun, Guinée Equatoriale...).

La deuxième, venant de l'hémisphère sud, est liée à des conditions humanitaires insoutenables, conséquence des guerres successives actuelles en République Démocratique du Congo et au Congo Brazzaville.

Le rôle de la Marine gabonaise dans le premier cas est prépondérant comme nous venons de le voir dans cette étude, c'est la nouvelle vocation décidée par les autorités gabonaises qui tardent par ailleurs à lui donner les moyens conséquents nécessaires (personnel et matériel) pour remplir pleinement cette mission afin de limiter à des proportions plus raisonnables cette immigration.

La marine gabonaise n'est pas une marine de guerre, elle est une marine militaire destinée à servir des objectifs géopolitiques et géostratégiques qui, si ces derniers étaient menacés, obligeraient la marine à se muer en marine de guerre grâce à un soutien considérable de son ancienne puissance coloniale dans le cadre des accords de défense signés entre la République française et la République gabonaise.

La marine gabonaise est à la croisée des chemins, elle se cherche et cherche un développement harmonieux avec les mutations du moment. L'analyse de son histoire que nous venons d'aborder nous révèle non seulement ses insuffisances mais aussi ses spécificités.

Elle n'a pas de stratégie navale à proprement parler, mais un concept d'emploi largement dominé par celui de la marine française dont elle découle. Elle est restée très longtemps en arrière faute de moyens et d'ambitions.

L'effondrement de l'empire soviétique a aussi contribué au nouveau concept d'emploi de la Marine gabonaise que nous observons actuellement. Il n'y a plus de champs de bataille idéologique, la course aux armements dictée par les grandes puissances s'estompe. Les armées africaines ne s'équipent plus comme par le passé, elles n'ont déjà plus de moyens financiers pour entretenir et faire fonctionner les armes existantes.

La priorité demeure désormais dans la redéfinition des missions afin d'orienter l'achat de nouveaux types de matériels plus adaptés à ces missions. Il semble que pour la marine gabonaise, ces nouveaux types de matériels peuvent être définis : il s'agit des embarcations légères à fond plat, ultra rapides, équipées de mitrailleuses, d'une part et des ULM pour faire face à l'immigration clandestine par la mer, d'autre part.

Par la seule voie maritime, le Gabon accueille, en moyenne malgré lui, plus de deux cent à trois cents immigrés clandestins par jour.

Tels sont les enjeux stratégiques actuels qui marquent l'Histoire de la Marine Nationale gabonaise à l'aube du troisième millénaire.



ANNEXES

**TABLEAU DES GRADES SUCCESSIFS D'OFFICIERS SUBALTERNES ET SUPERIEURS DANS LES FORCES ARMEES
GENDARMERIE ET POLICE**

EQUIVALENCE ARMEE DE TERRE FRANCAISE	MARINE	ARMEES DE TERRE ET AIR	GENDARMERIE	POLICE
SOUS LIEUTENANT	Enseigne de vaisseau de 2ème classe	Sous-Lieutenant	Sous-Lieutenant	Sous-Lieutenant
LIEUTENANT	Enseigne de vaisseau de 1ère classe	Lieutenant	Lieutenant	Lieutenant
	Enseigne de vaisseau de 1ère classe Major	Lieutenant Major	Lieutenant Major	Lieutenant Major
CAPITAINE	Lieutenant de vaisseau	Capitaine	Capitaine	Capitaine
	Lieutenant de vaisseau Major	Capitaine Major	Capitaine Major	Capitaine Major
CHEF BATAILLON	Capitaine de Corvette	Chef de Bataillon pour l'Armée de Terre / Commandant pour l'Armée de l'Air	Chef d'Escadron	Commandant
	Capitaine de Corvette Major	Chef de Bataillon Major pour l'Armée de Terre / Commandant Major pour l'Armée de l'Air	Chef d'Escadron Major	Commandant Major
LIEUTENANT COLONEL	Capitaine de Frégate	Lieutenant Colonel	Lieutenant Colonel	Lieutenant Colonel
	Capitaine de Frégate Major	Lieutenant Colonel Major	Lieutenant Colonel Major	Lieutenant Colonel Major
COLONEL	Capitaine de Vaisseau	Colonel	Colonel	Colonel
	Capitaine de Vaisseau Major	Colonel Major	Colonel Major	Colonel Major

BIBLIOGRAPHIE

BAYART J.F. : Réflexions sur la politique africaine de la France, Paris, Karthala, 1995, In : Mitterand et l'Afrique. Politique africaine.

