LA TRAGÉDIE DU m/s LE JOOLA : UNE EFFROYABLE ABERRATIO ICTUS !

Témoignages et commentaires d'un membre de la commission d'enquête technique

(Chronique publiée in REVUE DROIT MARITIME AFRICAIN- N°02 – juillet – décembre 2016)

Le m/s le JOOLA¹ est ce navire, un transbordeur d'eau côtière, qui assurait la liaison maritime entre Dakar, la capitale du Sénégal et la ville de Ziguinchor, au sud du pays et qui a sombré la nuit du 26 septembre 2002 avec environ deux mille (2000) morts !

S'agirait-il du «Titanic africain²» ? Assurément non !

En effet, il y a eu le Titanic³, du nom du paquebot naufragé dans la nuit du 14 au 15 avril 1912, dans l'océan Atlantique Nord, au large de Terre-Neuve, et qui aurait entraîné, environ, mille cinq cent (1500) morts et sept cent (700) rescapés, devenant l'une des plus grandes catastrophes maritimes en temps de paix et la plus meurtrière à son époque.

Puis, il y a eu le Joola avec environ deux mille (2000) morts et seulement soixante-quatre (64) rescapés dont une femme en état de grossesse. Ces chiffres montrent que la catastrophe dépasse très largement le Titanic et ne saurait être réduite à la dimension du continent africain pour, au moins, deux raisons :

- Il s'agit de la deuxième catastrophe maritime, au niveau mondial, en termes de perte en vies humaines en temps de paix⁴ après le Dona Paz, un traversier, qui coula dans le détroit de Tablas aux Philippines, le 21 décembre 1987, à la suite d'une collision avec un pétrolier, le Vector, et qui aurait fait plus de quatre (4000) victimes⁵.

¹ Il ya eu beaucoup décrits et de films documentaires sur la tragédie du Joola dont : - Ibrahima Khalil DIALLO « La tragédie du m/s le Joola : Mieux vaut prévenir que guérir » in numéro spécial de la revue Bulletin du Transport Multimodal (BTM) du 26 septembre 2004- Une série documentaire d'Alain Devalpo et Jean-Philippe Navarre : « Le dernier voyage du Joola : premier Joola : deuxième volet » ; « Souvenons-nous du Joola : troisième volet » in <http://www.franceculture.fr> - Mamadou Almamy WANE « Le Sénégal entre deux naufrages? Le Joola et l'alternance » in éditions 2003 - Bruno-Parizot «Le Joola: Le naufrage de la honte» 2004 in <http://www.franceculture.fr> - Ursula Soares «Sénégal: il y a neuf ans, le naufrage du Joola» publié le 25-09-2011 in <http://www.rfi.fr/Afrique> -Témoignage de Patrice Auvray rescape du «le Joola» «Souviens-toi du Joola» et interview in l'hebdomadaire Jeune Afrique septembre 2012 in <http://www.senepius.com/article/souviens-toi-du-Joola> - roman de Samba Dia Dans le Joola nous y étions » in éditions le Harmattan et in <http://www.ouest-france.fr> Mady M. Bouaré «L‑affaire M. Habré et l'affaire du Joola. Une justice pénale controversée ? » in éditions l'Harmattan 2013 film documentaire de 52mn Papa Moctar SELANE « Le Joola : lancer du - Charles Becker « Le naufrage du Joola 10 ans après : chants Pour les morts et survivants » in Karthala 2012 page 22- Oumar Diatta Ûiartnattan: « La Casamance essai sur le destin tumultueux d'une région » in éditions décembre 2008 etc.

² Certains le qualifient, assez curieusement, de « Titanic sénégalais !!!!!!! » in Journal « Le Monde » du jeudi 17 avril 2014 traitant des catastrophes maritimes.

³ Le Titanic, un paquebot transatlantique britannique de la White Star Line, le plus luxueux et le plus grand paquebot jamais construit au moment de son lancement, partit de Southampton en Angleterre le 10 avril 1912 destination de New York avec environ 2 200 passagers à bord ; il fit escale à Cherbourg en France et à Queenstown en Irlande le 11 avril 1912. Après avoir heurté un iceberg sur tribord la nuit du 14 avril 1912 (vers 23 h 40), il coula en moins de trois heures : cf. <http://titanic.pagesperso-orange.fr>

⁴ En temps de guerre notamment lors de seconde guerre mondiale, des catastrophes de plus grandes ampleurs ont été enregistré : Le Ryusei Maru et le Toyama Maru, tous deux paquebots japonais, sont coulés par l'USS Rasher, un sous- marin américain, faisant plus de 10 500 morts et deux autres naufrages se produisent durant la Seconde Guerre mondiale, entraînant la mort d'environ 10 000 personnes in <http://fr.cyclopaedia.net>

⁵ Les statistiques du naufrage du Dona Paz ressemblent à 'y méprendre à celui du Joola : 1 568 personnes étaient officiellement enregistrées alors que plus de 4000 auraient embarquées pour une capacité maximale de 1424 passagers soit trois fois plus ; 1565 victimes périrent officiellement pour un chiffre réel de plus de 4000 ; il fallut huit heures avant que les autorités ne soient au courant de l'accident et huit heures avant que les secours n'arrivent sur place in <http://www.nuddzcom>.

Il y avait douze (12) nationalités différentes à bord du Joola : des Bissau-guinéens, des Camerounais, des Ghanéens, des Nigériens, des Sénégalais mais, aussi, des Belges, des Espagnols, des Français, Libanais, des Néerlandais, des Norvégiens et des Suisses.

En conséquence, il faut retenir, par ordre d'importance quand on considère le nombre de morts : le Dona Paz (1987), le Joola (2002), le Titanic (1912) etc. Le lieu de survenance du sinistre ou forum damni étant indifférent !

Pour rappel, le m/s le Joola n'avait pas seulement une fonction de transport de passagers entre Dakar et Ziguinchor mais une autre fonction lui avait été à savoir assurer la continuité territoriale entre le nord et le sud du pays. En effet, le Sénégal est un petit pays africain⁶ d'environ deux cent mille (200.000) km² adossé à l'océan atlantique avec une façade longue de plus de sept cent (700) km de Saint-Louis au nord, au cap de Roxo au sud. Avec cette particularité géographique qu'un pays, la Gambie, traverse une bonne partie du Sénégal à partir de l'océan atlantique (voir photo).

Et, pour aller de Dakar à Ziguinchor, trois possibilités s'offrent aux passagers :

- la voie aérienne : elle est inaccessible parce que hors de portée financière pour le commun des sénégalais.
- La voie routière : elle requiert la traversée de la Gambie, quasi incontournable, à moins de faire le tour du pays par un contournement des plus longs, via les villes de Tambacounda, Vélingara, Kounkané, Kolda. Un deuxième inconvénient est que cette voie routière présente de gros dangers avec l'insécurité due aux attaques du Mouvement des forces démocratiques de Casamance (MFDC) qui revendique l'indépendance de cette région du sud. Il s'y ajoute certaines autres vicissitudes assez fréquentes liées aux tracasseries à la frontière gambienne⁷ empêchant, ainsi, toute traversée (fermeture, blocus des transporteurs etc.).
- Enfin, la troisième voie que constitue la liaison maritime, plus sécurisée et plus accessible aux petites bourses⁸.

Le Joola assurait, donc, la continuité territoriale du pays, une autre raison qui justifie que son exploitation fut confiée à l'armée, de 1995 à 2002, après l'échec des civils à travers la COSENAM (Compagnie sénégalaise de navigation maritime) de 1990 à 1994 et la SONAPAD (Société nationale du port autonome de Dakar) de 1994 à 1995, car il fallait éviter que la liaison maritime ne serve de cadre à la rébellion pour exercer ses activités bellicistes⁹.

⁶ Entre 196 722 km² et 201 400 km² selon les sources.

⁷ Rien que pour le 1er trimestre 2014, la frontière a été fermée à deux reprises - une la fois du fait d'un blocus des syndicats sénégalais du transport routier protestant contre l'augmentation des frais de traversée de la chaloupe et l'exigence de les payer en francs CFA, la monnaie sénégalaise. Les transporteurs ont récidivé en février 2016 suite à une décision des autorités gambiennes d'augmenter le tarif de passages des camions à 400.000FCFA ! - la frontière fut également fermée une seconde fois sur décision du Président gambien Yaya JAMMEH sans qu'aucun motif officiel ne soit donné. cf. Dépêche de l'Agence de Presse Sénégalaise (APS) du 20.04.2014 in <http://www.aps.sn/> - <http://www.sunuker.com/> du 11.01.2014 <http://www.seneweb.com/> du 30.01.2014- <http://www.seneweb.com/news/Societe/gambie-les-camionneurs-senegalais-du-24.02.2016>

⁸ C'est à l'occasion de l'inauguration des nouveaux bateaux, Aguène et Diambogne, le jeudi 19 février 2015 que le Président de la République, Macky SALL, a fixé le tarif de la traversée, applicable aux Sénégalais, à 5000FCFA pour les fauteuils pullman au lieu de 10 500 FCFA. Cf : <http://news.adakar.com/h/31188.html> et Sud Quotidien du samedi 21 février 2015. Le transport est gratuit pour les enfants de 0 à moins de 4 ans et en 1/2 tarif pour les enfants de 5 à moins de 12 ans. La franchise bagages est de 20 kg par passager avec un supplément de 50FCFA/kg excédentaire. <http://www.atlanticabene.com/hotel-casamance/actualites-tourisme-au-senegal-et-en-casamance> du 12.05.2015

⁹ Cf. Rapport Madany SY pages 16 et suivantes.

C'est le Vendredi 26 septembre 2002, vers 23h 10mn, à 16,5 nautiques de la pointe de SANIANG, aux Larges des côtes gambiennes, que chavirait le m/s Le JOOLA¹⁰.

« On n'échappe pas à son destin ! » ont pu dire certains superstitieux à la suite de la tragédie !

Eh, oui ! Au regard de certains témoignages avérés. Untel avait acheté un billet et après avoir embarqué, il s'est rendu compte qu'il avait oublié quelque chose de précieux chez lui mais à son retour « Le Joola » avait déjà appareillé et c'est en pleurant qu'il s'est résolu à emprunter le transport routier ! Il apprendra, en cours de route, que le navire a coulé. Tel autre avait pu négocier avec quelqu'un du bord, juste avant que « Le Joola » ne lève l'ancre, pour solliciter et obtenir, après moult conciliabules, la faveur de voyager sans bourse délier etc. Il y laissera la vie !

Mais, enfin ! Cela ne saurait expliquer et absoudre les fautes qui ont été à l'origine de ce qui est devenu la deuxième plus grande catastrophe maritime mondiale en termes de perte de vies humaines : 1863 selon le chiffre officiel donné par l'Etat et plus de 2000 selon certaines autres sources¹¹, avec seulement soixante-quatre (64) rescapés ! Les polémiques sur la quantification du nombre exact de victimes sont inhérentes à ce genre de catastrophes car même dans le Titanic, il y en avait eu du fait, simplement, qu'il y a toujours des passagers clandestins, des retardataires qui vont rater l'embarquement et certains autres qui ont pu annuler leur voyage à la dernière minute¹² sans le signaler.

Au lendemain du drame, une Commission d'enquête technique composée d'experts indépendants, fut mise sur pieds, la Commission Madany SY¹³, qui élaborera un rapport lequel mit à nu les défaillances, de toute nature, ayant conduit à ce drame.

Et, des fautes, pour ne pas dire des bêtises, la Commission en releva depuis la mise en service du navire jusqu'à l'heure fatidique de ce mémorable vendredi 26 septembre 2002 !

¹⁰ Le m/s Le JOOLA, construit dans les chantiers navals Allemands de NEUE GER.MERSHEIMER SCHIFFSWERFT de GERMERSHEIM AM RHEIN pour un coût d'environ quatre (4) milliards FCFA fut remis à l'Etat du Sénégal le 12 Novembre IBO et régulièrement immatriculé à Dakar sous le no DAK 850 avec le port de Ziguinchor comme port d'attache mentionné sur le navire. La construction fut effectuée sous surveillance du BUREAU VERITAS, selon son règlement technique, pour un classement 3/3 EAUX COTIERES avec pour conséquence une limitation de la navigation maritime à 6 heures de la côte, soit, à 14 nœuds, à 84 nautiques du port le plus proche. Navire transbordeur à passagers, pouvant donc transporter des passagers et des véhicules dans le garage, il avait les caractéristiques dimensionnelles suivantes : Matériau (acier), Jauge brute (2087,76 / tonneaux) - Jauge nette (1532,77/ tonneaux) - Longueur hors tout (env. 79,50 m) Longueur sur la ligne flottaison (73,60 m) - Longueur entre perpendiculaires (71,65 m) - Largeur hors membrures (12,50 m) - Creux de cote pont principal (4,10 m) - Tirant d'eau max. (3,10 m) - Port en lourd (500 Tonnes) - 2 moteurs principaux MAN de 2 x 1200 KW - 3 groupes électrogènes dont un au pont supérieur de 310 KVA – I groupe électrogène installé au pont arrière - Vitesse (14 nœuds). Cf : Rapport officiel unique de la Commission d'enquête technique in <http://www.kassoumay.com/joola/> rapport - www.au-senegal.com/IMG/pdf/joola

¹¹ Polémique sur le nombre de perte en vies humaines : 2150 selon Charles Becker « Le naufrage du Joola 10 ans après : chants pour les morts et les survivants » in Karthala 2012 page 22-

¹² Ce même débat a eu lieu avec le Titanic : les chiffres variant entre 1 491 et 1 513 morts selon la Commission (américaine, britannique, irlandaise etc.) cf. <http://titanic.pagesperso-orange.fr> - voir aussi le Dona Paz note 5 supra.

