

SERVICE HYDROGRAPHIQUE  
ET OcéANOGRAPHIQUE  
DE LA MARINE

DIRECTION DES MISSIONS INSTITUTIONNELLES  
ET DES RELATIONS INTERNATIONALES

Division des relations extérieures

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

Paris, le 12 juillet 2012

N° 011 SHOM/DMI/REX/NP

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

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

Objet : Transmission du rapport relatif à la mission de l'IGA Michel Le  
Gouic en Guinée-Bissau.

P. jointe(s) : Un rapport sur la situation hydrographique en Guinée-Bissau.

-  
Messieurs les directeurs,

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

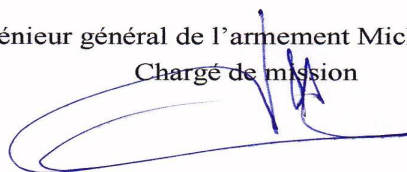
Une version en portugais a été établie par le service hydrographique portugais.

La prise de conscience de l'importance de l'hydrographie en tant qu'infrastructure stratégique nationale est claire, mais il n'y a pas encore de projet structuré pour la prendre en compte dans la durée. Il est pourtant apparu nettement que les acteurs rencontrés se sentent très concernés et souhaitent voir se développer notamment un projet de réhabilitation du chenal de Geba. Cette voie d'accès à Bissau est en effet cruciale pour l'économie de la Guinée.

La conscience du fait maritime inclut des préoccupations de nature environnementale et de souveraineté. Il serait particulièrement bienvenu qu'une délégation de Guinée-Bissau puisse être présente à la prochaine réunion de la CHAtO en fin d'année.

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

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



---

Destinataire(s) : BHI – IHPT (président de la CHAtO)

Copie(s) extérieure(s) : AD France – M. Rui Silva (IHPT) – M. Alberto Tipote (APGB) – Direction de la marine marchande – Direction de la marine de guerre nationale – Direction générale de la géodésie et du cadastre – M. le secrétaire d'Etat chargé de la pêche – Direction générale de l'environnement

Copie(s) intérieure(s) : DG – DMI – REX – DOPS – NA – Archives générales – Guinée-Bissau



JUIN 2012

## Compte rendu de la visite conduite par l'OHI en Guinée-Bissau en février 2012

### 1 Eléments de contexte

1.1 En mai 2004, une équipe d'experts de l'organisation hydrographique internationale (OHI) a mené une mission d'évaluation des capacités hydrographiques de la Guinée-Bissau, et de sensibilisation sur l'importance de l'hydrographie pour l'exercice de la souveraineté nationale, la mise en œuvre des engagements internationaux pris notamment à travers les conventions de l'organisation maritime internationale (OMI) et le développement économique maîtrisé.

Cette mission a donné lieu à un compte rendu avalisé par les autorités guinéennes, notamment lors de la 8<sup>ème</sup> réunion de la commission hydrographique de l'Atlantique oriental (CHAtO)<sup>1</sup> tenue à Brest (France) en octobre 2004. Ce compte rendu formulait un plan d'action pour une amélioration progressive de la prise en compte de l'hydrographie dans la stratégie nationale et internationale de la Guinée-Bissau.

Au sein de l'OHI, le sous-comité pour le développement des capacités (SCBC) a souhaité renforcer la proximité de l'accompagnement des pays intéressés en désignant des représentants au sein des commissions hydrographiques régionales. C'est ainsi que l'IGA Michel Le Gouic a été mandaté pour visiter trois pays de l'Afrique de l'Ouest dont la Guinée Bissau (cf annexe I). Pour la visite de la Guinée-Bissau du 27 au 29 février 2012, il était accompagné de M. Rui Miguel Pinto da Silva de l'Institut hydrographique du Portugal, qui entretient au bénéfice de la navigation internationale la documentation nautique des eaux guinéennes.

1.2 La Guinée-Bissau est membre de l'organisation maritime internationale (OMI), mais n'est pas signataire des grands instruments de cette organisation [SOLAS (safety of life at sea) qui est porteur entre autres du code ISPS (International Ship and Port Security), SAR (search and rescue), Marpol (maritime pollution), GMDSS (global maritime distress and safety system), STCW (standards of training, certification and watchkeeping for seafarers)...].

