NOTES DE L'IFRI



La politique de sécurité maritime du Gabon au prisme d'une stratégie intégrée



Centre Afrique subsaharienne

Bruno MVE EBANG

L'Ifri est, en France, le principal centre indépendant de recherche,

d'information et de débat sur les grandes questions internationales. Créé en

1979 par Thierry de Montbrial, l'Ifri est une association reconnue d'utilité

publique (loi de 1901). Il n'est soumis à aucune tutelle administrative,

définit librement ses activités et publie régulièrement ses travaux.

L'Ifri associe, au travers de ses études et de ses débats, dans une démarche

interdisciplinaire, décideurs politiques et experts à l'échelle internationale.

Les opinions exprimées dans ce texte n'engagent que la responsabilité de l'auteur.

ISBN: 979-10-373-0491-9

© Tous droits réservés, Ifri, 2022

Couverture : Port de Libreville, Gabon, 2013 © Anton_Ivanov/Shutterstock.com

Comment citer cette publication:

Bruno Mve Ebang, « La politique de sécurité maritime du Gabon au prisme d'une stratégie intégrée », *Notes de l'Ifri*, Ifri, mars 2022.

Ifri

27 rue de la Procession 75740 Paris Cedex 15 – FRANCE

Tél.: +33 (0)1 40 61 60 00 - Fax: +33 (0)1 40 61 60 60

E-mail: accueil@ifri.org

Site internet: Ifri.org

Auteur

Bruno Mve Ebang est titulaire d'un doctorat et d'un master en sciences politiques de l'Université Jean Moulin Lyon 3. Spécialiste des questions de politique étrangère et de sécurité internationale, il est maître-assistant CAMES en sciences politiques (promotion 2017) à l'Université Omar Bongo de Libreville (Gabon). Il y exerce depuis novembre 2019 la fonction de directeur du département de science politique à la faculté de droit et des sciences économiques.

Résumé

La politique de sécurité maritime est une innovation récente au Gabon qui s'incarne dans la Stratégie maritime intégrée du Gabon (SMIG). La SMIG oscille entre intégrité territoriale, souveraineté nationale et développement économique. Cette politique récente fait suite à la montée en puissance des enjeux économiques et sécuritaires maritimes dans le Golfe de Guinée. Cette stratégie constitue une première réponse institutionnelle à ces enjeux et est fondée sur une coordination inter-administrative sous l'autorité du président. Néanmoins les défis de mise en œuvre de la SMIG sont nombreux.

Abstract

The Gabon's maritime security policy is a recent invention. It is defined by the Maritime Integrated Strategy of Gabon (MISG). This strategy encompasses territorial integrity, national sovereignty and economic development. This recent policy stemmed from the rising economic and security challenges in the Gulf of Guinea. This strategy is a first institutional response to these challenges and is based on a strong inter-administrative coordination under the leadership of the president. However the implementation challenges of the MISG are numerous.

Sommaire

INTRODUCTION	4
LES ENJEUX ET QUERELLES AUTOUR DU DOMAINE MARITIN	
Enjeux du secteur maritime au Gabon	6
Une longue querelle maritime	14
LA STRATEGIE MARITIME INTÉGRÉE DU GABON : CONCEPT ARCHITECTURE INSTITUTIONNELLE ET PROBLÈMES	•
La SMIG : origine et définition	18
L'architecture institutionnelle de la SMIG	23
Les problèmes de la SMIG	25
CONCLUSION	28

Introduction

Le Gabon s'étend sur une superficie de 267 667 kilomètres carrés (km²), avec un littoral de 850 km de long, un plateau continental de 40 600 km² et une zone économique exclusive de 213 000 km²¹. Riche d'importantes ressources *offshore* (pétrole, gaz, ressources halieutiques, etc.), son domaine maritime, quasi équivalent à ses terres, est confronté à des menaces et convoitises diverses (piraterie et brigandage, pêche illégale, immigration clandestine, litige frontalier, etc.²).

Entendue comme l'ensemble des activités cohérentes et coordonnées mis en œuvre par l'État afin d'assurer l'intégrité de cette partie du territoire national, la politique de sécurité maritime revêt une importance majeure. Avec l'ambition de protéger sa biodiversité et de sécuriser ses richesses maritimes indispensables au développement du pays, la politique de sécurité maritime du Gabon oscille entre le militaire et le civil. En effet, c'est à travers une Stratégie maritime intégrée (SMIG), qui est l'ensemble des actions des administrations civiles et militaires pour sécuriser le milieu marin, que le Gabon construit sa politique en la matière. Élaborée en 2013, la SMIG est inspirée de la Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans 2050 de l'Union africaine (UA). La SMIG est conçue comme un outil pour faire face non seulement aux défis et aux exigences en matière de développement durable et de compétitivité mais aussi comme un plan d'action de la gouvernance sécuritaire maritime.

La sécurité maritime au Gabon a fait l'objet d'une pluralité d'études³. Sur la base d'une recherche qualitative faite de recherches documentaires et d'observations sur le terrain, cette note présente la politique de sécurité maritime du Gabon au regard du large éventail de menaces réelles et potentielles qui affectent les eaux gabonaises. Après avoir rappelé la dimension internationale dans laquelle s'inscrit la politique maritime

^{1.} L.-E. Ndjambou *et al.*, « Gestion des espaces maritimes et enjeux halieutiques en Afrique centrale : le cas du Gabon », *Espace Politique*, vol. 39, n° 3, 2019, p. 10.

^{2.} T. Vircoulon et V. Tournier, « Sécurité dans le Golfe de Guinée : un combat régional », *Politique étrangère*, vol. 80, n° 3, 2015, p. 161-174; R. Tiwang Watio et M. Lawson, « La piraterie maritime dans le Golfe de Guinée », *Neptunus*, vol. 20, n° 2, 2014; P. Moundounga Mouity, « Dynamique géopolitique maritime en Afrique centrale : Brèves réflexions sur le différend frontalier maritime entre Gabon et Guinée Équatoriale », *Res Militaris*, vol. 8, 2018; S. Nzegho Dieko, « Gouvernance transfrontalière des conduites : La Convention de Montego Bay à l'épreuve du différend frontalier entre Gabon et Guinée Équatoriale », *Res Militaris*, vol. 10, n° 2, 2020.

^{3.} D. Otsa'a Nguema, « Espace maritime et sécurité au Gabon », Mémoire de Master en géographie politique, Université Omar Bongo de Libreville, 2007 ; S. Meye Ndong, « La sécurité et la défense du territoire au Gabon. Analyse géopolitique », Thèse de doctorat en géographie, Université de Reims, 2013.

gabonaise, cette note analyse sa dynamique interne et ses problèmes dans une perspective institutionnelle. La recherche, dans un domaine caractérisé par la difficulté d'accès aux sources, s'est aussi opérée par des entretiens semi-directifs et anonymes compte tenu de la sensibilité de la question.