¹³ 13 Madany SY, Professeur agrégé des universités, fut le I sénégalais doyen de la faculté de Droit de Dakar dans les années 1970 ; il fut recteur de l'université de Dakar (UCAD) pendant de très nombreuses années ; ministre de la République et ambassadeur- il était Médiateur de la République au moment du naufrage. Il fut nommé Président de la Commission par décret du Président de la République. Dès sa nomination, il me fit l'honneur de m'investir de sa totale confiance pour composer l'équipe d'experts et assurer la bonne conduite des travaux. C'est pour cette raison que je puis solennellement attester de l'indépendance totale de cette Commission qui effectua plusieurs auditions, y compris des plus hautes autorités civiles, militaires, politiques etc. impliquées de près ou de loin dans l'exploitation du JOOLA que ce soit à Dakar ou à Ziguinchor. Aux experts sénégalais se joignirent trois experts envoyés par IOMI et spécialisés dans les enquêtes nautiques de même nature. Le rapport d'enquête de la Commission Madany SY, déposé le 04 octobre 2002 auprès du Président de la République du Sénégal, est disponible sur le net : <http://www.kassoumay.com> - <http://www.au-senegal.com>

De telles fautes entraînent, nécessairement mais certainement, la responsabilité civile et pénale de leurs auteurs ! L'évocation des souvenirs encore très amers de cette tragédie (§1er) est tempérée par quelques lueurs d'espoir (§2) malgré des motifs sérieux et persistants d'inquiétude (§3).

1. DES SOUVENIRS TRES AMERS

La simple évocation du drame du Joola rappelle des moments tragiques vécus par les sénégalais même pour ceux qui n'étaient pas sur les lieux de la tragédie notamment ces pleurs de parents de victimes qui réveillèrent les auditeurs des radios locales. Des moments dans lesquels l'effroyable le dispute au tragique !

Souvenirs exacerbés par la bêtise humaine les règles normales qui en est à l'origine et qui jure d'avec toutes les règles normales d'exploitation d'un engin, par mer ou par air, qu'il soit civil ou militaire. Les membres de la Commission Madany SY¹⁴ ont vécu des heures terribles en écoutant les différentes personnes impliquées dans la chaîne d'exploitation du navire et dans les opérations de sauvetage et en visionnant des images prises les heures ayant suivi le drame.

En effet, aux erreurs monstrueuses qui ont été fatales aux passagers (§1) ont suivi des décisions opportunistes aux conséquences dramatiques (§§2) !

1.1. Des erreurs monstrueuses et fatales

En fait d'erreur, il serait plus exact de parler de bêtise humaine tellement les décisions prises, à un moment ou un autre, dans le cadre du Joola, sont sorties de l'ordinaire de l'immatriculation régulière du navire à Dakar sous le n° DAK 850 et sa mise en service en novembre 1990 jusqu'au vendredi 26 septembre 2002.

Tout était à l'envers : comportement monstrueux des techniciens des différents services impliqués dans l'exploitation du navire ; ignorance de la tutelle de ses obligations ressortant de la loi ; défaillances dans les opérations de secours ayant eu pour effet d'allonger la liste macabre des victimes etc.

1.1.1. Le comportement des techniciens : monstrueux!

La notion de techniciens vise, en l'occurrence, les « sachant »¹⁵ c'est-à-dire des spécialistes des métiers de la mer, formés à bonne école et qui, commis directement ou indirectement pour servir dans le cadre de la liaison maritime, étaient, donc, impliqués dans l'exploitation du navire à des degrés divers. Ainsi, peut-on distinguer les responsables directs de la gestion nautique, de la gestion commerciale q suivi du contrôle de sécurité. Ces responsables désignés soit par l'Autorité hiérarchique soit loi notamment dans le cas du contrôle de sécurité.

De la longue liste des comportements mis à nue par le Rapport Madany SY, on peut en relever quelque uns, à titre illustratif, qui engagent la responsabilité personnelle et directe de chacun des exécutants dot la défaillance a été caractérisée. En effet, chacune d ces fautes a pu contribuer de façon décisive à la venue du drame.

¹⁴ En qualité de membre de ladite Commission et témoins privilégiés de ces auditions, nous avons été assommés par les déclarations aussi poignantes que dramatiques de certains sauveteurs impuissants face à L'effroyable spectacle qu'ils avaient découvert et par les images ramenées par le président de la Société Océanium.

¹⁵ Il s'agit particulièrement du Commandant de bord, des différents officiers de la marine concernés, du Directeur de la marine marchande, des exploitants commerciaux etc.

▪ Le défaut de calcul de stabilité

Le calcul de stabilité est un élément essentiel de la notion de « bon état de navigabilité du navire », pour ne pas dire que l'un est consubstantiel à l'autre. En matière de navigation, il est inimaginable de jeter l'ancre sans que le calcul de stabilité n'ait été effectué au préalable : c'est l'a.b.c.d de la navigation ! C'est l'opération consistant à procéder à des calculs mathématiques à l'effet d'apprécier de façon scientifique, et non approximative, si l'engin peut assurer son équilibre en mer jusqu'à destination. En partant des caractéristiques effectives du navire, il s'agit de s'assurer de la stabilité de l'engin durant la navigation, et donc sa flottabilité, en prenant en compte entre autres éléments :

- le nombre exact de personnes embarquées (équipage et passagers), le poids des bagages et marchandises (et leur fixation ou saisissage sur le navire) et leur répartition harmonieuse dans les différents compartiments du navire ;
- les poids supplémentaires : dans le Joola, un groupe électrogène d'un poids estimé à cinq (5) tonnes avait été installé en 1996 à l'arrière du pont supérieur numéro 2 ;
- l'état exact des approvisionnements en termes de combustibles et d'eau potable;
- l'état exact des ballasts¹⁶ c'est-à-dire des réservoirs destinés à être remplis ou vidangés d'eau de mer de manière à gérer la stabilité de l'engin en modifiant, le cas échéant, son centre de gravité général. Dans l'incertitude de la situation des ballasts du Joola, la Commission d'enquête technique avait fait différentes simulations¹⁷ pour effectuer, à posteriori, les calculs de stabilité en vue de déterminer les causes du déséquilibre du navire.

Si le calcul de stabilité avait été fait, la dangerosité dans laquelle s'exposait le navire aurait pu être mise en exergue et une décision de correction certainement prise. Ce défaut de calcul a été une défaillance gravissime qui a eu un rôle causal dans le drame. Soit le commandant ne savait pas s'y prendre soit il avait sous-estimé ces calculs¹⁸ : quelle que soit l'hypothèse envisagée, son comportement est condamnable parce que criminogène.

Le défaut de saisissage des marchandises en cales

A propos des marchandises embarquées à bord, il est essentiel de respecter le tonnage requis et de sin tenir à cela. Il en est de même de leur répartition harmonieuse dans les différents compartiments du navire destinés à les entreposer. Si ces opérations ne relèvent pas, nécessairement, des prérogatives du commandant de bord, il se trouve qu'il doit y veiller malgré tout du fait que la stabilité du navire donc sa sécurité dépend très largement de la bonne ou mauvaise exécution des dites opérations.

En tout état de cause, ces marchandises doivent être immobilisées par un système de saisissage les fixant dans les cales de manière à éviter tout ripage. Cela n'avait pas été fait dans le Joola¹⁹, ce qui a dû avoir un effet immédiat en provoquant le renversement rapide de l'engin.

Aujourd'hui, le garage du Aline. Sitoé DIATTA est bien équipé de système de fixage pour bien arrimer les marchandises.

¹⁶ Le « ballast à combustible désigne, ») aussi, ou d'eau les capacités douce (ballast de stockage « eau douce de combustibles Considérant (bal-que 16opération de déballastage peut, effectivement, avoir des conséquences écologiques néfastes en mer, l'OMI a fait adopter, en 2004, la Convention Internationale pour le Contrôle et la Gestion des Eaux de Ballast et sédiments des Navires, Convention dite BMW qui requiert, pour son entrée en

¹⁷ Cf. rapport d'enquête pages 55 et suivantes.

¹⁸ Cf. rapport d'enquête page 58

¹⁹ Cf. rapport d'enquête page 43

Le Joola était devenu célèbre pour le non-respect de la capacité réglementaire de transport de personnes soit un total de 580 à raison de 536 passagers et 44 membres d'équipage²⁰.

D'ailleurs, une telle surcharge était devenue de notoriété publique, y compris à la capitainerie du port de Dakar, composée de pilotes c'est-à-dire de capitaines au long cours dits CLC. Si bien que la gîte (inclinaison) du navire était devenue assez flagrante et nettement visible surtout lors du dernier voyage, même à l'escale de Karabane.

Ce laissez aller engage non seulement le bord mais aussi la marine marchande et la capitainerie dont le rôle de vigie n'a pas été assuré en l'occurrence. En vérité, tout le monde le savait et le voyait mais personne n'y a mis fin ! Si bien que lors du voyage fatidique du vendredi 26 septembre 2002, on a dénombré plus de deux mille personnes embarquées à bord²¹.

Le défaut d'assurance corps du navire

L'assurance corps du navire²² permet de couvrir les risques auxquels l'engin peut être confronté, contrairement à l'assurance facultés qui concerne la cargaison. En droit interne sénégalais, c'est la loi no 83-47 du 18 février 1983 qui institue l'assurance obligatoire pour les navires et les cargaisons. Il s'agit d'une loi de police c'est-à-dire impérative dans son champ d'application qui oblige « tout armateur » à souscrire à cette assurance corps, sans faire aucune distinction. Elle vise, simplement, les navires de commerce comme le Joola, sans nul égard à la qualité de l'armateur, fut-il l'Etat.

Malheureusement, dans le cas d'espèce, on a pu dire que, comme le navire appartenait à l'Etat, « l'Etat était son propre assureur » ! En conséquence, c'est l'Autorité chargée de la défense des intérêts financiers de l'Etat et appelée Agence judiciaire de l'Etat qui délivra un document valant police d'assurance du navire. Une véritable hérésie juridique ! Une violation flagrante de la loi susvisée de 1983. Cela est d'autant plus vrai que l'audition du commandant de l'armée de l'air, au moment du drame, a révélé que l'avion du président de la République était bien couvert d'une police d'assurance en bonne et due forme souscrite auprès d'une compagnie de renom.

Cette absence de couverture aura des conséquences regrettables du point de vue de la prise en charge des réparations pécuniaires (cf. infra §1.2.2).

▪ L'absence de visites techniques

Toute machine, quelle que soit sa destination, exige contrôle de fonctionnalité et entretien, pour que son état de marche puisse répondre au service requis dans de bonnes conditions. Cela est encore plus vrai en matière de transport, quel qu'en soit le mode mais surtout pour un engin destiné à la navigation maritime ou fluviale du fait des dangers inhérents à ce milieu.

En l'occurrence, malgré les dispositions pertinentes du code de la marine marchande du 22 mars 1962²³ qui prévoyait un dispositif normatif pertinent relatif aux visites techniques et à la délivrance des titres de navigation, le Joola ne s'était pas conformé à cette réglementation. En effet, le dernier permis de navigation délivré au navire datait du 19 juin 1998²⁴ !

Ce permis n'a jamais été renouvelé à son expiration en juin 1999. En conséquence, le navire a opéré sans permis de naviguer jusqu'au jour du drame ! Malgré l'arrêt de son exploitation du 31 août 2001 au 10 septembre 2002, soit plus d'un an, pour cause de réparation des machines, le navire a repris la mer sans

²⁰ Cf. rapport d'enquête page 42

²¹ Cf. note 10 supra

²² Cf. Rapport pages 17 et 59

²³ Article 35 et suivants de la loi 62-32 du 22 mars 1962 portant code de la marine marchande du Sénégal (abrogée et remplacée par celle du

²⁴ CE annexe K du Rapport Madany SY

attendre la visite technique obligatoire de mise en service²⁵. Ce fut à l'occasion de son voyage dit « inaugural²⁶ » du 10 septembre 2002 qui va précéder le dernier c'est-à-dire celui du 26 du même mois. A cette date, il n'avait donc pas les documents requis pour prendre la mer !