Même non signataire de ces instruments, la Guinée-Bissau met en œuvre certains d'entre eux (ISPS et STCW via l'APGB (autorité des ports de Guinée-Bissau), ou SAR via sa marine) et reconnaît clairement la pertinence des autres.

---

<sup>1</sup> La Guinée-Bissau est membre associé à la CHAtO et participe régulièrement à ses conférences : 2 représentants à la 8<sup>ème</sup> réunion (Brest – octobre 2004), 2 à la 9<sup>ème</sup> (Dakar – décembre 2006) et 2 à la 11<sup>ème</sup> (Accra – novembre 2010).

1.3 La question de la mise en œuvre de la convention des nations unies sur le droit de la mer (UNCLOS) a été évoquée lors de nombre d'entretiens. La géographie du pays montre clairement une large ouverture vers le domaine océanique, une possible zone économique exclusive de plus de 100 000 km<sup>2</sup> (plus de trois fois la surface du territoire émergé) et peut-être une significative extension du plateau continental juridique.



1.4 Le port majeur est celui de Bissau, mais son accès a souffert d'un manque d'entretien et des incertitudes politiques récurrentes : aussi observe-t-on une érosion du trafic que l'augmentation des coûts d'assurance ne fait qu'accentuer. Ce port est pourtant bien localisé pour une activité régionale (notamment avec Ziguinchor en Casamance, assez bien desservi par voie routière), voire transcontinentale (avec le Brésil, lusitanophone et pour qui la Guinée Bissau est un des plus proches voisins africains).

Un nouveau port de pêche industrielle a été inauguré fin 2011 à Bandim, à la périphérie de Bissau. Ce port, qui a bénéficié du concours financier de la BAD (banque africaine de développement), vise une augmentation significative des volumes de débarquement de poisson et une mise aux normes des installations pour l'approvisionnement des marchés européens.

Un projet de port en eau profonde est en cours à Buba (horizon 2018), mais ce port serait essentiellement minéralier (bauxite), et la liaison avec Bissau est malaisée.

Les autres ports (Cacheu, Bolama) sont de faible capacité.

## 1.5 Divers

- L'OMI a préparé un programme facultatif d'audit<sup>2</sup> de ses Etats membres pour une vérification de leur conformité avec les instruments obligatoires de l'OMI. L'un de ces instruments est la Convention SOLAS, Règle V/4, qui demande la publication d'avertissements de navigation et la Règle V/9 qui impose la fourniture de services hydrographiques. Ce dispositif d'audit est appelé à devenir obligatoire au cours de la décennie à venir et s'appliquera à la Guinée-Bissau, membre de l'OMI.
- La Guinée-Bissau est membre de l'OMAOC (Organisation Maritime pour l'Afrique de l'Ouest et du centre) et de la PMAWCA<sup>3</sup> (Association des Autorités Portuaires et Maritimes de l'Afrique Centrale). Les projets et programmes de l'OMAOC comprennent notamment 5 sections dont une relative à la sécurité et la sûreté maritimes et à la protection de l'environnement marin.
- Un département d'hydrographie qui a pour objectif de coordonner toutes les activités en rapport avec l'hydrographie et la sécurité maritime portuaire a été créé en mai 2010 au sein de APGB.

## 2 Déroulement de la visite de l'OHI

**26/02/2012** : Départ de Lisbonne à 21:50

**27/02/2012**

10:00 - 10:30 Réunion avec l'Administration des Ports du Guinée-Bissau

Avec l'Eng<sup>o</sup> Mário Musante de Silva, Directeur général de APGB. (tél : + (245) 665 21 52, télécopie +(245) 320 41 14, courrier électronique : [silva.loureiro@yahoo.com.br](mailto:silva.loureiro@yahoo.com.br)).

En présence de :

Cte Alberto Tipote, Chef Département de Hydrographie et responsable de l'implémentation du code ISPS (tel : + (245) 666 42 59, courrier électronique : [altybeto@hotmail.com](mailto:altybeto@hotmail.com));

M. Anselmo Gomes Lopes, Directeur du cabinet d'études et planification, (tel : + (245) 320 41 10, +245 6605712, télécopie + (245) 320 41 14, courrier électronique : [abgl\\_5@yahoo.com.br](mailto:abgl_5@yahoo.com.br)).