Les enjeux et querelles autour du domaine maritime gabonais

Enjeux du secteur maritime au Gabon

Le domaine maritime gabonais regorge de richesses abondantes qui attisent des convoitises. Ce domaine réunit plusieurs enjeux à la fois pour la sauvegarde des intérêts vitaux en mer, pour la sécurité du territoire national et pour le bien-être des populations. Ainsi, ces enjeux sont à la fois socio-économiques et sécuritaires.

Les enjeux socio-économiques

Les ressources halieutiques

Selon la Direction générale des pêches et aquaculture (DGPA) du ministère de l'Environnement, les ressources halieutiques représentaient, en 2015, 720 000 tonnes, constituées de petits pélagiques (c'est-à-dire les petits poissons vivant près de la surface de la mer) pour 153 000 tonnes, de grands pélagiques à hauteur de 250 000 tonnes et d'espèces démersales pour 312 480 tonnes⁴. D'après la même source, il a été capturé 25 103 tonnes en 2014. Les prises de la pêche industrielle ont atteint 7 026 tonnes contre 18 076 tonnes pour la pêche artisanale⁵. En dépit des moyens de pêche limités, la mer représente donc une source de subsistance pour une catégorie de la population qui vit de l'économie informelle, quand bien même une partie de l'activité piroguière est monopolisée par les migrants ouest-africains, souvent sans papiers, et étant régulièrement expulsés⁶. La Commission régionale des pêches du Golfe de Guinée, qui est une organisation intergouvernementale, reconnaît le potentiel biologique des espaces côtiers d'Afrique centrale.

^{4.} Cellule Statistiques de la DGPA, 2016.

^{5.} Ibid.

^{6.} S. Loungou, « La destruction des villages de pêcheurs au sud de Libreville. Une opération entre impératif sécuritaire et spéculation foncière », *Espace Politique*, vol. 22, n° 1, 2014.

L'activité portuaire et la circulation maritime

Le Gabon dispose d'une des fenêtres maritimes les plus larges du Golfe de Guinée⁷. À ce titre, le tableau de bord de l'économie nationale de 2020 indique que l'activité portuaire connaît une croissance constante depuis près de dix ans grâce à la conjonction de choix économiques et d'une augmentation des échanges. La bonne tenue des mines et des industries du bois, ainsi que la mise en service des ports de GSEZ-Olam ont conduit à une hausse de 11 % en moyenne de l'activité portuaire en dix ans. Au centre de ce regain, le complexe portuaire d'Owendo (création du nouveau port de GSEZ-Olam et travaux de réhabilitation de celui de Bolloré) constitue la pièce maîtresse de cet écosystème logistique et a connu une augmentation du nombre de marchandises manipulées. Ainsi, le port d'Owendo et les ports cargo et minéralier d'Olam ont été les principaux moteurs de cette croissance. Le New Owendo International Port (NOIP), qui est une extension du port existant, abrite donc deux nouveaux terminaux qui sont gérés par GSEZ. Il s'agit de GSEZ-Mineral Terminal et GSEZ-General Cargo. Cela se caractérise singulièrement par une nouvelle zone de déstockage et de stockage de marchandises pour diversifier les activités du nouveau port, telles que le stockage d'huile de palme et le stockage de blé. Par conséquent, en 2018, le port d'Owendo a enregistré une hausse de 31,9 % des mouvements de bateaux, s'établissant à 1 008 rotations. Le volume global de marchandises manipulées sur cette plateforme a atteint 7,9 millions de tonnes, soit une hausse de 20,6 % par rapport à 2017. Par ailleurs, le projet de port en eau profonde à Mayumba dans la province de Nyanga, au sud du Gabon qui était en sommeil depuis quelques années a été relancé en 20198.

Cependant, cette embellie n'a pas touché la plateforme de Port-Gentil et le port Môle de Libreville. En effet, la faible capacité opérationnelle de ces ports, le caractère embryonnaire du cabotage, les problèmes de sécurité dans les conditions d'accueil des navires, les nombreuses contraintes techniques et financières sont leurs principales insuffisances⁹.

^{7.} L.-E. Ndjambou *et al.*, « Comment dynamiser les ports gabonais. Esquisse d'une stratégie de conquête d'un *hinterland* international », *Revue espace géographique et société marocaine*, n° 28/29, 2019, p. 93.

^{8. «} La construction du port de Mayumba prend forme », Le Nouveau Gabon, disponible sur : www.lenouveaugabon.com.

^{9.} G. Makiela-Magambou, « La logistique portuaire au Gabon : contribution à une géographie des transports de la CEMAC », Thèse de doctorat en géographie, Université Paul Valéry de Montpellier III, 2007.

Vision panoramique du port minéralier (arrière-plan à gauche) et du port commercial



Source: Bollore Ports, consulté le 25 juin 2021 à 7 h 42.

Le pétrole et le gaz : une production offshore

Le Gabon occupe le 5e rang des producteurs pétroliers en Afrique subsaharienne, après le Nigeria, l'Angola, le Congo (Brazzaville) et la Guinée Équatoriale. Selon la « BP Statistical Review 2014 », le Gabon dispose de deux milliards de barils de réserves prouvées. Le bassin sédimentaire pétrolier gabonais couvre ainsi une superficie de 247 000 km², dont 30 % onshore mais surtout 70 % offshore. La production gabonaise s'est établie à 10,9 millions de tonnes en 2019, soit environ 220 000 barils/jour (b/j), en hausse de 13 % par rapport à 2018 du fait de l'entrée en production de sites développés à partir de la fin 2018 et des investissements opérés pour remettre en état certains sites. L'essentiel de la production est exporté, soit 10,5 millions de tonnes en 2019 (+ 21,2 % par rapport à 2018). L'Asie reste la première destination du pétrole produit au Gabon (90 %), suivie par l'Europe (10 %), et le pétrole gabonais fait donc l'objet de luttes et de transactions entre les géants pétroliers.

Le pétrole est la ressource économique et financière la plus importante du Gabon car ses recettes garantissent la couverture des dépenses de fonctionnement de l'État, à savoir, les salaires et les charges sociales de la fonction publique¹⁰. En effet, malgré les efforts engagés depuis 2009 pour diversifier l'économie (et les sources de revenus), le secteur pétrolier reste,

de loin, le premier contributeur au budget national (38,5 %)¹¹. Par ailleurs, le pays détient des réserves prouvées de gaz naturel à hauteur de 28,3 milliards de mètres cubes — essentiellement sous forme de gaz associé —, mais il n'en fait actuellement qu'un usage limité, puisque plus de 90 % de sa production est réinjectée dans le sous-sol ou brûlée, faute de débouchés économiques.