▪ Le non immobilisation du navire

Malgré l'absence de permis de navigation expiré en juin 1999, le Joola a continué ses rotations entre Dakar et Ziguinchor au mépris du bon sens !

Et, les services compétents pour ordonner son immobilisation, de ce seul fait, ont brillé par leur carence malgré les dispositions pertinentes, claires et non ambiguës de l'article 40 de la loi 62-32 du 22 mars 1962²⁷ portant code de la marine marchande libellées comme suit :

« L'inspecteur de la navigation peut interdire ou ajourner jusqu'à exécution de ses prescriptions le départ de tout navire qui, par son état d'entretien, son défaut de stabilité, les conditions de son chargement, ou tout autre motif qui lui semblerait que le navire ne pouvait prendre la mer sans danger pour l'équipage ou les passagers embarqués »²⁸.

C'est dire que, tous les motifs nécessaires et suffisants pour immobiliser le Joola, étaient réunis (cf. infra §1.1.2).

1.1.2. L'ignorance de l'Autorité maritime : le Ministre ne savait pas !

Par une lettre datée du 07 décembre 1995, le Premier Ministre d'alors transférait la tutelle du Joola du Ministère de la pêche et des transports maritimes à celui des Forces armées. Ce qui ne manquait pas de produire de nombreuses conséquences juridiques dont l'a non maîtrise aura des effets sur le Joola. Qu'autorité maritime et tutelle du Joola.

La lettre susvisée du Premier Ministre ordonnait « le transfert de la gestion technique, financière et commerciale du bateau « Le Joola » du Port Autonome de Dakar à l'Armée Nationale à compter du vendredi 08 décembre 1995 » en y ajoutant cette précision se-Ion laquelle « la tutelle qu'exerçait le Ministère des Transports maritimes sur le bateau « Le Joola » n'est plus nécessaire, ainsi que la convention liant le Ministère des Transports maritimes et le Ministère des Forces Armées ».

Des termes de cette lettre bien trop clairs ont germé beaucoup de confusions ayant produit des incompréhensions avec des conséquences fâcheuses sur le Joola.

En effet, avant ce courrier du Premier Ministre, le Joola avait été géré, successivement, par deux sociétés toutes soumises à la tutelle du Ministère des Transports maritimes à savoir la Compagnie sénégalaise de navigation maritime (COSENAM) de 1990 à 1994 et la Société nationale du Port autonome de Dakar de décembre 1994 à décembre 1995²⁹.

²⁵ CE Rapport pages 34 et 35

²⁶ « Inaugural » parce qu'il était en réparation durant un an. Et ce voyage du 10 septembre fut l'occasion d'y faire embarquer des officiels (les deux Ministres de tutelle et autres autorités pour fêter le redémarrage des activités du Joola

²⁷ Articles 35 et suivants de la loi 62-32 du 22 mars 1962 portant code de la marine marchande du Sénégal (abrogée et remplacée par celle du 16.08.2002

²⁸ Cette loi a été abrogée et remplacée par la 2002- 22 du 16 août 2002 portant nouveau code de la marine marchande. Adoptée par l'Assemblée Nationale le 30 Juillet 2002, elle a été promulguée et publiée au Journal officiel au N°6060 du 17 Août date de son entrée en vigueur effective. Toutefois, les dispositions sur l'immobilisation pas changé, pour l'essentiel.

²⁹ CE lettre no 796/PM/CAB/TP du 07 décembre 1995 in Annexes D du Rapport Madany SY.

La confusion viendra du fait que chacun des deux Ministres va curieusement inférer des termes de la lettre susvisée le dessaisissement total du Ministère des Transports maritimes au profit de celui des Forces Armées pour tout ce qui concerne le Joola. Méprise !

Car, la décision du Premier Ministre est un simple acte administratif opérant transfert de compétence de la gestion d'un bien de l'Etat d'une de ses structures à une autre. Rien de plus normal et banal. Alors que la loi portant Code de la marine marchande³⁰ a institué une Autorité dite maritime à laquelle elle a confié des compétences qui ne sauraient être édulcorées encore moins transférées ou aliénées par un acte administratif, même émanant du Président de la République, hiérarchie des normes oblige !

En effet, en droit strict, voici la compréhension qu'il fallait avoir du statut du Joola découlant de la lettre susvisée :

La gestion nautique (conduite du navire et autres charges fixes) et la gestion commerciale (vente des tickets et autres charges variables) sont assurées par le Ministère des Forces Armées à travers la Marine Nationale.

C'est à ce titre que de nombreuses mesures furent prises : note de service du 09 mai 1996 du Chef d'Etat-major général des armées sur le fonctionnement du Joola; décret no 96- 1023 du 04 décembre 1996 instituant un Comité de suivi etc.

Le contrôle de sécurité reste, au nom de la loi, de la compétence exclusive du Ministère chargé des Transports maritimes à travers la Marine marchande : visites techniques, délivrance des titres de navigation, immobilisation du navire pour non-respect de la réglementation etc.

L'ignorance de cette distribution évidente des compétences permet d'expliquer et comprendre le contenu des échanges épistolaires entre les deux Ministères.

▪ Echanges épistolaires entre les deux Ministères

Il y a eu, entre le Ministère en charge des transports maritimes et celui des Forces Armées, un échange épistolaire assez mémorable et illustratif des relations tendues entre eux consécutivement aux conditions d'exploitation du Joola³¹.

Si bien que le Ministre en charge des transports maritimes sollicite l'arbitrage du Premier Ministre pour que la gestion du navire lui soit réaffectée. Mais, ce différend va atteindre son summum lorsque l'Etat-major de la marine nationale refusa, par lettre du 05 août 2002³², de répondre à la réunion convoquée par le Directeur de la marine marchande en vue de préparer les tests à quais et les essais en mer nécessaires pour la reprise de la liaison après un an d'arrêt du fait de la panne des moteurs.

En vérité, le caractère exécrationnel de ces relations, plutôt que d'inhiber l'action de l'Autorité maritime, devait, au contraire, l'amener à se conformer strictement à la règle de droit pour se prémunir de toute

³⁰ A l'époque des faits, c'était la loi du 22 mars 1962 dont les dispositions n'ont pas changé sur cette question avec la loi du 16 août 2002 portant nouveau Code de la marine marchande

³¹ Cf. annexe E du Rapport Madany SY

³² Cf. la lettre no 01412/MFA/CAB du 5 août 2002 du des Forces Armées in Annexe F du Rapport Madany SY

Mise en cause éventuelle de sa responsabilité. Malheureusement, ce ne fut pas le cas.

▪ **Le non immobilisation du navire**

Joola, malgré toutes ses défaillances décriées par le Ministre en charge des transports maritimes, n'a jamais fait l'objet d'immobilisation !

Entendu par la Commission d'enquête technique, le Directeur³³ de la marine marchande soutiendra qu'il appartenait au commandant de bord de prendre la décision de ne pas appareiller dès lors que le navire avait pas de permis de navigation. En vérité, c'était un aveu de culpabilité car l'immobilisation est un acte positif pris par l'Autorité maritime compétente pour interdire à un navire de lever l'ancre : un acte administratif ! Acte a signé de l'autorité portuaire pour exécution par le commandant du port.

Quant au Ministre en charge des transports maritimes, il répondra à la Commission d'enquête, qu'il ne savait pas pouvait prendre un tel acte d'interdiction !

Il se trouve que, ce sont ces deux autorités, intuitu personae, qui avaient conduit la réforme du code de la marine marchande entré en vigueur le 17 août 2002 et qui dispose ce qui suit :

« Article 1er : Autorité maritime compétente : Le Ministre chargé de la Marine marchande et les fonctionnaires d'Autorité auxquels il est susceptible de déléguer tout ou partie de ses pouvoirs.

Article 68 : Interdiction d'appareillage. L'autorité maritime peut interdire à tout navire qui n'est pas en bon état de navigabilité, quel que soit le pavillon qu'il arbore, de quitter un port du Sénégal notamment ; a) Lorsque le navire ne présente pas un certificat attestant le droit de naviguer sous le pavillon de l'Etat qu'il arbore etc. ».

Ces dispositions qui sont identiques à celle du code abrogé³⁴ sont suffisamment claires et ne sauraient souffrir d'aucune ambiguïté quant à leur interprétation. L'ignorance déclarée par le Ministre et portant sur une règle de droit fondatrice de ses obligations est un autre aveu, non pas seulement de carence, mais de culpabilité !

Tous ces manquements permettent de comprendre les faits qui ont conduit au drame du 26 septembre 2002. Un drame qui sera, malheureusement, aggravé par les nombreuses défaillances observées par la Commission d'enquête technique lors des opérations de secours.

1.1.3. Les défaillances dans les opérations de secours : macabres !

Le déroulement des opérations de secours qui ont suivi le drame a eu pour conséquence d'aggraver la liste macabre des victimes du fait des nombreuses défaillances constatées. En effet, au très sérieux problème de coordination des secours noté, s'est surajoutée une curieuse carence dans les moyens aériens temps, du navire.

³³ Les réserves qu'il a émises sur le contenu du Rapport Madany SY et qui y sont annexées ne sont en fait qu'un plaidoyer pro domo dès lors que c'est en qualité de chef de circonscription maritime qu'il présidait les Commission de visite technique, signait les permis de navigation, immatriculait les navires etc. cf. notamment le décret 65.459 du 30 juin 1965 fixant la composition des commissions de visites de navires et la liste des sociétés de classification reconnues in JORS n° 3756 du 24 juillet 1965 pages 812 et suivant

³⁴ Cf, notamment l'article 1er sur la notion d'Autorité 40 sur l'interdiction d'appareiller de la loi 62 — 32 du 22 mars 1962 portant Code de la marine marchande du Sénégal ; abrogé et remplacé par celui du 16 août 2002.

▪ Les carences dans la coordination des opérations de secours

La coordination des secours a révélé bien des carences dans le système de prise de décision en ces circonstances ; il suffit de relever les données suivantes qui sont, toutes, plus effroyables et effrayantes les unes que les autres :

- Le Centre de Coordination des Opérations (CCO) de la Marine Nationale qui assurait la surveillance radio du Joola pendant ses rotations n'avait pas eu des nouvelles du navire depuis le 26 septembre 2002 à 22h et cela jusqu'au lendemain à 07h³⁵ : près de dix (10) heures de navigation sans aucune nouvelle ! Et, plutôt que d'envoyer un SOS ou un signal MAY DAY, le

Chef d'Etat-major de la Marine Nationale, n'a expédié qu'un AVURNAV à Dakar – radi0³⁶!

- Le plan SAR fut déclenché à 08h pour ne dépêcher plongeurs sur zone que des moyens navals qui n'ont l'inique raison que le navire avait 10h 10 avec un minimum de piroguiers 41 ! appareillé que vers délai de route entre 07h et 09h³⁷ selon la vitesse de l'unité !!!!!!!
- Ce qui est encore plus effroyable, c'est que le Ministre de l'intérieur, légalement habilité à déclencher le plan SAR, aurait bien été informé du drame dès 04h du matin³⁸!
- C'est, seulement, à 08h 30 que le Chef d'Etat- Major de l'Armée et de de l'Air, Directeur du Centre de Coordination et de Sauvetage (CCS, donnera des « instructions à deux aéronefs militaires stationnés à Ziguinchor et Dakar pour aider à localiser le navire ; instructions qu'il a annulées, ensuite, parce que des chalutiers sur zone avaient fourni la situation exacte du navire chaviré³⁹ ». Comme si l'envoi de secours consistait, simplement, à localiser le navire !!!!!!!
- Le plan ORSEC ne sera déclenché qu'en fin de matinée du 27 septembre !!!!!!!
- « Il n'y aurait jamais eu de réunion de coordination des opérations de sauvetage dans la journée du 27 septembre entre la Marine Nationale et l'Armée de l'Air » !!!!!!!
- Etc.

▪ La défaillance des moyens aériens

C'est une lapalissade que de dire, qu'en ces circonstances, seuls les moyens aériens auraient pu être déterminants non seulement dans la localisation du navire mais aussi dans le transport et le largage des plongeurs⁴⁰. Malheureusement, ils ont fait défaut pour l'inique raison que le navire avait été localisé par des piroguiers⁴¹!

L'avion dénommé « Le Breguet Atlantique », appartenant aux Forces Françaises du Cap Vert c'est-à-dire à l'armée française qui possédait une base aérienne à Dakar, ne sera mis à contribution que, seulement, à

³⁵ Cf. Rapport Madany SY page 70

³⁶ Cf. Rapport Madany Sy page 83

³⁷ Cf. Rapport Madany Sy page 77

³⁸ Cf. interview de M. Youba SAMBOU, ancien Ministre des Forces Armées (2002), le 26 septembre 2012 : « 10ans après la tragédie du Joola, M. Youba Sambou se rappelle » : « J'appelle le ministre de l'Intérieur pour l'informer. Lui aussi était déjà informé depuis 04h du matin. Il me dit que je suis le dernier à être informé de la tragédie : « Moi, je suis déjà informé depuis 4 heures du matin », dit-il. In <http://www.rewmi.com>

³⁹ Cf. Rapport Madany SY page 71 : « La Marine nationale a dépêché sur zone : - 1 patrouilleur (bâtiment de surveillance côtière), le POPONGUINE, qui a appareillé le 27/09/2002 à 09h 10, - 2 EDIC (Engin de Débarquement d'Infanterie et de Chars), FALEME 2 et KARABANE qui ont appareillé respectivement le 27/09/2002 à 10 et le 27/09/2002 à 09h 10, - 1 VCR (Vedette Côtière Rapide), SENEGAL 2, qui appareillé le 27/09/2002 à 17h avec 18 plongeurs civils, militaires et Sapeurs-Pompier ».