10:45 - 11:30 Réunion avec le Secrétariat d'Etat des Transports et Communications

Avec M. Cesário Ferreira Silva, Chef de cabinet de SETC.

11:45 - 12:45 Réunion avec la Direction Générale de la Marine Marchande

---

<sup>2</sup> Voir par exemple : [http://www.iho-ohi.net/mtg\\_docs/circular\\_letters/french/2006/LC10F.pdf](http://www.iho-ohi.net/mtg_docs/circular_letters/french/2006/LC10F.pdf).

<sup>3</sup> L'OHI a des relations suivies avec l'AGPAOC : le CV H Gorziglia, directeur, a ainsi rencontré l'association à Douala en février 2005.

Avec M. Armando Luís Abubana, Directeur Général de DGMM. (tel : + (245) 6646980 , télécopie + (245) 50 05, courrier électronique : [arlusa45@hotmail.com](mailto:arlusa45@hotmail.com))

En présence de :

Cte António Cabral Avelino, adjoint du Directeur général et Capitaine des Ports de Guinée-Bissau.

15:00 - 16:00 Réunion avec le Commandant de la Marine de Guerre Nationale

Avec CFR Carlos Alfredo Mandungal, Vice-CEMM.

En présence du CTEN Boaventura Djassi, Chef de Cabinet du CEMM.

**28/02/2012**

09:30 - 12:00 Réunion commune avec la Direction Générale de Géographie et du Cadastre et la Direction Générale de l'Environnement

Avec M. Braima Biai, directeur général de géographie et du cadastre, (tél : + (245) 660 91 52, télécopie + (245) 20 36 11, courrier électronique : [biaib@yahoo.fr](mailto:biaib@yahoo.fr))

En présence de :

M. Guillaume de la Côte, représentant du Directeur Général de l'Environnement,

M. Betam Namam, Chef du Service de Géographie,

Cte Adriano Rofino Sanca, Chef du Service de Balisage de l'APGB.

12:30 - 13:00 Réunion avec le Secrétariat d'Etat des Pêches

Avec M. Henrique Silva, Directeur Général de CIPA (centre de recherche de pêche appliquée) et coordinateur du projet PASP (projet d'aide au secteur des pêches),

En présence de :

M. Malam Mané, Économiste du projet d'aide au secteur des pêches.

15:00 - 16:00 Réunion avec la Direction Générale de Coopération Internationale

Avec M. Boubacar Dabo, Directeur Général de Coopération Internationale, (tél : + (245) 550 84 75 ou 660 84 75, courrier électronique: [boubacar\\_db3591@hotmail.com](mailto:boubacar_db3591@hotmail.com))

En présence de :

M. João Mussa Dantas, Directeur de la Coopération Multilatérale,

M. Julião Almeida, Directeur de la Coopération Bilatérale.

**29/02/2012**

09:00 - 11:00 Réunion finale avec le Secrétariat d'Etat des Transports et de Communications et l'Administration des Ports du Guinée-Bissau

En présence de :

M. Cesario Ferreira Silva, Chef de cabinet du SETC,

Cte Pedro Tipote, Adjoint au Directeur Général de l'APGB,

Cte Alberto Tipote, Chef du Département d'Hydrographie et chargé de l'implémentation du code ISPS,

Cte Adriano Rofino Sanca, Chef du Service de Balisage,

Cte Mário Domingos Gomes, Chef du Service Maritime (tél : + (245) 660 81 21, courrier électronique : [madogol@yahoo.com.br](mailto:madogol@yahoo.com.br)).

11:30 - 13:00 Visite au port de Bissau

15:00 - 16:00 Réunion avec SE l'Ambassadeur de France en Guinée-Bissau M Michel Flesch

Participants : IGA Michel Le Gouic, M. Rui Miguel Pinto da Silva, Cte Alberto Tipote

**01/03/2012** : Départ de Bissau

### **3 Analyse synthétique**

Il existe une préoccupation générale pour la sécurisation maritime (trafic, piraterie, frontières, souveraineté) : si, souvent, cette sécurisation est comprise comme une lutte contre les trafics et actes criminels, les interlocuteurs ont aussi inclus la sécurité de navigation ou la maîtrise des risques environnementaux.