Tableau 1 : Évolution de la production pétrolière au Gabon de 2010 à 2020

	HISTORIQUE										
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Production de pétrole (en millions de tonnes métriques)	12,4	12,1	11,6	11,0	11,0	11,9	11,5	10,5	9,6	10,9	10,7
Production de pétrole (en millions de barils)	90,8	88,6	84,9	80,4	80,2	87,0	83,8	76,7	70,4	77,12	78,7
Prix du baril de pétrole gabonais (en \$ US)	77,3	109,7	110,8	106,6	95,6	48,1	40,5	52,5	69,4	63,81	40,23
Prix moyen de Brent (en \$ US)	-	111,0	112,0	108,8	98,9	52,4	43,7	54,3	70,8	64,3	41,67

Source : Données de la Direction générale des hydrocarbures du ministère du Pétrole, 2021.

Les enjeux sécuritaires

Les enjeux sécuritaires du domaine maritime gabonais sont nombreux. Cet espace est en effet travaillé par des trafics en tous genres¹² et la piraterie devient un problème majeur pour la protection du territoire maritime gabonais.

L'immigration illégale par la mer

Suite au boom pétrolier qu'a connu le Gabon entre 1975 et 1985, les pouvoirs publics ont recouru aux populations d'Afrique de l'Ouest pour satisfaire les besoins de main-d'œuvre et ont facilité l'immigration. Les « flux migratoires [issus de cette demande] étaient organisés et largement

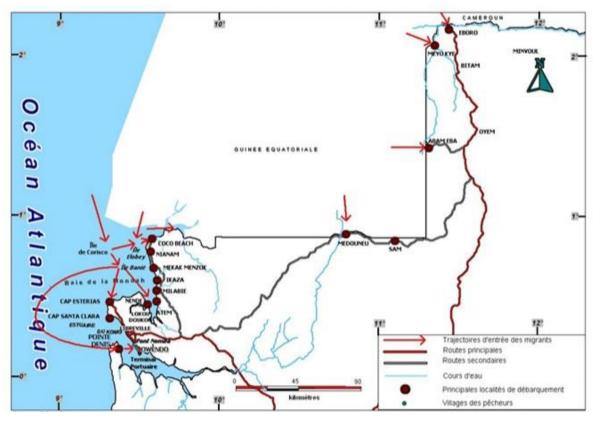
^{11.} A. Le Grand, « Au Gabon, le secteur pétrolier, 1er contributeur au budget national souffre particulièrement de la crise du Covid-19 », *Conjonctures économiques*, 2021, disponible sur : www.conjonctureseconomiques.net [consulté le 2 juillet 2021].

^{12.} Lire P. Ndong Beka, Les activités transfrontalières illicites entre le Gabon, le Cameroun et la Guinée Équatoriale. Logiques spatiales, acteurs et enjeux, Paris, L'Harmattan, 2018; B. Mve Ebang, La contrebande de voitures volées en Afrique centrale. Essai sur une activité criminelle transfrontalière entre le Gabon, le Cameroun et la Guinée Équatoriale, Paris, Éditions Universitaires européennes, 2011.

contrôlés¹³ » par les différents gouvernements. Cette politique a pris fin à partir de la seconde moitié des années 1980, dès lors que l'État a décidé de « gaboniser » les emplois. En effet, les politiques de nationalisation des emplois, engendrée par la récession économique, se sont traduites, d'une part, par la réduction des recrutements de ces populations ouest-africaines et, d'autre part, par la hausse des coûts d'entrée et de séjour sur le sol gabonais. En réaction, la « clandestinisation » des flux migratoires en direction du Gabon s'est accrue par la voie terrestre mais surtout par la voie maritime :

« Les voyages se font, la plupart du temps, à bord des pirogues océaniques équipées de moteurs hors-bord, longues de 15-20 m et d'une capacité d'emport minimal de 100 personnes, se déplaçant par cabotage et selon la technique du saute-mouton. Celle-ci consiste à convoyer les migrants d'un point à un autre, jusqu'à leur débarquement sur les côtes gabonaises. »¹⁴

Parvenus aux côtes gabonaises, les migrants clandestins accèdent au territoire par le nord-ouest où ils trouvent plusieurs points d'accès, notamment le Cap Lopez et le Cap Esterias. Ils profitent des différents bras des rivières côtières qui drainent la périphérie nord de Libreville. Ils y entrent aussi par la commune de Cocobeach, qui est située à plus de 121 km de Libreville et qui compte environ cinquante débarcadères. La lutte contre cette immigration clandestine dans les années 1990 a pris une forme particulière. Au regard du débordement de la marine nationale et la gendarmerie nautique, les autorités ont opté pour un rapatriement systématique à la suite de contrôles d'identité réguliers par la police et la gendarmerie.



Carte 1 : Les points d'entrée maritime de l'immigration ouest-africaine

Source: OCLAD. Conception: Serge Meye. Réalisation: Alban Ndong, LAGRAC-UOB, 2010.

La piraterie, obstacle au commerce maritime

Relativement épargné pendant longtemps, alors que ses voisins camerounais, nigérians et équato-guinéens souffraient de leur proximité avec le delta du Niger au Nigeria - épicentre de la criminalité transnationale organisée en mer¹⁵ -, le Gabon est depuis quelques années victime d'actes de piraterie qui se caractérisent par des prises d'otages ayant parfois une issue fatale. Par exemple, dans la nuit du 21 au 22 décembre 2019, des pirates nigérians se sont glissés dans l'estuaire du Komo, le grand fleuve qui borde la capitale, Libreville. Ils y attaquèrent quatre navires : deux bateaux de pêche et deux cargos. Un commandant gabonais fut abattu d'une balle dans la tête à bord du *Tropic Dawn*, battant pavillon panaméen, et au moins deux pêcheurs chinois furent enlevés. Ces attaques spectaculaires, menées en plein cœur du pays, ont pris de court les autorités. Cette attaque fut l'événement annonciateur d'une série d'actes de piraterie qui ont démontré la vulnérabilité de l'espace maritime gabonais. En effet, trois mois plus tard, le 21 mars 2020, trois marins (deux Marocains et un Équato-guinéen) de l'Elobey 6, un vieux ferry battant pavillon équato-guinéen, furent enlevés par des pirates au large de PortGentil. Ils furent libérés près de deux mois plus tard, au Nigeria, après paiement d'une rançon au montant non communiqué. Le 22 mars, sept marins ukrainiens furent enlevés, à bord de leur porte-conteneurs, le *MSC Talia F* (pavillon portugais), en provenance de Lomé pour Libreville. Ils furent libérés fin mai, toujours au Nigeria. Des pêcheurs furent aussi enlevés à bord des chalutiers *Amerger II* et *Amerger VII*, portant à 16 le nombre de marins kidnappés dans cette série d'attaques. Les pays riverains ne sont pas en reste. Des hommes armés ont tenté, sans succès, d'aborder un pétrolier le 7 novembre 2020 à une soixantaine de milles de la paisible île de Sao Tomé. De même en février 2020, le *Maersk Tema* a fait l'objet d'une attaque non loin de Sao Tomé¹⁶.