⁴⁰ Cf. Rapport Madany SY page 84

⁴¹ Ibid

partir de 11h 45 ce samedi 27 septembre 2002 c'est-à-dire près de cinq (5) heures après connaissance du drame par le CCO !

Au-delà des justifications officielles données par la haute hiérarchie militaire et qui ressemblent à une incurie manifeste, il faut y ajouter cette information qui circula, à l'époque, et selon laquelle le Chef d'Etat-major Général de l'Armée (CEMGA) aurait utilisé le seul avion disponible pour se rendre à Saint Louis au Nord du pays dans le cadre d'une cérémonie officielle de l'Armée⁴², ce qui fut confirmé, du reste, par le Ministre des Forces Armées⁴³ lui-même. Selon certains, il s'agissait d'un refus du Président de la République lui-même⁴⁴ !

Alors que les deux avions Fokker du SAR (Service de recherche et de sauvetage) auraient été maintenus au sol par le Chef d'Etat-major de l'Armée de l'Air jusqu'à 11h45, soit près de quatre heures après l'alerte⁴⁵ !

▪ **L'abandon du remorquage par la STTSM⁴⁶**

La société de Tous Travaux Sous-Marins fait partie des sociétés de remorquage dont la Marine Nationale avait sollicité le concours pour aider au bon déroulement des opérations de secours. L'interrogatoire de son Directeur général par la Commission Madany SY avait ému et, même, donné des frissons à plus d'un. En effet, arrivés sur le site, les plongeurs de la STTSM « étaient parvenus à amarrer le Joola alors qu'il flottait encore et attendaient des instructions des responsables des opérations de sauvetage pour le tirer vers le large⁴⁷ ». Ils attendront en vain car les instructions ne sont jamais arrivées les obligeant ainsi à abandonner l'opération avec les conséquences que l'on connaît aujourd'hui c'est-à-dire l'abandon de l'épave et de son contenu en plein Atlantique ! Dès lors qu'il n'y avait certainement plus de survivants à bord, on ne saurait faire de reproches à la STTSM de n'avoir pas porté secours à des personnes en danger de mort. Alors, pourquoi n'a-t-elle pas procédé au remorquage effectif au bon moment au lieu d'abandonner l'épave flottante ? Il est possible que les instructions sollicitées et non reçues auraient peut-être permis à la STTSM de justifier le paiement des frais occasionnés. En tout état de cause, l'attitude ultérieure des autorités⁴⁸ qui n'ont toujours pas procédé au remorquage de l'épave est de nature à donner raisons à la STTSM.

Ces différents et nombreux manquements lors des opérations de secours relevés par le Rapport Madany SY sont, sans nul doute, constitutifs du délit de non-assistance à personnes en péril de mort !

Il se trouve, malheureusement, que d'autres décisions des Autorités avaient suivi le drame sans amoindrir la douleur des victimes.

⁴² Cf. Oumar Diatta : « La Casamance: essai sur le destin tumultueux d'une région » in éditions L'Harmattan décembre 2008 page 166 – Egalement : « Meurtre Babacar Gaye a laissé les survivants du Joola mourir » in forum. Seneweb.com

⁴³ Cf. Oumar Diatta : « La Casamance: essai sur le destin tumultueux d'une région » in éditions L'Harmattan décembre 2008 page 166 – Egalement : « Meurtre Babacar Gaye a laissé les survivants du Joola mourir » in forum. Seneweb.com interview de Youba SAMBOU, ancien Ministre des Forces Armées (2002), le 26 septembre 2012 : « 10 ans après la tragédie du Joola, Youba Sambou se rappelle » : « D'autres ont constaté que le chef d'Etat-major général des Forces Armées, au lieu de rester pour superviser les secours, est allé installer un commandant de zone au niveau de Saint-Louis. C'est à lui d'apprécier. Parce que le ministre ne commande pas l'Armée. » in <http://www.rewmi.com>

⁴⁴ Cf. interview de Nadine Verschatse dont la fille a perdu la vie dans ce drame « Exclusif : JOOLA, ce qu'on n'a jamais dit « Le Président Wade a refusé que les forces françaises aillent porter secours » in <http://www.xibar.net>

⁴⁵ Cf. rapport Madany SY page 78 – « Quatre heures perdues qui auraient pu sauver de nombreuses personnes » in <http://www.kassoumay.com/>

⁴⁶ Ibid pages 81 et 82

⁴⁷ Ibid

⁴⁸ Cette question du remorquage de l'épave du Joola avait, pendant longtemps, alimenté les débats. L'Union Européenne aurait même accepté de contribuer substantiellement à ces opérations. Mais, il semble que le manque de volonté politique aurait fait défaut compte tenu du profond traumatisme que cela aurait provoqué au niveau des populations cf. notamment interview Nadine Verschatse note 11 supra

1.2. Des décisions opportunistes et dramatiques

Dès le lendemain du drame, la panique avait gagné les autorités politiques et, au premier chef, le Président de la République⁴⁹ dont la réputation de « monstre politique » n'allait certainement pas être démentie tellement il a pu calmer les ardeurs des populations par un discours et des actes dont il a le secret⁵⁰. Malheureusement, la justice ne fera pas mieux !

1.2.1. Les actes du Président de la République : politiciens !

Le Président de la République avait, très tôt, posé des actes pour calmer les populations et éviter ainsi que la situation ne bascule vers une cascade de règlements de compte. Toutefois, tout ce qui se fit avait des relents éminemment politiques.

▪ La promesse d'une indemnisation conforme aux standards internationaux

Devant les grilles du palais présidentiel et au lendemain du drame, devant une foule hystérique et très furieuse, le Président de la République avait reconnu la responsabilité pleine et entière de l'Etat et promis une indemnisation conforme aux standards internationaux. Et, en cette matière, la référence c'est la Convention de Londres de 1976 sur la responsabilité civile relative aux créances maritimes dite LLMC 1976. L'avenir montrera qu'il n'en sera rien et qu'il s'agissait, plutôt, d'un effet d'annonce pour calmer les manifestants et éviter un soulèvement populaire (cf. infra §1.2.2).

▪ Le remaniement ministériel

La Commission d'enquête technique⁵¹, mise sur pieds par le Président de la République, par décret, le lundi 30 septembre 2002, travailla durant un mois sans arrêt. Durant tout ce temps, la presse nationale et internationale rivalisait en conjectures et insinuations en devisant sur les travaux de ladite Commission à telle enseigne que tout le peuple sénégalais attendait avec impatience les conclusions du Rapport d'enquête. Et, c'est le 04 octobre, date de dépôt du Rapport entre les mains du Président de la République, pendant que le palais présidentiel était assailli par un nombre impressionnant de journalistes venus des quatre coins du monde, que le Président de la République choisit pour procéder à un remaniement ministériel des plus inattendus ! Ce fut à quelques heures du dépôt du Rapport par le président Madany SY et son équipe. Conséquences : dissolution du gouvernement et nomination immédiate d'un nouveau Premier Ministres⁵¹. La presse fut, ainsi, détournée du Rapport Madany SY pour une info plus croustillante, plus fraîche et très certainement plus vendable !

Le politique venait de s'offrir du répit en enterrant, temporairement, le Joola et de contourner les réactions violentes des populations à l'évocation des conclusions du Rapport.

⁴⁹ Le Président de la République du Sénégal à l'époque du drame était le président Abdoulaye WADE, avocat de profession et ancien Professeur à la Faculté de Sciences juridiques et économiques de Dakar : il fut le 3e président du Sénégal depuis son indépendance en 1960 après les présidents Léopold Sédar Senghor et Abdou Diouf.

⁵⁰ La première réaction d'indignation de grande envergure avait été exprimée avaient par les populations spontanément qui, envahi très choquées le palais par présidentiel la nouvelle pour qui venait se masser de tomber devant les grilles de clôture. Et, c'est alors que le Président de la République sortit pour, dans un discours spontané, reconnaître la responsabilité de l'Etat et promettre une réparation conforme aux normes internationales en la tière.cf. Revue « Bulletin du Transport Multimodal numéro Spécial sur la Tragédie du mis Le Joola- 26 septembre 2004 pages 51 et 52.

⁵¹ Madame Mame Madior BOYE était ainsi remplacée par Monsieur Idrissa SECK, alors, homme de confiance et Directeur de cabinet du Président de la République.

▪ la remise en cause du Rapport Madany SY

Le Rapport fut déposé le 04 octobre 2002 entre les mains du Président de la République à l'occasion d'une cérémonie très sobre et en présence de tous les membres. Et, c'est seulement dans son message de nouvel an à la Nation⁵², le mardi 31 décembre 2002, que le Président de la République va remettre en cause le contenu du Rapport au motif que la Commission n'avait pas nommément désigné les noms de responsables de la tragédie du Joola.

Dans son adresse, le Président de la République avait, alors, demandé à la Commission d'identifier avec précision les personnes concernées. Le Président Madany SY fit, alors, convoquer la Commission décret mettant en place ladite Commission. Et, au surplus, ces noms ressortaient clairement du Rapport qui visait des institutions tels la marine marchande, la marine nationale, le chef d'Etat-major général des armées, le Ministère de l'Équipement et des transports, eux-mêmes bien identifiables parce que nommés à ces postes par l'Etat (décret présidentiel, arrêté ministériel etc.).

Cette adresse était un autre acte politicien car il fallait justifier aux yeux de l'opinion l'absence de sanctions des fautifs depuis le dépôt du Rapport Madany SY⁵³.

1.2.2. Le règlement amiable forcé : dérisoire !

Au lendemain du drame, la promesse d'une indemnisation conforme aux standards internationaux avait été faite par la plus haute autorité du pays⁵⁴.

▪ Le fondement légal de l'indemnisation en droit sénégalais

Il faut dire que, en droit sénégalais, la loi portant nouveau Code de la marine marchande qui venait d'entrer en vigueur le 17 août 2002⁵⁵, c'est-à-dire un peu plus d'un mois avant le drame, se réfère, en son article 114, à la Convention de Londres sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes du 19 novembre 1976, Convention que le Sénégal n'a toujours pas ratifiée⁵⁶. Ces dispositions légales très ambiguës, ne prévoient aucun montant de réparation, du moins de façon directe et explicite : une véritable hérésie juridique ! Ce qui, du reste, n'a pas manqué, à l'époque, d'installer la confusion quant au montant à allouer aux victimes du Joola.

⁵² Cf. Numéro spécial du "Bulletin du Transport Multimodal" op. cit. page 52

⁵³ Cf. Jérôme Lombard : « Sénégal : des dérives du système des transports à la catastrophe du Joola in <http://www.cairn.info/> et In Afrique contemporaine 2003/3 (no 207) Éditeur De Boeck Supérieur : « Cette lente reconnaissance des faits et de la catastrophe est déroulée dans un contexte paradoxal. Caractérisé, de la part des autorités sénégalaises, à la fois par un processus d'enlisement de l'affaire, et par une volonté de trouver les responsables et de les sanctionner. Dans un premier temps, l'objectif était de dépasser le drame et ses conséquences humaines et de faire oublier les causes et les responsabilités ». - encore que certains y verront une illustration de la rivalité entre le Président Wade et le Professeur Madany SY, qui ont servi ensemble comme enseignants à la Faculté des Sciences Juridiques et Economiques de Dakar dans les années 1970, le Professeur SY en étant le Doyen.

⁵⁴ Cf. supra 51.21

⁵⁵ Article 735 du nouveau CMM : « Abrogation : Toutes dispositions législatives et réglementaires contraires sont la loi abrogées No 62-32 à compter du 22 Mars de la 1962 publication portant du présent Code, notamment de Code de la Marine marchande ».

⁵⁶ Etat de ratification de la Convention de Londres de 1976 dite LLMC 1976 : Albanie, Algérie, Antigua-et-Barbuda, Azerbaïdjan, Bahamas, Barbade, Belgique, Belize, Bulgarie, Bénin, Chine, Chine-Hong Kong, Chypre, Congo (Brazzaville), Croatie, Dominique, Egypte, Emirats arabes unis, Espagne, Estonie, France, Grèce, Guinée Equatoriale, Guyana, Géorgie, Hongrie, Iles Cook, Iles Marshall, Inde, Irlande, Jamaïque, Kiribati, Lettonie, Libéria, Lituanie, Luxembourg, Maurice, Mexique, Mongolie, Nigéria, Nioué, Norvège, Nouvelle-Zélande, Pologne, Roumanie, Sainte-Lucie, Samoa, Sierra Leone, Singapour, Suisse, Syrie, Tonga, Trinité-et-Tobago, Turquie, Ilavalu, Vanuatu, Yémen, Yémen (San'a) in www.imo.org -www.dfae.admin.ch/traites

Mais, le Président de la République avait très tôt promis une indemnisation au regard des standards internationaux !