Après plusieurs années de troubles politiques, l'image de marque doit être restaurée : cela passe par la confiance que les navigateurs peuvent apporter aux infrastructures offertes par la Guinée-Bissau : l'hydrographie, et en particulier la documentation nautique fiable qu'elle permet d'établir, fait partie de cette infrastructure.

#### 3.1 Visites institutionnelles

- Pour le ministère des affaires étrangères, de la coopération internationale et des communautés des relations extérieures, un Etat ne peut se tenir en marge de ce qui se passe dans le reste du monde et doit s'ouvrir aux organisations internationales compétentes. Le directeur général de la coopération se veut facilitateur, et porter les projets préalablement instruits au plan technique auprès des instances nationales : par exemple, pour les instruments de l'OMI (conventions SOLAS, SAR, MARPOL, SMDSM...), l'instance compétente est le conseil supérieur qu'il pourra saisir au vu de l'analyse technique préalable par les services du secrétariat d'Etat aux transports.

Ce ministère insiste enfin sur l'importance d'établir les frontières et les espaces maritimes de la Guinée-Bissau (souveraineté).

- Le secrétariat d'Etat aux pêches a également souligné l'importance de l'établissement de ces frontières. Le secteur de la pêche représente en effet une importante source de revenus qui bénéficie de l'appui de l'Union européenne, au titre de l'accord de pêche prorogé jusqu'en juin 2012. Cet accord comprend une contribution financière visant à la préservation des ressources halieutiques par la promotion d'une pêche responsable et la lutte contre la pêche illicite.

La création du port de Bandim, sous gestion privée, va dans le sens de la responsabilité souhaitée (et enfin sortir de la liste noire de l'UE en place depuis 2000), de même que l'étude en cours des ressources disponibles afin d'établir des quotas annuels que la société « Patrimoine » a charge de rétrocéder.

Concernant la lutte contre la pêche illicite, la Guinée-Bissau a créé une garde nationale relevant du SE aux pêches, mais qui se concentre sur les eaux territoriales du fait de la taille des navires impliqués dans la surveillance (12 à 15 m) et de leur autonomie (150 m).

Le SE aux pêches a enfin fait part de sa préoccupation concernant les conflits entre exploitation offshore et pêche d'une part, à l'envasement observé dans les chenaux d'accès, notamment dans le canal de Geba, d'autre part.

- Le secrétariat d'Etat à l'environnement et au développement durable se montre très concerné par les problèmes d'envasement, mais aussi par ceux d'érosion constatés dans le nord, notamment dans les zones non urbanisées (déforestation liée en particulier à la culture intense de la noix de cajou et au recours au bois pour la fourniture d'énergie domestique).

S'il existe de nombreuses zones protégées, localisées essentiellement le long des côtes, force est de constater que la réglementation se révèle difficile à faire respecter. Il apparaît enfin nécessaire de pouvoir s'appuyer sur une infrastructure géographique, assurant le lien entre la terre et la mer, opposable et actualisée régulièrement.

- L'Etat major de la marine souligne également les problèmes d'envasement qui gênent considérablement ses opérations. Les cartes publiées sont souvent en décalage avec la réalité observée (problèmes de sécurité de navigation) et elles sont, en outre, nécessaires à l'exercice de la souveraineté (l'exemple des frontières avec le Sénégal au Nord est évoqué).

La Marine est responsable de la mise en œuvre des mesures SAR (Search and Rescue) et, à ce titre, est utilisatrice de la documentation nautique qu'elle souhaite voir mise à niveau. Elle se révèle également préoccupée par les questions environnementales (par exemple la pollution des eaux douces suite à dragage en mer) : même si ces questions relèvent logiquement d'autres instances gouvernementales, elle ne peut pas ne pas les constater.

- Le problème d'attractivité du port de Bissau est majeur pour le secrétaire d'Etat aux transports et le directeur de la marine marchande. Du fait des problèmes de sécurité d'accès, notamment via le canal de Geba (qui n'a pas été dragué depuis 15 ans), les coûts d'assurance croissent et le trafic risque d'être dérouté vers Banjul et Dakar. Il est essentiel à la fois de rétablir les conditions d'accès (réhabilitation du balisage, dragage) et de se conformer aux conventions de l'OMI qui régissent le transport maritime [conventions Solas (notamment son



code ISPS), Marpol, STCW..]. Par contre, la mise en place d'une infrastructure SMDSM, pourtant à la base de la sécurisation de la navigation n'est pas évoquée : la phase 1 du développement des capacités hydrographiques a donc été rappelée, de même que l'existence d'une station Navtex à Dakar dont l'extension de couverture englobe les côtes guinéennes.