L'espace maritime gabonais est situé dans le Golfe de Guinée, une zone à haut risque de piraterie et de vol à main armée. L'État nigérian est incapable d'endiguer une économie criminelle qui, à partir du delta du Niger, fait tache d'huile dans toute la sous-région. Le nombre d'enlèvements de marins dans la zone n'a cessé d'augmenter : selon le Bureau international maritime, ces enlèvements en mer représentent plus de 95 % du total des cas signalés dans le monde entier, la zone enregistrant 135 cas d'enlèvements en 2020 contre 78 en 2018¹⁷. Au Gabon, des informations incitent à penser que les chiffres du brigandage maritime sont sous-estimés. Les actes connus ne représenteraient qu'une partie des attaques survenues soit parce que les propriétaires de navires ne veulent pas une augmentation des coûts des assurances, soit parce que le gouvernement minimise leur importance. Cependant, face recrudescence de ces attaques, les autorités viennent tout récemment d'annoncer la création d'une task force¹⁸.

^{16. «} Container Ship Tema Attacked Gulf Guinea », *Fleetmon*, 14 février 2020, disponible sur : www.fleetmon.com.

^{17. «} Piraterie maritime : sept Ukrainiens pris en otage dans l'attaque d'un porte-conteneurs au large des côtes du Gabon », *Le Nouveau Gabon*, 24 mars 2020, disponible sur : www.lenouveaugabon.com [consulté le 13 juillet 2021].

^{18. «} Piraterie maritime : le Gabon va créer une *task force* pour renforcer la sécurité de ses eaux », *Le Gabon Nouveau*, 8 septembre 2021, disponible sur : <u>www.lenouveaugabon.com</u>.

Guinée Guinée équatoriale **L**équatoriale Libeville Tomé-et-Principe Tomé-et-Principe Port-Gentil Gabon Répul du C Port-Gentil Gabon Rép du Guinée équatoriale Tomé-et-Principe Port-Gentil Gabon Répu du C Tchibanga = Attempted Attack = Boarded = Fired upon = Hijacked

Carte 2 : Actes de pirateries au large du Gabon en 2019, 2020 et 2021

Source: Commercial Crime Services, International Chamber of Commerce, www.icc-ccs.org.

Une longue querelle maritime

Chronique du différend maritime frontalier Gabon-Guinée Équatoriale

Le pétrole gabonais est situé dans une région où les États mènent « une course désordonnée aux ressources *offshore*¹⁹ ». Dans la perspective de développer leur manne pétrolière, les États du golfe de Guinée se trouvent souvent empêtrés dans des contestations frontalières. On peut citer le désaccord frontalier (désormais résolu) entre le Cameroun et le Nigeria sur la presqu'île de Bakassi, celui entre le Congo et l'Angola, le Nigeria et la Guinée Équatoriale et entre cette dernière et le Gabon au sujet des îlots Mbanié, Conga et Cocotier.

Le litige sur les îlots Mbanié, Conga et Cocotier a pour origine la Convention du 27 juin 1900 entre la France et l'Espagne, respectivement anciennes puissances colonisatrices du Gabon et de la Guinée Équatoriale. Ce sont trois groupes d'îles en forme de triangle²⁰:

- Au sud, dans la baie de la Mondah, au large des côtes gabonaises, les îlots litigieux Mbanié, Conga et Cocotier;
- Au nord, les deux Elobey, à l'embouchure de la rivière Muni qui sépare le Gabon de la Guinée Équatoriale ;
- À l'ouest, l'île de Corisco.

Cette dernière île et les deux Elobey (Elobey Grande, Elobey Chico) ont été attribuées à la Guinée Équatoriale au terme de la Convention de 1900²¹, laquelle était restée muette sur les îlots litigieux, pourtant non loin des autres. Ce silence colonial a poussé la Guinée Équatoriale et le Gabon à penser que ce groupe d'îlots devait lui revenir. Sur la base d'interprétations différentes des pactes coloniaux entre la France et l'Espagne (traité de Tordesillas de 1494, traité du Prado de 1778, traité du 27 juin 1900), le Gabon et la Guinée Équatoriale se disputent cet espace maritime depuis l'indépendance.

Alors que pendant les premières années consécutives à l'indépendance, la question semblait être éludée par la Guinée Équatoriale, le Gabon a dès 1963, sous la présidence de Léon M'ba, annexé les eaux qui baignent ses côtes jusqu'à 12 milles nautiques. L'arrivée d'Omar Bongo Ondimba (2º président du Gabon succédant à Léon M'ba) en 1967 a conduit à une tentative de renforcement de cette emprise territoriale avec l'extension des

^{19.} P. C. Bellomo Essono, Un ordre mondial post-clausewitzien? Entre gouvernance par la guerre et utopie d'une gouvernementalité démocratique mondialisée, Paris, Publibook, 2015, p. 127. 20. Voir la carte n° 3.

^{21.} J.-Ch. Mabire, « Elobey Grande, un différend frontalier franco-espagnol », Mélanges de la Casa de Velázquez, n° 25, 1989, p. 517-526.

limites de cette mer territoriale à 25 milles en 1970. Cette extension intervint en réalité après le décret pris par les autorités de Malabo le 24 septembre de la même année, lequel fixa « les limites juridiques des eaux territoriales de la zone d'influence de la baie de Corisco et des îlots adjacents au Sud de la province du Rio Muni²² ». Finalement, en août 1972, le gouvernement du Gabon déclencha l'opération Vautour : il occupa l'île M'banié sans effusions de sang, installa un poste de gendarme, fit monter le drapeau gabonais et étendit sa mer territoriale à 100 milles nautiques.

Ces prétentions opposées s'expliquaient aussi par les relations tumultueuses entre Omar Bongo et Macias Nguéma dont les rencontres étaient faites de tensions, d'invectives, surtout après le tournant répressif du pouvoir équato-guinéen. La situation a empiré jusqu'à la prise de pouvoir de Teodoro Obiang Nguéma en 1979. La Convention de Montégo Bay en 1982, qui incitait les États côtiers de par le monde à revendiquer les territoires adjacents, a conduit à une recrudescence de ces tensions. L'ambiance délétère entre les deux pays se matérialisait par des extensions maritimes unilatérales visant à englober l'espace disputé. De ce fait, divers incidents ont troublé les relations entre les deux États (par exemple, tirs à la mitrailleuse contre les pêcheurs gabonais qui jetaient leurs filets au large de l'île Corisco).

Les discussions entre les deux États n'ayant abouti à aucune résolution à l'amiable de cette querelle, le 15 novembre 2016, ils ont décidé de recourir à la Cour internationale de Justice pour résoudre ce différend et ainsi « enterrer la hache de guerre [...] dans le cadre d'un processus *en cours* [en réalité] depuis 2008 pour résoudre pacifiquement le différend²³ ». Différentes rencontres entre les parties devant la Cour ont abouti à la désignation des agents qui représenteront les deux pays dans « un bras-defer qui doit se poursuivre jusqu'en 2022²⁴ ».