▪ La procédure amiable imposée par l'Etat

Il est certain que, si l'Etat avait mis en œuvre la promesse du Président de la République d'indemniser les victimes au regard des standards internationaux c'est-à-dire en application des montants prévus par la Convention de Londres de 1976, chacune d'elle aurait eu droit à plusieurs dizaines de millions de FCFA. Le montant total cumulé aurait pu dépasser la centaine de milliards en FCFA.

Et, en l'absence de police d'assurance corps couvrant le Joola, c'est le budget du Sénégal qui aurait dû supporter cette indemnisation. L'Etat n'y étant pas préparé, on comprend, aisément, la suite des événements qui ont consisté à amener les victimes et leurs parents à accepter un règlement « négocié ».

Très vite, il y a eu une scission entre ces victimes avec la création de deux Associations différentes voire même opposées par des approches antagoniques, l'une d'elle ayant été soupçonnée, à tort ou à raison, d'être proche de l'Etat. C'est dans cette division que l'Etat proposa à travers le nouveau 1er Ministre, dans un discours à la célèbre place de Gao à Ziguinchor, le montant de cinq millions (5.000.000) FCFA par victime. Cette annonce provoqua, alors, une indignation dans l'opinion et très vite, le Président de la République rectifia cette offre en la multipliant par deux. Et, c'est ce montant de dix millions (10.000.000) FCFA par victime qui fut retenu en définitive. Il n'y aurait eu aucune concertation ou contre-proposition c'est-à-dire pas de négociation. Le contexte, ajouté aux traditions sénégalaises, ne permettait pas de discuter d'un tel sujet au risque de donner l'impression de marchander la valeur pécuniaire des défunts alors que les deuils n'étaient encore faits !

Cette situation, macabre, devait profiter à l'Etat imposa ce règlement dit amiable. Il fit mettre, alors qui en place toute une procédure juridique et judiciaire pour crédibiliser le processus et parer à toute contestation éventuelle. Ainsi, pour percevoir le montant protocole d'accord de transaction », un « formulaire de requête aux fins d'homologation d'un protocole d'accord de transaction » avant de solliciter du Tribunal « un jugement d'homologation d'un protocole d'accord⁵⁷ ». Il fallait, donc, marquer son accord écrit puis renoncer à toute poursuite judiciaire ultérieure en s'engageant par écrit à ne pas le remettre en cause⁵⁸. C'était un verrouillage « amical » total même si tous convenaient, y compris l'Etat, que le montant retenu était des plus dérisoires ! Ce fut une conséquence désastreuse de l'absence de police d'assurance corps du navire. Car, si le Joola avait été couvert par une police en bonne et due forme, l'Etat aurait simplement aidé les victimes à mettre en œuvre les procédures d'indemnisation par les compagnies d'assurance. La donne aurait été totalement différente car la réparation aurait été conséquente c'est-à-dire au regard « des standards internationaux ».

Une autre décision mémorable aura été celle du Procureur général près la Cour d'Appel de Dakar de classer le dossier sans suite !

1.2.3. La décision du Procureur général près la Cour d'Appel de Dakar : inique !

Par un surprenant communiqué diffusé par la presse, le Procureur de la République informa l'opinion qu'il n'y aurait pas lieu à poursuites pénales dès lors que le commandant de bord du Joola, le commandant DIARRA, avait été porté disparu !

⁵⁷ Pour plus de détails cf. BTM numéro spécial sur La tragédie du m/s le du 26 septembre 2004 pages 45 et suivantes.

⁵⁸ En effet, l'article 3 du protocole d'accord de transaction » disposait pressément ce qui suit : « La présente transaction conformément à la loi emporte la renonciation définitive des parties à toutes autres prétentions actions judiciaires. Elle est également déclarative des droits antérieurement contestés ». Ibid.

Communiqué du Procureur général du 07 août 2003⁵⁹.

« Les causes de cette tragédie ont consisté dans la surcharge de passagers et le tumulte à bord, et vers un seul côté, provoqué par la tempête ce qui a entraîné le retournement du bateau, engageant la responsabilité du commandant à qui il incombe, seul, la décision d'appareiller, à l'exclusion de toute autre personne impliquée dans l'exploitation du bateau. Il est évident que compte tenu de la surcharge avérée, il lui appartenait de refuser d'appareiller comme le ferait tout commandant de bord qui se conforme à la réglementation. Le commandant du bateau faisant partie des personnes disparues, l'action publique doit être considérée comme éteinte à son égard, ce qui, au vu de l'article 6 du code de procédure pénale, conduit le Ministère public à la décision de classement sans suite du dossier ».

Une véritable hérésie juridique que ce classement sans suite ! Pour diverses raisons :

▪ **la constatation judiciaire de la disparition**

La disparition du commandant DIARRA avait-elle été constatée de jure ? Le communiqué du Procureur général, laconique, ne l'avait pas précisé.

Il se trouve qu'en droit sénégalais, le code de la famille comporte des dispositions expresses pertinentes sur le sujet (cf. articles 16, 24 à 26) à l'image du code civil français, du reste. Avec une procédure précise de déclaration judiciaire de décès du disparu conformément à l'article 25 résultants de la loi sénégalaise no 89-01 du 17 janvier 1989. En l'occurrence, l'évènement étant survenu hors du territoire national, c'est le Tribunal régional hors classe de Dakar, statuant en chambre du conseil, qui était compétent.

Mais, cette décision de non poursuite du Parquet fit frissonner plus d'un juriste et fit couler beaucoup d'encre et de salive dans l'opinion ! Les recherches étaient-elles achevées ? La mort supposée du commandant était-elle avérée⁶⁰ ?

En effet, de jure, le tribunal civil doit « effectuer des actes de procédure » (cf. article 25 52) lui permettant de conclure que le « décès est suffisamment établi » (cf. article 25 53). Ces actes avaient-ils été effectués ? Le communiqué n'y faisait même pas allusion !

Cette disparition, fut-elle judiciairement constatée, avait-elle pour effet juridique de mettre fin à toute poursuite pénale relativement à ce drame du Joola ?

▪ **L'extinction de toute action pénale**

Il est constant, en matière pénale, que le principe sacro-saint de la personnalité des peines a pour effet, en droit strict, d'éteindre l'action pénale en cas de décès ou de disparition constatée par la juridiction civile compétente de l'auteur de l'infraction- Ce qui pose le problème de savoir si, en l'occurrence, le commandant DIARRA était le seul pénalement responsable.

⁵⁹ « Une décision honteuse et scandaleuse qui jettera l'opprobre, pour longtemps encore, sur notre système judiciaire » selon Cheikh FAYE : « Naufrage «LE JOOLA »: contre l'oubli et pour la tenue d'un procès » in SENENEWS.com du 30 septembre 2013

⁶⁰ Dans l'opinion, la rumeur avait fini de faire croire à une simulation de disparition, certains considérant que le commandant avait été sauvé et qu'il se serait réfugié ailleurs — disparition remise en cause : cf. Témoignage de Patrice Auvray, rescapé du Joola » paru dans l'hebdomadaire Jeune Afrique et dans le quotidien « Le Populaire » du 27 septembre 2012 in <http://www.seneweb.com/news/Societe/temoignage-de-patrice-auvray-rescape-du-Iaquo-Ie-joola>. Dans un film-documentaire de 52 mn intitulé « Le Joola : l'ancre du souvenir le journaliste Papa Moctar SELANE, la mort ou encore la disparition du commandant du bateau le Joola est remise en cause notamment par le témoignage d'un rescapé nommé Patrice Auvray in <http://www.senxibar.com/Naufrage-du-Joola-La-disparition-du-Commandant-remise-en-question-al-143.html> du Jeudi 20 Octobre 2011

Les seuls éléments d'appréciation sérieux disponibles à l'époque étaient ceux fournis par le rapport Madany SY. Lequel rapport établissait, de façon non équivoque, une chaîne de responsabilité mettant en cause des personnes dont les fautes personnelles avérées ne sauraient échapper à une qualification pénale.

En conséquence, la disparition du commandant DIARRA fut elle avérée, ne saurait disculper les autres d'autant que le chef de l'Etat lui-même, dans une adresse à la nation avait, très tôt, reconnu la responsabilité entière de l'Etat. Cette responsabilité civile avait pour corollaire, nécessaire, la responsabilité pénale des exécutants des différentes opérations exigées par le management du navire !

Cela d'ailleurs est corroboré par la suite des événements au niveau de l'Armée sénégalaise.

▪ Les sanctions dans l'Armée

En effet, par en application du décret 90- 11591/PR/ MFA portant règlement de discipline dans les Forces Armées, le Ministre des Forces Armées prit un arrêté en date du 18 août 2003 pour sanctionner tous les militaires qui étaient impliqués dans la tragédie du Joola.

Ainsi, huit hommes de tenue furent sanctionnés du Chef d'Etat-major Général des Armées au second Maître opérateur de radio en passant par le Chef d'Etat-major de la Marine, le Chef d'Etat-major de l'Air etc. pour notamment:

- « Lenteur dans la mise en route des secours ;
- Manque de réaction rapide en l'absence totale de nouvelles du Joola ;
- Non déclenchement de l'alerte SAR et non exercice de ses responsabilités de Directeur SAR;
- Absence de contrôle inopiné de ses subordonnés ;
- Contribution à la surcharge du bateau en autorisant la vente de nouveaux billets et l'embarquement de fret et de passagers à Karabane malgré le constat de surcharge etc.⁶¹ ».

Il leur fut infligé, pour la plupart d'entre eux, entre quarante-cinq (45) soixante (60) jours d'arrêt de rigueur suivis d'un avertissement voire d'une radiation des personnels de l'Armée pour certains.

Ces sanctions dans l'armée étaient comme un cinglant contredit contre la décision de classement sans suite du Procureur général près la Cour d'Appel de Dakar ! Car, il s'agissait de fautes personnelles détachables, c'est-à-dire indépendantes, de celles du commandant DIARRA et pouvant être qualifiées, à tout le moins, de non-assistance à personnes en danger.

Quid, alors, du Ministre de l'intérieur de l'époque, qui avoua avoir été informé du drame à 04h du matin alors que c'est lui le maître d'œuvre de l'organisation des secours avec le plan SAR lequel ne sera déclenché que vers 08h⁶² !

Faut-il pour autant rouvrir le procès comme le réclame certains⁶³ ? Il ne le semble pas d'autant que, de jure, la prescription semble avoir produit son effet, tout au moins au Sénégal⁶⁴ Pour le reste, il est certain que « Allah (swt) Est le Meilleur des juges » !

⁶¹ Pour plus de détails cf. BTM numéro spécial sur La tragédie du m/s le Joola du 26 septembre 2004 pages 48 et suivantes.

⁶² Cf. interview, 26 septembre 2012, du Ministre des Forces Armées de l'époque, Youba SAMBOU : « 10 ans après la tragédie du Joola, Youba Sambou se rappelle » in <http://www.rewmi.com>

⁶³ Cheikh FAYE : « Naufrage « LE JOOLA : contre l'oubli et pour la tenue d'un procès » in SENENEWS.com du 30 septembre 2013

⁶⁴ Pour les procédures pénales initiées en France, voir notamment Ursula Soares : Sénégal: il y a neuf ans, le naufrage du Joola » publié le 25 septembre 2011 in <http://www.rfi.fr/afrique-> voir aussi : «Le naufrage du Joola, dix ans après, la lutte pour la justice continue du 21 novembre 2012 par Moulzo in <http://www.afriquesenlutte.org-> «Naufrage du Joola. :dix ans après les familles toujours dans l'attente» du 25 septembre 2012 in familles <http://www.letelegramme.fr/> françaises en attente de- justice»

Cette tragédie du m/s Le Joola n'aura pas fini de dévoiler ses secrets !

Et, elle restera, à jamais, gravée dans la mémoire collective des sénégalais et autres parents de victimes. Elle a permis de susciter des réformes à différents niveaux avec un nouveau corpus normatif qui donne quelques lueurs d'espoir quant à un changement des comportements.

2. DES LUEURS D'ESPOIR

A la suite du naufrage du m/s Le Joola, de très nombreuses réactions ont été enregistrées à travers le monde ainsi que dans la sous-région. En l'occurrence, on s'entendra aux mesures prises au plan communautaire par l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA)⁶⁵ et au niveau national.