BIARNES (Pierre) : Les Français en Afrique noire de Richelieu à Mitterrand..., Paris, A. Colin, 1987

BOUCHE (Denise) : Histoire de la colonisation française
Ed Fayard, 1991

CHAIGNEAU (Pascal) : La politique militaire de la France en Afrique, Paris, Centre des hautes études sur l'Afrique et l'Asie moderne, 1984

CLAYTON (Anthony) : Histoire de l'Armée française en Afrique 1830-1962, Trad. De Paul Gaujac, Paris, Albin Michel, 1994

COUTAU-BÉGARIE (Hervé) : L'évolution de la Pensée navale,
Fondation pour les études de la défense nationale, Paris, 1990

COUTAU-BÉGARIE (Hervé) : Traité de stratégie,
2^{ème} édition, economica, 1999

COQUERET-VIDROVITCH (Catherine) : L'impérialisme français en Afrique noire : Idéologie impériale et politique d'équipement, 1924-1975, Relations internationales, N° 7, 1976

COQUERET-VIDROVITCH (Catherine) : Afrique noire. Permanences et ruptures, Paris, Payot, 1985

DOMERGUE-CLOAREC (Danielle) : La France et l'Afrique après les indépendances, Paris, Sedes, 1994

DROZ (Bernard) : Les décolonisations, Paris, seuil, 1996

GARDINIER (David E.) : Historical dictionary of Gabon, London, the Scarecrow Press, 1994

CHIRAC (Jacques) : Discours d'ouverture du XX^e sommet France Afrique, novembre 1998, Paris

JOSSELIN (Charles) : Discours d'ouverture de la XIII^e session internationale Afrique Madagascar de l'IHEDN, 14 juin 1999, Paris Ecole Militaire

LUGAN (Bernard) : Afrique : de la colonisation philanthropique à la recolonisation humanitaire, Paris, C. de Bartillat, 1995

MEYER (Jean), ACERA (Martine) : Histoire de la Marine française, Ouest France 1994

PREZELIN (Bernard) : Flottes de combat, ed. maritimes 1963, 1998

SEREN(Yvon) : L'Afrique et le droit de la mer, S.L., 1972

ANNUAIRE DE LA DEFENSE AFRICAINE: 1982 : les marines d'Afrique, Paris, Afrique défense, 1982

L'ARMEMENT revue trimestrielle de la Délégation Générale pour l'Armement, Décembre, 1999

FRERES D'ARMES, N° 151 mars avril 1988

HACHETTE Livre, 1998

FLOTTES DE COMBAT de 1962 à 1999, (Bibliothèque du C.S.E.M.)

DOCUMENTS OFFICIELS GABONAIS ET INTERNATIONAUX

-Quotidien gouvernemental « L'UNION » 21 novembre 1999.

-Loi des finances de la République gabonaise N° 008/98 du 05 mars 1998

- Loi des finances de la République gabonaise N°006/99 du 20 juillet 1999

-Accords de défense entre la République française et la République gabonaise, du 17 août 1960, publiés par décret N°60-1231 du 23 novembre 1960 (n.i. BO ; JO du 24, p.10480)

-Compendium des législations des pêches des états africains riverains de l'océan atlantique (troisième édition), Vol I, Projet GCP/RAF/302/EEC Amélioration du cadre juridique pour la coopération, l'aménagement et le développement halieutique des Etats côtiers d'Afrique de l'ouest, Document 58, mai 1997

-Création de la Marine gabonaise (Archives de la Marine gabonaise), 1994

-Loi N° 9/84 du 12/07/1984 instituant une zone économique exclusive de 200 milles marins

-Ordonnance N° 55-70-PR-MTACT du 05/10/1970 fixant l'étendue des eaux territoriales de la République Gabonaise

-Décret N° 0062/PR/MEFPE du 10/01/1994 portant réglementation de la pêche en République Gabonaise.

AUTRES SOURCES

-Entretien réalisé sous forme d'interview avec l'Amiral WYBO, ancien commandant de la Marine gabonaise de 1966 à 1968, deuxième section, Paris, novembre 1999.

-Entretien avec C.V AUBRUN O. (COFUSCO marine française), ancien commandant de la Flotte du Batral gabonais, Lorient, novembre 1999.

-Informations orales recueillies auprès des marins gabonais ayant vécu les périodes de la Création et des différentes mutations de la Marine gabonaise : (V.A MBINI J.L, Secrétaire Général du Ministère de la Défense Nationale, 1^{er} Chef d'Etat Major de la Marine gabonaise. C.F. AWORET P, l'un des 4 marins indigènes, décédé. C.F INDJELE D. marin gabonais de la deuxième génération.)