^{22.} R. Ondo Nguéma, « Le Gabon et la mer, l'enjeu maritime d'un État côtier », Thèse de doctorat en droit, Université de Bordeaux III, 1984, p. 119.

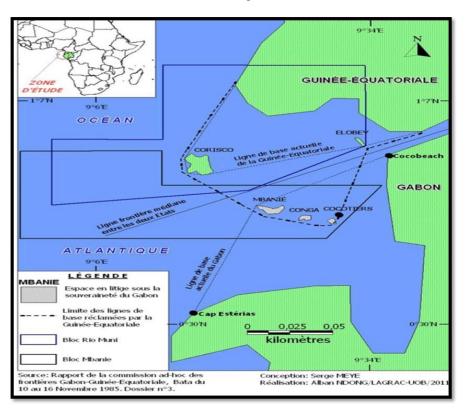
^{23. «} Île de Mbanié: Bongo et Obiang enterrent la hache de guerre », *La Tribune Afrique*, 15 novembre 2016, disponible sur : https://afrique.latribune.fr [consulté le 16 août 2021]. 24. « Gabon-Guinée équatoriale : les coulisses du bras de fer pour l'île de Mbanié à la CIJ », *Jeune Afrique*, 15 avril 2021, disponible sur : www.jeuneafrique.com [consulté le 27 août 2021].

Drapeau gabonais flottant devant le poste de gendarmerie de l'île M'banié



Source : P. Moundounga Mouity, « Dynamique géopolitique maritime en Afrique centrale : Brèves réflexions sur le différend frontalier maritime entre Gabon et Guinée Équatoriale », op. cit.

Carte 3 : Localisation des îlots litigieux entre le Gabon et la Guinée Équatoriale



Source : Rapport de la commission ad-hoc des frontières Gabon-Guinée-Équatoriale, Bata du 10 au 16 novembre 1985. Dossier n° 3. Conception : Serge Meye. Réalisation : Alban Ndong/LAGRAC-UOB/2011.

Les potentialités de l'espace maritime disputé

L'intérêt du Gabon et de la Guinée Équatoriale pour cet espace maritime est dû à d'éventuelles réserves d'hydrocarbures *offshore*. Bien qu'il n'existe aucune étude prospective sur le potentiel géologique de cet espace, les profils géologiques des espaces adjacents tendent à accréditer la présence de gisements d'hydrocarbures²⁵. D'ailleurs, l'espace maritime du Golfe de Guinée, surtout entre le Delta du Niger et la région de Luanda, est une zone d'importance stratégique où tous les États sont des producteurs de pétrole depuis des décennies²⁶.

À côté de cet enjeu premier, l'espace maritime disputé²⁷ est riche sur le plan halieutique. En effet, à côté des facilitations au transport maritime, la pêche, à cause des ressources halieutiques du Golfe de Guinée, peut contribuer à la croissance et à sortir les populations de la pauvreté. Comme l'espace disputé ne fait pas l'objet d'une exploitation industrielle car aucune société de pêche ne dispose d'une autorisation d'un des États en raison du différend, les richesses halieutiques doivent y être abondantes.

^{25.} P. Moundounga Mouity, « Dynamique géopolitique maritime en Afrique centrale : Brèves réflexions sur le différend frontalier maritime entre Gabon et Guinée Équatoriale », op. cit.
26. J. Ndoutoume Ngome, « Aspects géopolitiques et géostratégiques de l'exploitation pétrolière dans le Golfe de Guinée », op. cit., p. 32. La production pétrolière a commencé après la Seconde Guerre mondiale en débutant d'abord en Angola, en 1956. Il s'est poursuivi au Gabon (1957), au Nigeria (1958), puis au Congo-Brazzaville, au Zaïre, au Cameroun et à la Guinée Équatoriale dans les années 1990. Lire B. Augé, « Conséquences économiques et politiques de la chute de la production pétrolière en Afrique subsaharienne à l'horizon 2030 », Études de l'Ifri, Ifri, juin 2021. 27. G.-S. Bignoumba, S. Loungou, P. Pottier et al., « La mer convoitée, usages et occupations de l'espace maritime gabonais », Les régions littorales du Gabon ; éléments de réflexion pour une planification stratégique du territoire, Geolittomer, p. 132, 152 et 154.

La Stratégie maritime intégrée du Gabon : concept, architecture institutionnelle et problèmes

La SMIG est le document de référence des autorités gabonaises en matière de politique maritime. Officialisée par le décret du 25 septembre 2017, la SMIG permet d'intégrer une vision nationale, mais également continentale, axée pour l'essentiel sur la dimension sécuritaire. La SMIG se construit autour de plusieurs acteurs (publics, privés) investis et regroupés autour du Conseil national de la mer (CNM).

La SMIG: origine et définition

La SMIG « résulte, d'une part, de la prise de conscience par les pouvoirs publics de l'énorme potentiel dont est doté le pays et, d'autre part, de leur souci d'aboutir à une mise en valeur cohérente des ressources disponibles et de l'espace maritime national²⁸ ». Cette prise de conscience nationale fait suite à la Stratégie africaine intégrée à l'horizon 2050, dite Stratégie AIM 2050²⁹. Celle-ci a été adoptée le 6 décembre 2012 à Addis-Abeba par la deuxième Conférence des ministres africains en charge des questions maritimes connexes organisée par l'UA. La SMIG est donc le produit d'un policy transfer inspiré par l'UA.

Une inspiration panafricaine

La SMIG est le produit gabonais d'une feuille de route panafricaine ayant pour but de déterminer les priorités pour développer l'économie bleue en Afrique. Les menaces et les vulnérabilités identifiées dans l'espace maritime de l'Afrique comprennent entre autres :

Les crimes transnationaux (y compris le trafic illégal des armes et de la drogue, la piraterie et le vol à main armée en mer, le mazoutage illicite/vol du pétrole brut sur le long des côtes africaines, le terrorisme

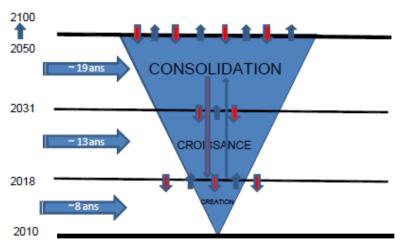
^{28.} L. E. Ndjambou *et al.*, « Gestion des espaces maritimes et enjeux halieutiques en Afrique centrale : le cas du Gabon », *Espace Politique*, vol. 39, n° 3, 2019, disponible sur : https://journals.openedition.org [consulté le 11 juillet 2021].