2.1. Au niveau communautaire : UEMOA

UEMOA a été la première institution à réagir de la façon la plus appropriée en faisant adopter un corpus de normes relatives à la sécurité maritime. En effet, la Commission de l'Union, il fallait sécuriser les côtes communautaires et déclarer, avec fermeté, (Plus jamais de Joola dans les eaux sous juridiction UEMOA ». C'est à ce titre qu'un appel d'offre fut immédiatement lancé pour sélectionner un cabinet devant conduire l'étude en vue de l'élaboration des textes sur le sous- secteur maritime⁶⁶. Ce dispositif normatif sera adopté par le Conseil des Ministres en 2008 à travers trois Règlements⁶⁷ et trois Directives⁶⁸ avant d'être complété, en 2013, par des textes d'application soient six Règlements d'exécution et deux Décisions de la Commission de l'Union⁶⁹.

Au total, et relativement à la sécurité maritime, l'Union a mis en place un cadre juridique et institutionnel qui, s'il est bien mis en oeuvre, sera de nature à sécuriser les côtes de l'Union et éviter d'éventuels Joola.

Voici un bref résumé de cette politique normative.

«Naufrage Publié du le Joola: 24 septembre dix ans 2012 après, parles Le Nouvel Observateur in <http://ternpsreel.nouvelobs.com> — Alain Verschatse «Joola, la colère des familles» du 15 mai 2003 in <http://www.lexpress.fr> «Gestion du dossier : les familles françaises interpellent le Président Macky Sall» Publié le 27 septembre 2013 in <http://fr.afrikinfos.com-interviewde> Mme Nadine Verschatse « Exclusif Joola, ce qu'on n'a jamais dit » in Journal «Weekend Magazine» du Mardi 13 Novembre 2007 également in <http://www.xibar.net>. Egalement : Mady M. Bouaré « L'affaire M. Habré et l'affaire du Joola : une justice pénale controversée in éditions l'Harmattan 2013.

⁶⁵ L'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine a été créée par un Traité signé à Dakar le 10 janvier 1994, Traité révisé le 29 janvier 2003 - elle comprend huit Etats membres : Bénin, Burkina Faso, Côte d'Ivoire, Guinée Bissau, Mali, Niger, Sénégal et Togo cf. www.uemao.net - www.uizf.int

⁶⁶ Ces études et la rédaction de tous ces textes, quatorze au total, ont été effectuées par le Professeur Ibrahima Khalil DIALLO

⁶⁷ cf. le Règlement n°02/2008/CM/UEMOA du 28 mars 2008 relatif aux transports maritimes, au sein de l'UEMOA ; le Règlement n°03/2008/CM/ uemao relatif aux conditions d'exercice des professions d'intermédiaires de transport maritime au sein de l'UEMOA et le Règlement n°04/2008/CM/ uemao relatif à la sécurité et à la sûreté maritime au sein de l'UEMOA

⁶⁸ Directive no 02/2008/CM/UEMOA relative à la recherche et au sauvetage en mer et à la protection de l'environnement marin au sein de l'uemao Directive no 03/2008/CM/UEMOA relative aux fournisseurs de services portuaires au sein de l'uemao, Directive no 04/2008/CM/UEMOA portant mise en place d'un cadre institutionnel harmonisé du sous-secteur maritime au sein de l'UEMOA

⁶⁹ Règlement d'exécution relatif à l'agrément d'armateur communautaire ; Règlement d'exécution relatif à l'agrément d'intermédiaire de transport maritime ; Règlement d'exécution relatif à la redevance due par les armateurs exploitant un service de transport international ; Règlement d'exécution relatif aux conditions d'immatriculation des navires ; Règlement d'exécution relatif aux conditions de délivrance des titres de sécurité des navires Règlement d'exécution relatif à la composition, aux attributions et au fonctionnement des commissions de visite technique des navires Décision relative au Comité consultatif sur les transports maritimes ; Décision relative à la composition, aux attributions et au fonctionnement de la structure sous régionale de coordination des opérations de recherche et de sauvetage en mer adoptés en 2013.

2.1.1. Un cadre institutionnel approprié

Il faut rappeler que l'UEMOA dispose d'une longue façade maritime sur l'Atlantique avec ses cinq pays côtiers que sont le Sénégal, la Guinée Bissau, la Côte d'Ivoire, le Togo et le Bénin ; les trois autres n'ayant pas de littoral (Mali, Burkina Faso et Niger).

En matière maritime, l'Union considère que pour définir et conduire une politique efficace qui permette aux Etats membres de bien tirer profit de leur potentiel, il est impératif d'avoir un cadre institutionnel approprié qui soit approximativement le même.

Ainsi, une structuration à deux niveaux a été retenue :

▪ Les départements Ministériels

Le constat que l'étude commanditée, en 2003, avait révélé, est que le sous-secteur maritime, dans beaucoup d'Etats membres, est sous la tutelle de Ministères dans lesquels on retrouve des départements n'ayant aucun lien avec la mer. Par exemple, le maritime inclus dans un Ministère comprenant les Travaux publics ou les Télécommunication si bien que la Direction de la marine marchande devient le cadre unique de gestion du sous-secteur. Il fallait, donc, rompre avec ce choix fort hétéroclite qui ne saurait mener à une politique maritime efficace.

C'est ainsi que la Directive n° 04/2008/CM/UEMOA adoptée, à Dakar, par le Conseil des ministres le 28 mars 2008 et portant mise en place d'un cadre institutionnel harmonisé du sous-secteur maritime au sein de l'UEMOA fixe le cadre suivant :

- Les pays à façade maritime doivent être dotés de départements Ministériels dédiés exclusivement au sous-secteur maritime. A l'état actuel, seuls le Sénégal dispose d'un Ministère de la pêche et des transports maritimes et le Bénin d'un Ministère délégué chargé de la marine marchande.
- Les pays sans littoral doivent avoir au sein du Ministère en charge des transports, une direction consacrée exclusivement au sous-secteur maritime ; contrairement à la situation actuelle où il s'agit d'un service, quasi anonyme, perdu dans un grand département Ministériel,

▪ Les administrations maritimes

Dans cette politique de l'Union, une prise en charge effective du sous-secteur maritime passe par l'érection d'administrations maritimes assez fortes avec suffisamment de ressources en lieu et place des Directions de la marine marchande qui sont de simples services administratifs, sans personnalité morale c'est-à-dire sans autonomie et sans moyens. La même option a été retenue en ce qui concerne les transports aériens avec les administrations de l'aviation civile⁷⁰ qui ont remplacé les Directions de l'aviation civile.

Ainsi, conçues, ces administrations maritimes ou autorités maritimes pourraient être très opérationnelles notamment en matière de sécurité maritime. D'autant que pour leur financement, l'UEMOA a mis en place un système de redevance armatoriale⁷¹ à prélever sur les navires effectuant un transport international, quel qu'en soit le pavillon, c'est-à-dire un transport entre un port de l'Union et un port d'un Etat non membre.

⁷⁰ Directive n°01/2004/CWUEMOA portant statut des administrations de l'aviation civile des Etats membres de l'UEMOA

⁷¹ Règlement n° 02/2008/cm/uemoa relatif aux transports maritimes au sein de l'uemoa adopté à Dakar, le 28 mars 2008 et qui a fait l'objet d'un Règlement d'exécution relatif à la redevance due par les armateurs exploitant un service de transport international

2.1.2. Un dispositif de prévention efficace

L'Union a adopté un dispositif de prévention qui devrait être suffisamment efficace pour parer aux risques maritimes pouvant donner lieu à des catastrophes. Il s'agit du Règlement n° 04/2008/CM/UEMOA relatif à la sécurité et à la sûreté maritime au sein de l'UE- MOA adopté à Dakar le 28 mars 2008 et complété par trois règlements d'exécution⁷². En résumé, ce corpus normatif prévoit expressément:

- Des conditions d'immatriculation des navires assez rigides pour permettre une bonne maîtrise du pavillon de l'Union. En effet, l'immatriculation est faite par l'autorité maritime de chaque Etat membre en veillant à l'existence d'un lien objectif entre le navire et l'Etat du pavillon (cf. article 4 du Règlement précité). Un registre d'immatriculation communautaire est tenu par la Commission de l'Union, en plus des registres nationaux, de manière à éviter notamment la double immatriculation et à radier les navires ne respecteraient pas le maintien des conditions qui exigées pour l'immatriculation.
- Les conditions de délivrance des titres de sécurité sont rendues rigides et harmonisées ;
- La police d'assurance corps devient obligatoire pour tout navire effectuant une navigation commerciale quel que soit son armateur ;
- Le contrôle du navire par l'Etat du port et par l'Etat du pavillon est rendu obligatoire alors que la mise en œuvre du Mémoire d'entente d'Abuja (MOU d'Abuja)⁷³ n'est pas encore totalement effective ;
- L'interdiction à un navire suspect d'entrer dans les eaux communautaires ainsi que l'immobilisation de tout navire ne répondant pas aux normes requises deviennent, également, obligatoires.
- Etc.

Au total, ces mesures jurent d'avec ce que l'on a vécu dans l'affaire du Joola, pour dire « plus jamais ça ! ». L'intérêt de ce dispositif tient à son caractère impératif, à l'autonomie financière et de décision de l'autorité maritime nationale et, enfin, au « contrôle » de la Commission de l'Union.

2.1.3. Un dispositif de sauvetage et de secours idoine

Un dispositif de sauvetage et de secours cohérent a été adopté à travers la Directive n° 02/2008/CM/UEMOA relative à la recherche et au sauvetage en mer et à la protection de l'environnement marin au sein de l'UEMOA en date du 28 mars 2008 complété

Par la Décision de la Commission relative à la composition, aux attributions et au fonctionnement de la structure sous régionale de coordination des opérations de recherche et de sauvetage en mer.

Il s'est agi de recommander, fortement, aux Etats Il s'est agi membres qui ne l'ont pas encore fait de :

⁷² Il s'agit : du Règlement d'exécution relatif aux conditions d'immatriculation des navires ; du Règlement d'exécution relatif aux conditions de délivrance des titres de sécurité des navires et du Règlement d'exécution relatif à la composition, aux attributions et au fonctionnement des commissions de visite technique des navires.

⁷³ Le Mémoire sur le contrôle des navires par l'Etat du port en Afrique de l'Ouest et du centre, signé le 22 octobre 1999 à Abuja, au Nigéria, constitue un cadre de coopération sous-régionale en matière de contrôle des navires, en vue de l'éradication des navires sous normes des eaux maritimes de la sous- région. Sur dix-neuf (19) signataires, seuls les 13 Etats suivants ont ratifié le MOU d'Abuja : Sénégal, Sierra Leone, Guinée, Congo, Nigéria, Ghana, Gambie, Togo, Bénin, Côte d'Ivoire, Sao Tomé et Principe, Angola et Gabon.

Alors que le « Mémoire de Paris sur le contrôle des navires par l'état du Port » dit « Mémoire de Paris », signé en 1982 entre 14 nations maritimes, en regroupe aujourd'hui plus d'une vingtaine : Allemagne, Belgique, Bulgarie, Canada, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande France, Grèce, Irlande, Islande, Italie, Lettonie, Lituanie, Malte, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Royaume-Uni, Fédération de Russie, Slovaquie, Suède.

- ratifier toutes les conventions internationales pertinentes de l'OMI concernant la recherche et le sauvetage en mer et la protection de l'environnement marin;
- mettre en place des plans SAR et POLMAR.

Un plan POLMAR communautaire devra, aussi, être mis en place par la Commission à travers un Comité sous régional⁷⁴ devant prendre en charge la coordination des opérations de recherche et de sauvetage en mer pour le compte des Etats membres. Il a été décidé que ce Comité sera installé à Abidjan c'est-à-dire à équidistance des deux frontières maritimes extrêmes nord et Sud de l'Union.

Le financement dudit Comité, du point de vue de son fonctionnement et de son équipement, sera pris en charge par un fonds alimenté par une partie de la redevance prélevée par l'autorité maritime de chaque Etat membre à hauteur de 20%.

Ce dispositif normatif communautaire a été conçu et élaboré en réaction au drame du Joola et dans la perspective que les Etats membres ne fassent pas preuve de négligence et de légèreté : il faut éviter la répétition de l'histoire !

Son application effective pourrait, en effet, être source de satisfaction.

2.2. Au niveau national

Au niveau national, le Sénégal a pris les mesures appropriées en adaptant son cadre institutionnel pour le rendre plus adapté et opérationnel. En effet, l'autorité maritime a été renforcée dans son statut et une nouvelle politique d'intervention de l'Etat en mer a été mise en place à travers la HASSMAR.

2.2.1. L'Agence Nationale des Affaires Maritimes (ANAM)

L'ancienne Direction de la marine marchande (DMM) a été remplacée par une agence dite Agence Nationale des Affaires Maritimes (ANAM) par décret n° 2009-583 du 18 juin 2009 portant création, organisation et fonctionnement de l'Agence nationale des Affaires maritimes (ANAM). Non seulement, le Sénégal se conforme, ainsi, aux normes communautaires UEMOA mais il apporte une réponse appropriée aux limites de l'ancienne Direction de la marine marchande révélées par le naufrage du Joola.