Un institut maritime a été mis en place, qui doit rassembler les acteurs du monde maritime et remonter les considérants techniques vers le Secrétariat d'Etat en charge des transports : un de ses objectifs est de proposer une initiative structurante pour 2015.

### 3.2 Visites à caractère technique

- La direction générale de la géodésie et du cadastre constate que la cartographie au 1/50 000 datant des années 70 doit être mise à jour. Cette action devrait logiquement débiter avec une unification des systèmes géodésiques à travers l'ITRF (ou sa matérialisation WGS84) ainsi que par une remise à niveau des références d'altitude (un projet de l'UE, soutenu par IGN-France International, avait été initié en 1996 avec un lien vers le Sénégal, mais l'instabilité politique n'a pas permis de le mener à terme).

Ces références sont essentielles pour une infrastructure géographique terre-mer, et par voie de conséquence, pour la modernisation de la cartographie nautique : elles impactent en particulier les questions relatives au cadastre, aux pêches, à la définition des zones de souveraineté et à la gestion des zones protégées (qui comprennent souvent une partie maritime).

- L'administration des ports de Guinée-Bissau (APGB) a accompagné l'ensemble des visites effectuées. Elle a pour rôle d'assurer un fonctionnement harmonieux du secteur portuaire à travers sa régulation et d'améliorer sa compétitivité. La sécurité maritime va dans le sens de la compétitivité.

Elle a apporté des précisions techniques permettant de prendre la mesure des problèmes évoqués.

Pour le canal de Geba ou le port de Bissau, l'envasement observé est de 11cm / an. Les derniers dragages datant de 1970, le tirant d'eau disponible a donc diminué de 4 à 5 mètres (constat effectué par le bureau d'études allemand Invos Lucker lors d'une étude préliminaire à une action financée par la banque mondiale dans le cadre de son projet de réhabilitation et de développement du secteur privé).

De plus, toutes les installations de signalisation sont hors service [Cathédrale (feu postérieur), Magasin au port (feu antérieur), Ilheu do Rei, Ponta Bandife (n'existe plus), Ilheu dos Passaros, Ponta Bernafel, Ponta Biombo, Jeta, Ile de Caio], mais figurent encore dans la documentation nautique ! Le flux de renseignements maritimes entre la Guinée-Bissau et la France (coordonnateur Navarea II) ou le Portugal (en charge au sein de l'OHI de l'entretien de la documentation nautique) est insuffisant pour décrire globalement la situation maritime du pays : or la préservation des importants enjeux économiques du pays dépend aussi du bon entretien de la connaissance cartographique.

L'APGB est aussi chargée de mettre en œuvre les instruments de l'OMI (notamment, le code ISPS) : même si ces instruments ne sont pas ratifiés, ils sont mis en œuvre, sauf ceux liés à la

diffusion des informations nautiques. Il y a là un vrai problème et le recours aux seuls pilotes ne peut restaurer la confiance des navigateurs.

Le port a été visité : les nombreuses épaves que l'on peut y observer constituent une gêne importante pour son utilisation et son développement : il serait utile de monter un projet visant à les démanteler.

#### **4 Conclusions et recommandations**

La visite de l'OHI s'est déroulée dans un réel esprit d'ouverture et de construction de la part des interlocuteurs guinéens. Chaque entrevue a été très bien préparée, malgré le court préavis et l'environnement politique (élections présidentielles) : en particulier, la précédente visite effectuée en 2004 était bien présente en mémoire. Il apparaît de ce fait utile de partir des actions suggérées en 2004 et de mesurer le chemin parcouru.

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

Force est de constater que la circulation de l'information nautique n'a pas évolué. Avec les moyens de communication actuels, largement mis en œuvre en Guinée Bissau, il est pourtant très simple d'informer le coordonnateur de la zone Navarea II (France) ou le service hydrographique portugais (qui établit les documents nautiques de référence).

Certes, les circonstances politiques n'ont pas favorisé un développement de ce secteur, mais celui-ci représente un investissement très faible au regard des bénéfices qu'il emporte, notamment en matière de confiance des navigateurs (et des assureurs).