^{29. «} La Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans à l'horizon 2050 », Union Africaine, 2012.

maritime, le trafic humain, l'immigration clandestine par la mer);

- La pêche illégale, non déclarée ou non réglementée, la surpêche et les délits écologiques (le naufrage délibéré et le déversement du pétrole et de déchets toxiques, etc.);
- Les catastrophes naturelles, la dégradation de l'environnement et le changement climatique ;
- La communication stratégique et la cybercriminalité ;
- Le cadre juridique vulnérable ;
- L'absence de mise à jour des cartes nautiques et des informations maritimes dans un certain nombre d'États membres de l'UA³⁰.

Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans – Horizon 2050



Source : Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans 2050, p. 13.

En complément de cette stratégie panafricaine, une multitude de protocoles (Protocole de Kinshasa sur la gestion de la stratégie de sécurisation des intérêts vitaux en mer de 2009³¹), de processus (Processus de Yaoundé pour une stratégie dans le Golfe de Guinée de 2013³²), de programmes d'aides de bailleurs internationaux (Programme

^{30. «} La Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans à l'horizon 2050 », Union Africaine, 2012, p. 11.

^{31.} C'est un accord qui vise à favoriser une synergie d'action entre la Commission du Golfe de Guinée, la Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC) et la Communauté économique des États de l'Afrique occidentale pour une stratégie de sécurité des mers contre la piraterie maritime et la pollution marine.

^{32.} En application de résolutions du Conseil de Sécurité des Nations unies, ce Processus vise notamment à mettre en place une architecture de sécurité composée de 26 centres dédiés, allant du niveau national au niveau inter-régional, répartis sur toute la côte atlantique de l'Afrique du Sénégal à l'Angola.

d'appui à la stratégie de sûreté et de sécurité maritimes en Afrique centrale financé par l'Union Européenne de 2017³³), ont été pris en compte par les rédacteurs de la SMIG. Comme elle a été inspirée par cette production de documents régionaux et continentaux, ses objectifs sont conformes à ceux de ces textes :

- Prévenir les actes illégaux et criminels en mer et coordonner les actions avec les autres organes ;
- Protéger le droit d'accès sur le territoire maritime national et défendre son intégrité;
- Accroître la création de richesses par la diversification de l'économie du « Gabon Bleu ».

Une définition nationale

La stratégie de sécurisation du « Gabon Bleu » est à l'intersection de la politique continentale sur la mer et de la politique nationale de développement qui fait une large place à la diversification économique. Mise en avant dans le « Plan stratégique Gabon émergent », cette diversification économique territoriale s'articule autour de quatre piliers : « Le Gabon minier » (l'exploitation d'autres ressources minières et géologiques, l'industrie pétrochimique et l'industrie métallo-sidérurgique, etc.), « Le Gabon énergie » (le gaz naturel, l'hydroélectricité, l'énergie solaire et la biomasse forestière), « Le Gabon vert » (l'agriculture agroécologique, l'industrie du bois, l'industrie des biotechnologies et le géotourisme) et « Le Gabon gris » (les technologies de l'information et de la communication, les services financiers et bancaires, les services professionnels pour entreprises et la formation et recherche scientifique)³⁴.

La SMIG comprend ainsi quatre principaux axes permettant la sécurisation et la valorisation du domaine maritime :

- La sécurisation de l'espace marin national par les forces de défense et de sécurité ;
- Le renforcement de la coopération internationale ;
- Le développement de l'économie maritime, en particulier d'une industrie halieutique nationale ;

^{33.} C'est un programme d'appui pour renforcer la sûreté et la sécurité maritimes en Afrique centrale, à travers la CEEAC, dans le but de consolider la gouvernance maritime et la maîtrise des espaces maritimes, d'adapter les cadres juridiques nationaux/régionaux aux standards internationaux, de renforcer l'application des lois dans les États membres et de faciliter et de coordonner l'implication accrue de la société civile et du secteur privé dans le processus de politique maritime intégrée.

^{34.} A. Bongo Ondimba, « L'Avenir en Confiance », Projet de société de candidature à l'élection présidentielle 2009, p. 8-9.

La gestion des écosystèmes marins nationaux en vue de prévenir et réduire les dommages provenant notamment de l'action anthropique³⁵.

En ce qui concerne l'axe environnemental de la SMIG, le Gabon est le premier pays du continent à avoir créé, en 2017, 20 aires marines protégées qui comprennent 11 réserves aquatiques et 9 parcs marins. Ce réseau qui s'étend sur plus de 53 000 km² constitue la plus grande réserve océanique d'Afrique et protège 26 % des eaux territoriales gabonaises³⁶. À travers la création de cet ensemble, le gouvernement gabonais a également élaboré un plan de gestion durable de la pêche pour lutter contre la pêche dite illicite, non déclarée et non réglementée et la surpêche³⁷.

Compte tenu de ses objectifs ambitieux et de ses moyens limités, la SMIG s'accompagne d'un plan de mutualisation des moyens et des actions. Ce plan intègre toutes les composantes militaires et civiles qui concourent à assurer la sécurité maritime du Gabon et ces dernières sont encouragées à travailler de concert et en bonne intelligence.

Plan de mutualisation des actions et des moyens

Domaines d'interventions et	Élaborations des organisations				
missions concernées	Ministères	Service/ Organisme	Autorités	Juridiction	
	eraineté et protection	des intérêts nationaux			
Surveillance des approches maritimes, protection du trafic maritime et des installations en mer, lutte contre le terrorisme et la piraterie, Interventions en mer		Marine Nationale	Règles d'engagement, détenir des suspects	Toutes les eaux en défendant le	
Renforcement des Lois maritimes et renseignements		Gendarmerie Nationale		Gabon et répondre aux crimes	
ISR	Défense	Armée de l'air	Faire respecter les lois, Arrestation et saisir les navires	internationaux.	
Police et contrôle de pavillon	Défense, Marine Marchande et organes portuaires, Ministère Intérieur	Marine Nationale, Police Nationale, Gendarmerie Nationales, Douanes			
Sau	ivegarde des personn	es et des biens en me	er		
Recherche et sauvetage	Défense, Marine Marchande et organes	Marine Nationale/Armée de l'air		Toutes les eaux notamment la	
Réponse aux catastrophes	portuaires	Marine Nationale		Zone Économique	
Assistance médicale en mer, contrôle sanitaire des personnes et des cargaisons	Défense, Santé	Marine Nationale, Service de santé des gens de mer		Exclusive (ZEE)	

^{35. «} Stratégie maritime intégrée du Gabon », 2017, p. 3.

^{36. «} Gabon Bleu : Vers la création de 9 réserves marines », *Gabon Review*, 27 avril 2017, disponible sur : www.gabonreview.com [consulté le 25 août 2021].

^{37.} Plan stratégique pour le développement durable de la pêche et de l'aquaculture : Potentialités-contraintes-politique sectorielle et programme prioritaire quinquennal 2011-2016 ; réactualisé 2017-2022.