En effet, la DMM était un simple service administratif dépendant entièrement du Ministre en charge de la marine marchande, sans aucune autonomie même les déplacements des agents étaient soumis à la tutelle. Les obligations du Directeur de la marine marchande en matière de sécurité notamment concernant l'interdiction d'appareiller c'est-à-dire l'immobilisation du navire, bien qu'expressément prévues par l'ancien code de la marine marchande, étaient assujetties à la pesanteur des instructions de la hiérarchie ! Quand on y ajoute le manque de moyens pour ne pas dire le dénuement total de l'ancienne DMM, on comprend les difficultés dans lesquelles se trouvait celle-ci pour faire face à ses charges relatives à son fonctionnement surtout sur les questions tenant à la sécurité maritime !

L'érection de l'ANAM permet de corriger tous ces travers pour offrir à l'autorité maritime un statut juridique approprié : personnalité morale et donc, autonomie financière et indépendance dans son fonctionnement quant à la gestion de son personnel⁷⁵, au déplacement des agents, à la prise de décision etc.

⁷⁴ La Commission a adopté la Décision relative à la composition, aux attributions et au fonctionnement de la structure sous régionale de coordination des opérations de recherche et de sauvetage en mer.

⁷⁵ Aujourd'hui, la grille salariale de l'ANAM est telle que la motivation du personnel est garantie et fait bien d'envieux et quand on y ajoute qu'elle a inauguré de nouveaux locaux, on comprendra aisément les changements qualitatifs apportés par la réforme institutionnelle ! Les résultats devraient suivre.

Concernant son fonctionnement, la rupture est marquée par la mise en place d'un Conseil de surveillance qui fait office de Conseil d'administration (cf. articles 6 à 10 du décret). Et, le Directeur général est, seul, ordonnateur du budget nonobstant la présence d'un agent comptable qui contresigne les actes destinés à mouvementer les comptes bancaires car, la comptabilité de l'Agence est tenue, conformément aux normes et principes du Système Comptable Ouest Africain (SYSCOA), par un agent comptable nommé à cet effet.

Ainsi conçu, ce statut juridique assure une meilleure fonctionnalité à l'Autorité maritime pour lui permettre de faire face à ses missions.

Il s'y ajoute qu'en termes de ressources, l'ANAM devrait alimenter ses fonds avec la redevance instituée par l'UEMOA à hauteur de 80% selon la clef de répartition retenue⁷⁶ (cf. supra), ce qui lui permettra d'avoir les moyens de sa politique.

Enfin, il faut relever que le Sénégal a ratifié toutes conventions internationales pertinentes de l'OMI en matière de sécurité et de sûreté maritime et que les mesures de mises en oeuvre du code ISPS sont devenues effectives sous la supervision de l'ANAM. En effet, le port a mis en place tout un arsenal de mesures pour se conformer à la Convention SOLAS notamment un dispositif :

- « d'aide à la navigation centralisé au niveau de la Vigie portuaire avec le système A.I.S. (Automatic Identification of Ships) et des ouvrages de balisage fonctionnels ;
- de surveillance de la rade et du plan d'eau utilisant radars, système de télésurveillance et patrouilles nautiques ;
- de sécurisation des accès et de l'enceinte portuaire avec la mise en place du Centre de Secours Polyvalent⁷⁷».

2.2.2. La Haute Autorité pour la Sécurité et la Sûreté Maritime (HASSMAR)

La Haute Autorité pour la Sécurité et la Sûreté Maritime (HASSMAR) a été créée par Décret no 2006. 322 du 07 avril 2006 avec pour mission la coordination de l'action de l'Etat en mer. On est parti des disfonctionnements révélés par le naufrage du Joola pour apporter des correctifs et mettre en place un mécanisme plus opérationnel.

Ainsi, la HASSMAR :

- Est rattachée à la Primature (Premier Ministre) pour éviter les problèmes de coordination entre services relevant de différents départements ministériels ;
- Est dirigée par un personnel de la marine nationale qui n'est pas le moins apte à intervenir en mer et son statut militaire lui permet de répondre aux missions de sécurisation des eaux sous juridictions sénégalaises. Le Secrétaire général qui en assure la direction est un officier de la marine, général ou supérieur, nommé par décret (cf. article 9). Il ne devrait pas y avoir de conflit de compétence avec l'ANAM qui doit continuer à assurer ses missions d'autorité maritime alors que la HASSMAR est appelée à gérer les opérations d'intervention sur le terrain. Toutes deux déléguaires de pouvoir de la part de l'Etat, elles devraient travailler en symbiose pour épargner le Sénégal d'autres traumatismes ;

⁷⁶ Cf. Règlement n° 02/2008/cm/uemoa relatif aux transports maritimes au sein de l'uemoa adopté à Dakar, le 28 mars 2008 et qui a fait l'objet d'un Règlement d'exécution relatif à la redevance due par les armateurs exploitant un service de transport international

⁷⁷ CE <http://www.portdakar.sn/>

- Dispose d'un organe de contrôle à travers un Conseil de surveillance.

Ensuite, le pays est divisé en trois zones maritimes au Nord, au Sud et au Centre, sous la direction de délégués représentant le Secrétaire général de la HASSMAR chacun étant responsable de la coordination des actions de l'Etat dans les zones maritimes qui leur sont confiées.

Il a été créé et mis à la disposition de la HASSMAR, dans le cadre de l'exécution de ses missions de coordination des interventions, un Centre principal de Coordination des Secours maritimes (MRCC) et des centres secondaires de secours (RSC) (cf. article 10)

La HASSMAR a mis en place des stratégies de gestion des situations d'urgence à travers notamment le Plan National d'Intervention d'Urgence en Mer (PNIMUM) (Plan SAR maritime, Plan SURMAR, le plan POLMAR) dont elle assure la jonction avec les autres Plans nationaux (ORSEC, SAR aéronautique, etc.).

Une des actions récentes notées, en août 2013, fut l'intervention à l'occasion de l'échouement d'un thonier, battant pavillon espagnol, dénommé Almadraba Uno, sur un banc de sable au Parc nationale des Iles de la Madeleine (PNIM), dans une zone interdite à la navigation, au large de Dakar. Ce navire contenait une « quantité importante de produits potentiellement dangereux qui pouvaient être source de pollution marine ou d'insécurité⁷⁸ ».

Cette architecture institutionnelle devrait pouvoir permettre de sécuriser les côtes sénégalaises en apportant aux navires mouillant dans les eaux sous juridiction sénégalaise le concours idoine pour éviter et, le cas échéant, bien gérer les difficultés de navigation et leurs conséquences.

2.2.3. Les liaisons maritimes Dakar-Ziguinchor et Dakar-Gorée

En matière de transport de passagers et de fret, le Sénégal exploite sa façade maritime longue de plus sept cent (700) km de Saint Louis, au nord, au cap de Roxo au sud à travers deux liaisons maritimes : la ligne Dakar-Ziguinchor et la ligne Dakar-Gorée.

L'exploitation de ces lignes a beaucoup profité des enseignements du naufrage du Joola en ce que toutes les mesures prises jurent d'avec ce qui se passait avant le 26 septembre 2002. Et, de ce point de vue, le rapport Madany SY a été bien compris et mis en œuvre à tous les échelons de la chaîne de commandement des navires et chaloupe.

- Le management des liaisons maritimes
 - la liaison maritime Dakar-Ziguinchor

L'exploitation du Joola avait été confiée, successivement, à la Compagnie sénégalaise de navigation maritime (COSENAM) de 1990 à 1994, au Port autonome de Dakar de 1994 et l'Armée à travers la marine nationale de 1995 à 2002⁷⁹. Le retour de la gestion nautique et commerciale du navire aux civils comme le préconisait le rapport Madany SY est effectif depuis l'acquisition du navire ayant remplacé le Joola. En effet, c'est, désormais, l'ère des sociétés commerciales proprement dit avec une exploitation répondant aux normes professionnelles requises.

Ce fut, d'abord, la Société maritime de l'Atlantique dite SOMAT créée en partenariat avec le Maroc et qui exploitait un navire dénommé le Willis.

Ensuite, le Consortium sénégalais des activités maritimes (COSAMA) remplaça la SOMAT avec des capitaux entièrement nationaux et un staff managérial sénégalais. L'équipage civil est dirigé par un capitaine à la longue cour (CLC), un ancien pilote, formé pour la conduite des navires de commerce.

⁷⁸ Cf. communiqué publié par le biais de l'Agence de Presse Sénégalaise (APS) le mardi 13 août 2013.

⁷⁹ Cf. rapport Madany SY pages 15 et suivantes

- la liaison maritime Dakar-Gorée

S'agissant de la liaison maritime Dakar-Gorée, communément appelée LMDG, elle a, aussi, rectifié certains errements même si elle demeure un service rattaché à la Direction générale du Port autonome de Dakar.

Aujourd'hui, elle est dirigée par un capitaine à la longue cour (CLC), pilote au port autonome de Dakar. Choix ne saurait être meilleur car, il s'agit d'abord de veiller à la bonne conduite de la chaloupe mais aussi à la sécurité de la navette : ce n'est pas une simple question de gestion commerciale !

- les gares maritimes

Les gares maritimes ont été mises aux normes.

- La gare de Dakar est aux normes internationales en termes d'infrastructures d'accueil des passagers et des véhicules avec un maximum de confort.
- La gare de Ziguinchor a été entièrement reconstruite et équipée en 2004 avec un financement de cinq (5) milliard FCFA de l'Agence Française de Développement (AFD).
- L'escale de Karabane, qui n'avait jamais bénéficié d'infrastructures appropriées pour l'accostage du navire, vient de réceptionner un ponton qui permettra aux navires de s'amarrer sur un quai fonctionnel assurant un bon déroulement des opérations d'embarquement et de débarquement. Avec le Joola, le navire mouillait au large et les opérations se faisaient à l'aide de pirogues avec les énormes et inévitables risques que cela suppose.

L'exploitation du ponton de Karabane est devenue effective depuis le samedi 26 avril 2014. Il permettra, avec son financement à hauteur de onze (11) milliards FCFA entièrement pris en charge par le Sénégal⁸⁰, de désenclaver la quarantaine d'îles environnantes, de lutter contre l'exode des jeunes, d'exploiter le potentiel économique et touristique local, de créer des emplois, de contribuer au retour de la paix dans cette zone sud du pays etc.

- **Le navire exploitant la ligne Dakar-Ziguinchor**

Après le Willis qui était exploité par la défunte SOMAT sous forme d'affrètement, le Sénégal a acquis, en propriété, le navire Aline Sitoé DIATTA avec plus de dix-sept (17) milliards FCFA (soit 25 millions d'euros) sur financement conjoint de l'Etat du Sénégal, de la coopération allemande (KFW) et de la Banque européenne d'investissement (BEI)⁸¹.

Construit dans les chantiers navals allemands comme le Joola en 1990, Aline Sitoé DIATTA a une capacité de 502 passagers et peut transporter plusieurs dizaines de véhicules et près de 450 tonnes de fret. Il a transporté 850844 passager en 2009 contre 61.234 en 2008, soit une augmentation de 40,2%. Le trafic de marchandises est passé de 80.241 tonnes en 2008 à 82.602 tonnes en 2009 et il s'agit, essentiellement, d'huile, de marchandises diverses, de tourteaux, de ciment, de riz etc.⁸²

⁸⁰ Cf. discours du Premier Ministre, le 06 juillet 2013, à l'occasion de l'inauguration du ponton in Agence de presse sénégalaise(APS).

⁸¹ Cf. discours du Premier Ministre, le 06 juillet 2013, à l'occasion de l'inauguration du ponton de Karabane cf. dépêche de l'Agence de presse sénégalaise (APS).

⁸² Pour toutes ces statistiques, voir le Rapport, pour l'année 2010, de l'Agence nationale de la statistique et de la démographie (Ansd) sur la situation économique du pays.

Il est soumis aux normes internationales à tout point de vue en matière de transport de passagers et de fret contrairement au Joola.

Deux autres navires, acquis grâce à la coopéra Coréenne, devraient renforcer le Aline Sitoé DIATTA dès le mois de juillet 2014. Il s'agit des navires « Aguène » et « Diambogne⁸³ » qui, avec une cité d'emport de mille deux cent (1200) tonnes, devraient assurer la liaison Ziguinchor-Ndakhonga (Foundiougne)⁸⁴. En réalité, ils sont exploités par Consortium Sénégalais d'activités Maritimes (COSAMA) sur la ligne Dakar — Ziguinchor.

▪ La billetterie

La billetterie des deux lignes maritimes est, aussi, soumise aux normes internationales. En effet, aucune possibilité de vente de billets au-delà de la capacité du navire n'est possible. Le système est bien normé pour éviter toute surcharge. Il n'est même pas envisagé un système de surbooking tel qu'il est pratiqué en matière de transport aérien. C'est dire que le phénomène du Joola ne risquerait pas, en principe, de se répéter de ce point de vue.