Un rapprochement avec le Sénégal pour l'utilisation de sa station Navtex devrait aussi être recherché, l'actuelle station VHF d'une portée limitée à 50 M ne couvrant pas le canal de Geba.

L'OHI, via son sous-comité sur le développement des capacités (SCBC), la commission hydrographique régionale de l'Atlantique Oriental (CHAtO) ou le coordonnateur Navarea II peut aider à régler les questions techniques et organisationnelles qui pourraient lui être soumises.

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

Le Portugal est prêt à continuer à publier la documentation nautique relative aux eaux de Guinée Bissau, au vu des renseignements qui lui sont communiqués par les autorités guinéennes.

Outre la circulation de l'information nautique évoquée ci-dessus, cela suppose une capacité nationale à observer cette information. Le coût du levé hydrographique préalable au dragage du canal de Geba est estimé à 250 000\$. Ce montant serait peut-être plus utile en tant qu'investissement, car il permettrait à l'APGB de disposer d'un embryon de capacité hydrographique (phase 2 du développement) d'une part, de contrôler la qualité des dragages effectués d'autre part, et enfin de disposer d'une capacité de mesure hors de Bissau.

## La création d'un comité national pour l'hydrographie (ou la sécurité maritime)

La mise en place d'un institut maritime semble aller dans le sens de cette recommandation. Il n'a pas été possible cependant d'accéder aux documents le créant, et de ce fait il est difficile d'en mesurer la portée.

Un tel comité est cependant essentiel, tant les intérêts ministériels et économiques convergent vers un besoin partagé de maîtrise de l'information de géographie maritime.

### Regrets

Au vu des enseignements de la visite effectuée et de la conscience croissante qu'a la Guinée-Bissau du « fait hydrographique » qui se trouve implicitement ou explicitement présent dans la plupart des projets maritimes, notamment dans le cadre de l'action de l'Etat en mer ou des besoins de plus en plus prégnants d'affirmation de la souveraineté du pays hors de ses terres émergées, il eût été extrêmement utile de pouvoir rencontrer des représentants des ministères en charge de l'économie (ressources minérales en mer), de la recherche et de l'innovation (gestion intégrée des zones côtières, modélisation des risques ..) et du tourisme (essor de l'archipel des Bijagos). Etant donné les préavis, ces rendez-vous « manqués » n'emportent qu'un regret, pas une déception.

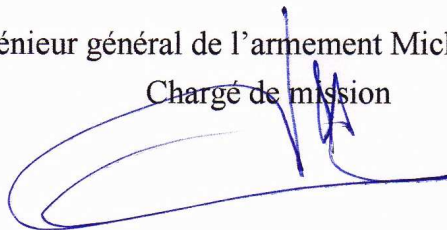
### Remerciements

Cette visite a été préparée efficacement par les services de l'APGB et M. Alberto Tipote, chef de son service hydrographie et en charge de la mise en œuvre du code ISPS, n'a pas ménagé son temps pour qu'elle se déroule le plus efficacement possible.

L'ambassade de France a facilité chaque fois que nécessaire ce bon déroulement et M. l'Ambassadeur a fourni un éclairage stratégique des plus utiles pour la compréhension des enjeux et des perspectives.

Chacun des intervenants guinéens a su à la fois faire part de ses attentes et de son implication. L'ouverture d'esprit et la disponibilité en faveur d'une avancée collective ont prévalu. Moi-même, ayant eu l'honneur de conduire la mission initiale de 2004, ai été très heureux de voir qu'elle restait bien connue.

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

A blue ink signature of Michel Le Gouic, consisting of a large, sweeping loop followed by a vertical stroke and a horizontal tail.

## Annexe I

INTERNATIONAL HYDROGRAPHIC  
BUREAU

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



BUREAU HYDROGRAPHIQUE  
INTERNATIONAL

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

Monaco, le 12 avril 2011

### LETTRE DE PRESENTATION

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

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

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

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

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

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

Pour le Comité de direction

Capitaine de vaisseau Hugo GORZIGLIA

Directeur

## **Annexe II**

### **De l'hydrographie**

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

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

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

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

#### **Définition de l'hydrographie**

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

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

\* les organisations normatives citent cependant les documents émis par l'OHI comme référents et structurant.