	Sécurité	Maritime		
Transport maritime. Inspection des navires et des Permis. Opérations Portuaires. Sécurité et Règlements, surveillance et police de la navigation maritime, sûreté des navires	Marine Marchande & Matériel de Port	Marine Marchande	Règlement et Enregistrement de Traffic Marine Commercial,	
Immigration	Ministère de	Commandement en chef Police nationale Marine Nationale	Émission de Licences, Recueillir les Frais	
Opérations Portuaires, Sécurité et Règlements, Protection des épaves maritimes, signalisation maritime	l'Intérieur, Sécurité & Immigration, Défense Ministère des Transports	Autorités Portuaires	Appliquer les Lois d'Immigration Application de la Loi, Arrestation, Émission de Licences, Percevoir des Frais	Toutes les Eaux Territoriales (TET)
Police des stations Radioélectriques en mer				
Protection	n de l'environnement	et Gestion des espa	ces protégés	
Protection des Mammifères Marins, Contrôle de Licences, protection des aires marines, police des pêches maritimes	Ministère de l'Économie Forestière, des Eaux, de la Pêche et des Parcs nationaux, Défense	Direction Générale de la Pêche et de l'Aquaculture (DGPA), Agence Nationale des Parcs Nationaux (ANPN), Douanes, Marine Nationale, etc.	Arrestation, Imposer des Amendes, Émission de Permis, Collecter des Taxes, Saisir des navires	TET et ZEE pour la DGPA – tous les bateaux dans les Parcs Nationaux pour ANPN - tous les bateaux
Information Nautique et météorologique en mer	Ministère de l'Environnement	Direction Générale de la Météorologie		
Lutte contre la pollution accidentelle et les rejets des navires en mer, protection des aires marines, contrôle et surveillance des travaux dans le fond marin	Ministère de l'environnement, Ministère des Hydrocarbures, Défense	Marine Nationale, Direction Générale des Hydrocarbures, Direction Générale de l'Environnement et de la Protection de la Nature, Office des Ports et Rades du Gabon		
	Lutte contre les activ		es	T
Lutte contre la contrebande maritime des marchandises prohibées ou fortement taxées	Ministère de l'Économie, l'Intérieur, Défense, Justice	Douanes, Marine Nationale, Gendarmerie Nautique, Police, Direction Générale des Affaires Juridique et Internationale	Appliquer les	
Lutte contre le trafic humain et des produits stupéfiants en mer	Défense, Justice, Sécurité et Immigration	Marine Nationale, Gendarmerie Nautique, Police Nationale	Lois, Arrestation	

Source : « Stratégie maritime intégrée du Gabon », 2013, p. 24-26.

En permettant à l'ensemble des acteurs du domaine maritime de se concerter et de mutualiser leurs efforts pour gérer au mieux les moyens et les ressources disponibles, la SMIG vise l'amélioration de la gouvernance maritime, la protection des intérêts vitaux du pays en mer et la mise en valeur importante de la mer. En favorisant une gouvernance maritime efficace, le but ultime de la SMIG est enfin d'attirer les capitaux, d'encourager la croissance et de permettre à l'État d'améliorer les conditions de vie des Gabonais.

L'architecture institutionnelle de la SMIG

Le Conseil national de la mer

La SMIG est pilotée par le Conseil national de la mer (CNM), un organe créé par décret le 25 septembre 2014. Il a la charge de concevoir et coordonner l'action en matière de délimitation, d'aménagement et de sécurité du domaine maritime mais aussi fluvial et lagunaire. Sous l'autorité directe du président de la République, il constitue un cadre de planification et de coordination interministériel novateur dans la mesure où la gestion et la sécurisation de la mer et du littoral ont toujours été abordées de façon sectorielle, voire cloisonnée. Le CNM comprend un comité stratégique, un comité technique et un secrétariat permanent :

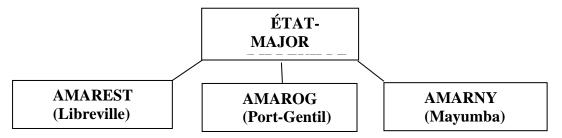
- Le comité stratégique est l'instance d'orientation dudit conseil. Il se compose de plusieurs administrations civiles et militaires (Marine marchande, Intérieur, Défense nationale, etc.). Il se réunit sur convocation du président de la République en vue de se saisir de questions techniques.
- Le comité technique regroupe des acteurs publics et privés du domaine maritime et il est chargé d'offrir des recommandations et des rapports concis sur des problèmes spécifiques.
- Le secrétariat permanent assure la gestion quotidienne du CNM et il est chargé de la préparation des travaux des deux comités et de la coordination des activités en mer.

L'organisation territoriale de la sécurité maritime

L'appropriation d'un espace stratégique se matérialise par une organisation territoriale spécifique. L'arrondissement maritime est un découpage administratif géographique, civil et militaire du territoire maritime. Le terme de région maritime, un temps utilisé en lieu et place de celui d'arrondissement maritime, n'est plus actuellement légalement utilisé. Les trois arrondissements

couvrant le domaine maritime gabonais sont subdivisés en tenant compte des frontières des différentes provinces littorales.

Les arrondissements maritimes du Gabon

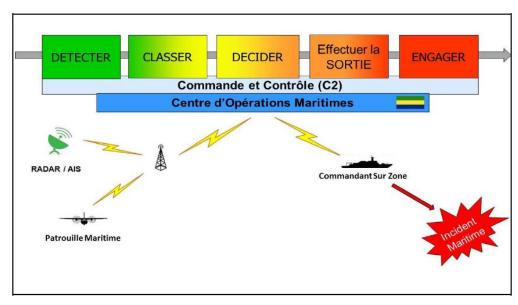


AMAREST : Arrondissement de l'Estuaire ; AMAROG : Arrondissement de l'Ogooué-Maritime ; AMARNY : Arrondissement de la Nyanga.

Ces arrondissements sont dotés chacun d'un Centre de sécurité et de surveillance interministériel ainsi que de moyens nautiques d'intervention et de surveillance dédiés et localisés. Leurs missions reposent sur un concept opérationnel tridimensionnel : détecter, classer et engager :

- La détection consiste à utiliser des détecteurs des navires ou des avions pour localiser les cibles tout en économisant les moyens ;
- La classification consiste à suivre et analyser, à partir du Centre des opérations maritimes nationales, les informations de cible communiquées à travers une image maritime unique des activités suspectes ;
- L'engagement consiste à déployer les moyens adéquats en fonction de la menace et de la zone d'intervention.

Schéma du concept opérationnel tridimensionnel des forces navales



Source : « Stratégie maritime intégrée du Gabon », 2013, p. 19.

Les problèmes de la SMIG

L'insuffisance des moyens de la marine nationale

Même si le Gabon dispose d'autres corps dotés d'unités nautiques (la gendarmerie nationale et la garde républicaine), la Marine nationale est le pilier de la mise en œuvre de la SMIG. Cependant, ses moyens ne sont pas à la hauteur de ses missions de plus en plus nombreuses.