▪ La mise aux normes des navires

Le respect du carénage annuel et des visites techniques est de rigueur. Rien n'est plus laissé au hasard pour assurer une sécurité maximale aux passagers, au navire et aux biens embarqués.

Ces différentes réformes et initiatives sont très salutaires pour éloigner l'exploitation maritime du syndrome du Joola.

Toutefois, à l'examen, il faut retenir qu'il subsiste des motifs sérieux d'inquiétude qu'il urge de corriger au plus vite.

3. DES MOTIFS SERIEUX ET PERSISTANTS D'INQUIETUDE

Il est indéniable que beaucoup d'enseignements positifs ont été tirés du naufrage du Joola aussi bien du point de vue institutionnel que du point de vue matériel et infrastructurel. Mais, il faut noter qu'il subsiste encore des sources d'inquiétude à plusieurs niveaux pour assurer une bonne navigabilité et une bonne sécurité juridique pour les usagers des transports sur la ligne que fréquentait le Joola. Ainsi, reste-t-il encore des réformes et des investissements importants à faire au plan normatif et opérationnel, sans oublier le grand chantier de l'homosenegalensis lui-même

3.1. Au plan normatif : des normes inopérables

A ce sujet, les réformes sont urgentes. Car, si le décret no 2004-283 du 5 mars 2004 fixant les modalités d'application de la loi no 2002-22 du 16 août 2002 portant Code de la marine marchande a été adopté avec cet avantage qu'il regroupe dans un seul texte ce qui faisait l'objet d'une vingtaine de décrets sous la législation antérieure, il faut dire que d'autres réformes restent à adopter.

En effet, la grande équation demeure c'est-à-dire la problématique de l'indemnisation des victimes de naufrage. Dans l'affaire du Joola, le nouveau code de la marine marchande a posé de sérieux problèmes

⁸³ Aguène et Diambogne sont des noms choisis pour magnifier le cousinage c'est-à-dire la parenté à plaisanterie séculaire entre les ethnies Joola de Sud et Sérère de la petite côte : un appel au retour de la paix dans la région sud.

⁸⁴ Ndakhonga est port secondaire, dans le département de Foundiougne, en zone sérère, une autre justification de la dénomination choisie des navires.cf note précédente.

d'interprétation en ses articles 114 et suivants parce qu'aucun montant précis d'indemnisation n'a été fixé. Cet article 114 dispose, de façon très laconique, que « Les créances auxquelles la limitation est opposable et les limites de responsabilité sont celles établies par la Convention internationale sur la limitation pas encore, à ce jour, ratifiée cette Convention de Londres dite Convention LLMC 1976⁸⁵. En attendant la ratification de ladite Convention et son application au Sénégal, la question demeure sur le quantum à retenir pour la réparation du préjudice subi par les victimes. En vérité, une interprétation positive de la volonté du législateur, de lege lata, permettrait de retenir que le renvoi de la loi de 2002 se limite aux seuls montants prévus par la Convention LLMC sans viser le texte dans sa globalité en tant qu'instrument de droit international dont seule la ratification pourrait justifier son application au Sénégal.

L'intervention du législateur sur cette question devrait nous épargner toute cette gymnastique intellectuelle pour trouver le fondement d'une réparation juste et équitable nous éloignant du montant dérisoire qui a été alloué aux victimes du Joola. Il s'agira, simplement, soit d'adopter une loi autorisant la ratification de cette Convention du 19 novembre 1976 soit de fixer des montants précis de réparation à travers une loi modifiant celle du 16 août 2002.

En l'absence d'une telle réforme, la situation actuelle est gravement attentatoire aux droits des victimes sénégalaises en ce qu'elle ne leur offre aucune chance d'indemnisation acceptable à l'image de ce à quoi elles auraient pu prétendre.

3.2. Au plan opérationnel : des ouvrages non fonctionnels

Le rapport Madany SY avait fait de fortes recommandations relativement à une meilleure navigabilité du fleuve Casamance, ce bras du fleuve qui permet d'accéder au port de Ziguinchor. Si la plupart d'entre elles ont été prises en compte et, effectivement, mises en oeuvre, il faut dire que certaines d'entre elles restent, malheureusement, à l'état de projet.

3.2.1. La sécurité de la navigation sur le fleuve : dragage et balisage

Deux ouvrages restent à exécuter pour une meilleure navigabilité sur le fleuve Casamance : le balisage et le dragage.

▪ Le balisage du fleuve Casamance

La Recommandation n° I du rapport Madany SY⁸⁶ était ainsi libellé « Le balisage lumineux : - Balisage du site actuel du JOOLA avant son remorquage pour éviter d'éventuels abordages. - Balisage du chenal du Port de Ziguinchor pour faciliter la navigation sur le fleuve même la nuit ».

Malheureusement, ce balisage lumineux n'a pas encore été fait obligeant, ainsi, le navire à ne pouvoir y naviguer que de jour pour assurer sa visibilité. Ce qui, certainement, est de nature à influencer sur la fluidité du trafic et, bien sûr, sur la sécurité de la navigation.

▪ Le dragage du fleuve Casamance

- La situation physique et géographique se présente de telle sorte que l'embouchure du fleuve est parsemée de bancs de sable rendant la navigation très difficile à ce niveau voire dangereuse en certaines circonstances.

⁸⁵ Cf. supra note 56 et [www.imaorg - www.dfaeadmin.ch/traites](http://www.imaorg-<u>www.dfaeadmin.ch/traites</u>)

⁸⁶ Cf. page 91 du rapport Madany SY

- Le syndrome du Joola en 2012. En 2012, «le navire Aline Sitoé DIATTA avait buté vers 6h 56mn sur un obstacle, entraînant son immobilisation pendant plus de trois tours d’horloge à l’entrée de l’embouchure du fleuve Casamance, parce qu’en cet endroit la navigation est rendue difficile du fait du courant et du déplacement de sable⁸⁷». Ce fait divers ne manqua pas de secouer l’opinion nationale qui revêcut en quelques heures le syndrome du Joola. Malheureusement, la situation reste encore, en Etat.
- Le projet ORIO. e Sénégal a mis en place, avec la coopération hollandaise, un Projet dit ORIO pour le dragage du fleuve Casamance et le renforcement des infrastructures portuaires du Port de Ziguinchor. C’est un projet financé par les Pays-Bas, pour un montant estimatif de vingt et un (21) milliards FCFA, avec une contrepartie de l’Etat du Sénégal. Les études préalables auraient été menées notamment par le cabinet hollandais Royal Haskoning-DH, avec comme objectif, « le dragage du fleuve Casamance sur cent vingt (120) km de long, quatre cent (400) mètres de large et sept (07) mètres de profondeur permettant l’accès des navires sans difficulté au port de Ziguinchor⁸⁸».

Ce projet n’est pas encore achevé !

3.2.2. L’escale de Karabane: le ponton de Karabane

Cette escale de Karabane est devenue effective depuis le samedi 26 avril 2014 c’est-à-dire douze ans après le naufrage du Joola. Au préalable, les populations de la localité avaient organisé de nombreuses manifestations, en plusieurs occasions, pour réclamer l’achèvement du ponton et des infrastructures complémentaires notamment la capitainerie et le camp militaire⁸⁹.

3-3. Aux plans humain et comportemental : l’homosenegalensis !

Le naufrage du Joola avait pu provoquer au sein de l’opinion sénégalaise une onde de choc telle que, au-delà des émotions liées à la tragédie ayant occasionné des milliers de morts, on pouvait s’attendre à ce que, désormais, les comportements vis-à-vis du danger soient perçus autrement notamment dans le cadre des moyens de transports, quels qu’ils soient.

En vérité, la prudence n’a survécu qu’un laps de temps relativement court pour faire place à ces agissements dont le sénégalais est coutumier et qui l’exposent au quotidien à des dangers souvent hors du commun. En effet, l’homosenegalensis a ceci de spécifique que son attitude frise, souvent, l’insouciance, le fatalisme, la négligence pour ne pas dire la légèreté.

C’est comme pour dire que le Joola avec ses milliers de morts n’aura pas servi à grand-chose sous ce rapport-là. Et, malheureusement, c’est en matière de transport de personnes et de marchandises que ce fléau est le plus marqué.

⁸⁷ Cf. les explications du commandant Seydou DIALLO, Directeur général du COAMA in http://www.lequotidien.sn/du_jeudi_3_mai_2012

⁸⁸ CE discours du Premier Ministre, le 06 juillet 2013, à l’occasion de l’inauguration du ponton in Agence de presse sénégalaise (APS).

⁸⁹ A ce sujet voir notamment : dépêche de l’Agence de Presse Sénégalaise (APS) in <http://www.aps.sn> du 06 Juillet 2013 et du jeudi 06 février 2014 - http://du_www.seneweb.com du 19 août 2013 – <http://new.akakar.com/h/4058.html> du mercredi 5 février 2014 – <http://www.scoopseziguinchor.com> du vendredi 07 février 2014 – <http://www.lequotidien.sndu> lundi 24 février 2014

Ainsi, on peut citer, pèle mèle, les cas suivants que les sénégalais vivent au quotidien:

- Les surcharges dans les minibus de transport public de personnes à Dakar⁹⁰
- Les surcharges dans le transport inter urbains et inter Etats⁹¹ de marchandises notamment du bois, du charbon, de l'arachide etc.
- Le délabrement du Pont⁹² Emile Badiane⁹³, seule et unique voie d'accès à la ville de Ziguinchor par rapport au reste du pays, à telle enseigne qu'il menace de tomber en ruine depuis bien longtemps. Ce pont, long de six cent quarante (640) mètres, a été inauguré le 1er janvier 1979 soit trente-cinq (35) ans avec un poids maximum autorisé de 35 tonnes alors que des camions pesant 70 tonnes continuent de le traverser⁹⁴ !
- Etc.

Ces comportements auraient dû être bannis depuis le tragique drame de la Société Nationale de commercialisation des oléagineux du Sénégal (SONACOS) quand un accident provoqua l'éclatement d'une citerne de gaz ammoniac occasionnant, le mardi 24 mars 1992, cent vingt-neuf (129) morts et environ 1150 rescapés vivant avec un handicap à vie⁹⁵.

La cause déclarée de cet accident fut une surcharge ayant conduit à mettre vingt-deux (22) tonnes de gaz dans un camion-citerne d'une capacité maximale de dix-sept (17) tonnes ! Alors que cette citerne, soudée à cause d'une fissure, ne sera pas déchargée durant quatre jours, du samedi au mardi, et c'est l'absence de.....P-vide, c'est-à-dire de marge de pression permettant au liquide de respirer, qui fera exploser le camion avec les conséquences que les sénégalais n'oublieront jamais⁹⁶.

Il se trouve que, le jeudi 21 mars 2002, c'est-à-dire environ cinq mois avant le naufrage du Joola, la capitale sénégalaise enregistrait un autre accident, toujours à la SONACOS, occasionnant une fuite de gaz ammoniac avec de nombreuses brûlures de troisième degré⁹⁷.

C'est comme si, au Sénégal, l'amnésie était devenue la chose la mieux partagée du fait de comportements devenus ataviques !

Si, oui, à quoi aurait servi le drame du Joola ?

Pour la primauté du droit

⁹⁰ Lire notamment : « Voyage tumultueux à bord d'un minibus » in journal Enquête no 862 du lundi 28 avril 2014 in www.enqueteplus.com — « Surcharge, vétusté, indiscipline... : Quand l'insécurité règne en maître dans les transports en commun » in journal Wal Fadji du Samedi 01 octobre, 2011 in <http://www.seneweb.com/>-

⁹¹ Voir dépêche de l'Agence de Presse Sénégalaise (APS) du mardi 22 mars 2011 in <http://www.aps.sn> — « Corruption, pertes de temps, contrôles excessifs ces maux comportements qui affectent le développement dans la zone », Mercredi 19 janvier 2011 in <http://www.seneweb.com/>-<http://www.nettali.net>

⁹² « Casamance- : Le Pont Emile Badiane: le second « Joola » qui menace les populations » in www.siweul.com Le pont Emile Badiane et SONACOS exposent Ziguinchor à un nouveau drame » dépêche de l'Agence Panafricaine d'information (PANA) du 27 septembre 2006-

⁹³ Emile Badiane, dont ce pont port le nom, est un charismatique homme politique né en 1915 à Tendième (département de Bignona) dans une famille diola chrétienne ; il fut maire, le 22 député décembre et ministre sous le Président Léopold Sédar Senghor et mourut le 22 décembre 1972.

⁹⁴ Cf. <http://www.lequotidiensn> - du 4 septembre 2008

⁹⁵ Cf. journal Enquête numéro 834 du lundi 24 mars 2014 pages 6 et 7. In www.enqueteplus.com

⁹⁶ Ibid

⁹⁷ Voir le quotidien national « Le Soleil » du vendredi 22 mars 2002