Historiquement, la mission de la marine fut, essentiellement, la surveillance côtière. Ne disposant que d'un seul bâtiment garde-côte, la marine assurait, en réalité, les missions de la police côtière et de la gendarmerie nautique d'aujourd'hui. Son rayon d'action se limitait aux eaux côtières. Actuellement, la marine est investie de trois catégories de prérogatives. La première consiste à assurer la protection, la défense de la souveraineté et de l'intégrité territoriale. En second lieu, elle assume le maintien et la restauration de l'ordre public en mer aux côtés des forces de gendarmerie. Elle contribue donc à la surveillance maritime, c'est-à-dire la surveillance de la pêche, la protection et le contrôle de la navigation, les recherches, sauvetages et évacuations en mer, la lutte contre l'immigration clandestine, etc. Cependant, malgré la dotation récente de la part de la Chine d'un patrouilleur, l'armée dispose d'équipements jugés insuffisants par le personnel marin pour protéger convenablement les côtes. En effet, les équipements de la marine nationale sont :

- 2 patrouilleurs P400 : le Général Ba-Oumar P07 (reçu en 1988) et le
 Colonel Djoué Dabany P08 (reçu en 1990) ;
- 3 vedettes garde-côtes : le Ngolo (Italie 1977), le Nguene (États-Unis 1975) et le Léon Mba (1968 désactivé c'est-à-dire en panne donc inactif).
- 4 vedettes côtières : le Cocobeach, le Port-Gentil, l'Omboué et le Mayumba, unités reçues en août 2010.

Forte de seulement 700 hommes, la marine est toutefois dotée d'un centre de commandement, de contrôle et de gestion de crises maritimes créé en 2017³⁸. Dans un souci d'efficacité de l'action de l'État en mer, ce centre réunit donc toutes les administrations concernées par le domaine maritime. Il permet de mutualiser les efforts pour améliorer les échanges d'informations entre services de l'État, éviter les pertes de temps et être plus efficace. Ce centre est connecté aux systèmes de radars et aux satellites internationaux dont l'Agence gabonaise des études et d'observations spatiales collecte les informations. Par exemple, dans le domaine de la pêche, le Gabon a déjà consenti des efforts en matière de système de Suivi, de contrôle et de surveillance (SCS) aérien, terrestre et maritime³⁹. Le SCS intègre le système Argos qui est un dispositif de localisation et de collecte de données par satellite. En ce qui concerne la surveillance de l'exploitation halieutique, dans la même logique de surveillance, le Gabon a lancé la plateforme « Nemo » pour le suivi des embarcations de pêche artisanale maritime. La balise satellitaire « Nemo » permet de savoir à tout moment où se situe chaque embarcation et où se situe chaque pécheur. Ainsi, « le Gabon est le premier au monde à équiper l'intégralité de sa flotte, soit environ 1 000 pirogues avec ce type de balise. Et ce, conformément à la vision du Gabon Bleu⁴⁰ ». Cette action fait suite à la signature d'un protocole d'accord d'une valeur de 17 milliards de FCFA entre le Gabon et l'Union européenne pour la préservation et la gestion des ressources halieutiques. Le dispositif de surveillance permettra d'améliorer le contrôle des captures par les petits pêcheurs afin d'atteindre un objectif de gestion durable de la ressource. Avec l'appui de certains bailleurs, le Gabon investit dans « la connaissance des zones de pêche et des aires marines protégées, la sécurité des pécheurs lors de la navigation à mer grâce à la technologie et le suivi par satellite⁴¹ ». Cette orientation technologique en fait un des pionniers en la matière dans la région.

^{38. «} Conseil national de la mer de haut niveau : validation de la stratégie maritime intégrée du Gabon », *Journal L'Union*, 9 mars 2012, p. 3.

^{39.} Entretien avec un lieutenant de la Marine, Libreville, 31 août 2021.

^{40. «} Pêche artisanale : le Gabon lance 'Nemo' l'application de surveillance des embarcations en mer », *Le Nouveau Gabon*, 5 juillet 2021, disponible sur : www.lenouveaugabon.com [consulté le 15 août 2021].

^{41.} Entretien avec Jean De Dieu Mapaga, président de la Confédération des coopératives des pécheurs artisanaux du Gabon, Libreville, 31 août 2021.

Les défis de la mise en œuvre

Les défis de la stratégie maritime sont l'absence d'un plan d'actions, de financements dédiés et de communication/coordination.

Il n'existe à ce jour aucune stratégie de financement *stricto sensu* de la SMIG. En effet, parmi toutes les lois de finances votées au parlement depuis l'adoption de la SMIG, aucune d'entre elles ne lui alloue un budget propre. Dès lors, le financement de son fonctionnement repose sur les allocations budgétaires annuelles de chaque structure associée à sa mise en œuvre qui doit y consacrer une partie de son budget. Dès lors, le financement de la SMIG dépend de sa priorisation (variable) par les diverses administrations et agences impliquées. Le travail pour la SMIG s'insère donc dans les tâches régulières des différentes structures dont la coordination est mise à mal par des problèmes de communication. La coordination entre ces différentes agences et administrations est balbutiante. En effet, « la stratégie de sécurisation de nos côtes est parfois mise à mal par le fait que les agents sur le terrain, soit ne savent pas qui est censés faire quoi, soit par le fait de s'arroger des compétences au-delà des prérogatives⁴² ».

Par ailleurs, l'harmonisation et l'actualisation du cadre réglementaire sont un chantier qui ne fait que débuter. La nécessité de réactualiser des lois pour la gestion du domaine maritime ne s'est pas encore pleinement imposée. Néanmoins, les actes de piraterie ou d'immigration illégale ont été intégrés dans le nouveau Code pénal du 5 juillet 2019 qui les répriment clairement (articles 395 à 399 pour la piraterie et articles 342 à 349 pour l'immigration clandestine.

Conclusion

Avec la SMIG, le Gabon innove mais force est de reconnaître que la politique de sécurité du territoire bleu se révèle un défi majeur pour la souveraineté d'un petit État tel que le Gabon. Cette stratégie préconise une mutualisation des opérations de surveillance de la côte qui prend l'aspect, d'une part, d'une sécurisation mise en œuvre par la Marine nationale et la Gendarmerie nautique en collaboration avec la Marine marchande et, d'autre part, du développement de la coopération régionale, continentale et même internationale. La politique de sécurité maritime du Gabon à travers la SMIG résulte d'une prise de conscience nationale issue d'une mise sur l'agenda africain et régional de la problématique de la sécurité maritime. Elle s'articule autour de l'amélioration de la gouvernance maritime, de la protection des intérêts vitaux du pays en mer et de la mise en valeur des ressources marines. Pour ce faire, la collaboration entre les forces de sécurité, de défense et l'administration publique est essentielle avec pour chef de file, le président de la République.



