

Sécurité maritime et tiers-monde

La leçon du *Joola*

Bernard Dujardin
Vice-président de l'IFM

Lors des cérémonies funéraires¹ consécutives au naufrage du ferry tanzanien *Bukoba* le 21 mai 1996², auxquelles assiste le président Mkapa, l'homélie évoque « la volonté de Dieu³ » comme moteur de cette tragédie. Le curé catholique de la paroisse de Nyegina (diocèse de Musoma), le père Aloys Magabe, adresse alors une lettre ouverte au Président. Il dénonce cette *invocation* comme « une grave distorsion des faits », « une tentative pieuse de masquer les responsabilités », « une injure aux victimes et à leurs familles » et « un sacrilège contre Dieu ». Il s'interroge sur le fait que les plus hauts responsables soient si prompts à alléguer en cas de désastre « la volonté de Dieu » alors qu'ils ne le font jamais en cas d'événements heureux. Si le naufrage du *Bukoba* est le fait de la « volonté de Dieu », n'est-ce pas le moyen d'absoudre les « éventuelles culpabilités humaines » qui ont causé cet accident et qui méritent pourtant d'être poursuivies devant la justice des hommes. « **Blâmer Dieu d'avoir laissé les hommes surcharger le navire est proche du blasphème.** » Et le père Aloys Magabe invite le président Mkapa à promouvoir « la culture de la vie » qui est la vraie « volonté de Dieu » et non « la culture de la mort » qui est à l'opposé même de la « volonté de Dieu ». L'accident ne serait-il pas plutôt le fruit de l'irresponsabilité et de la corruption ?

Cette lettre a une profonde répercussion dans l'Afrique orientale anglophone. Si elle conduit à faire prendre conscience de la nécessité pour les États de cette zone de mener une politique de sécurité des transports, elle ne leur en donne pas pour autant les moyens. Le 11 avril 2002, un nouveau drame endeuille la Tanzanie quand un ferry de 100 places transportant deux cents personnes chavire sur la rivière *Kilombero*.

L'affaire du *Joola* n'est donc pas un événement exceptionnel dans une Afrique en paupérisation. Mais le violent traumatisme qu'elle crée est de nature à jouer un rôle de révélateur. Il s'agit maintenant comme l'annonce le gouvernement sénégalais d'engager une démarche exemplaire. L'Institut français de la Mer dont le combat pour une plus grande sécurité maritime est un des objectifs majeurs, se doit d'aider dans la mesure de ses moyens à l'analyse et à la compréhension des causes de l'insécurité maritime en Afrique et de tenter d'en apporter des réponses concrètes.

Les développements qui suivent ne font qu'esquisser quelques pistes de réflexion. Ils n'apportent pas de solutions. Ils ne visent qu'à ouvrir un débat aussi large et surtout aussi constructif que possible.

¹ Ce paragraphe résume un article de Laurenti Mageza dans Africanews.

² 615 disparus.

³ La volonté divine est présente dans toutes les religions révélées : *Inch Allah*.

La surcharge dans les transports

La question de la surcharge dans les transports n'est pas une donnée propre à l'Afrique. En France, la fête de la mer du 11 août 1996 à La Cotinière (île d'Oléron), est endeuillée⁴ par la surcharge de *l'Essor*. Une cinquantaine de personnes se trouvaient à bord du fileyeur le jour de l'accident, soit près du double du nombre autorisé par les Affaires maritimes, fixé à 24 passagers, équipage compris. L'armateur est un transporteur occasionnel de passagers. L'imprudence est dans la nature humaine. Pourtant à l'occasion du procès, le 22 janvier 2001, les Oléronais considèrent que le seul accusé possible est l'océan⁵.

C'est quand l'État de droit abandonne le combat contre l'imprudence que les événements se succèdent et que les victimes s'alignent.

L'exploitant régulier du moyen de transport aurait-il tendance à surcharger son navire par appétit lucratif ? Ce sentiment partagé est un *a priori* qui n'a pas le rôle qu'on lui prête. Un armateur de navires à passagers sait que son meilleur argument commercial est la sécurité. Tout accident dans lequel sa responsabilité est engagée, condamne son entreprise sauf si l'exploitant est une compagnie publique. Alors, en ce cas, la seule sanction d'un accident ne conduit qu'au remplacement de quelques têtes.

La sécurité a un coût. Le prix du passage tient compte de ce coût. C'est quand le prix de la sécurité ne peut plus être payé par le client que la situation se dégrade. L'entreprise privée est obligée de fermer sa ligne. L'entreprise publique, elle, accroît la capacité unitaire de sa flotte. La Tanzanian Railways Corporation fait naviguer le *Bukoba* surchargé. Les ministères chargés des Transports et de la Marine nationale font naviguer le *Joola* surchargé.

La liaison maritime Dakar - Ziguinchor doit générer et équilibrer ses propres ressources. Celles-ci ne sont pas en mesure d'assurer les dépenses d'entretien et de réparation, malgré les recettes supplémentaires tirées de la vente des billets aux passagers (non-clandestins) en surnombre. L'État n'a pas les moyens de subventionner avec l'argent du contribuable la « continuité territoriale » entre Dakar et la Casamance. La dégradation du service entre alors dans une spirale au bout de laquelle un grain tropical condamne à mort le navire et ses passagers. L'arrêt de l'exploitation pendant un an pour cause de moteurs en panne, des réparations chichement mesurées par l'apport d'un financement trop juste du budget du ministère des Transports font que lors de la reprise du trafic début septembre 2002, le navire bridé en vitesse par un régime moteur limité à 800 tours par minute au lieu de 1000 ne peut faire qu'une rotation par semaine... Dans ces conditions, **il est tentateur de transporter en un voyage autant qu'en deux.**

Le *Joola* embarque pour son voyage fatal environ 1 220 personnes⁶ dont un équipage de 52 navigants. La capacité maximale calculée par le constructeur est de 580 personnes (536 passagers et 44 navigants). La surcharge en passagers est de plus 100 %.

La fatalité du sous-norme

Le *Joola* est un navire de mer. Son régime juridique est celui du pavillon sénégalais. Il obéit en conséquence aux règles du droit maritime sénégalais qui inclut les conventions de l'OMI et de l'OIT⁷ ratifiées par le Sénégal. Or ce navire à passagers n'est pas en conformité

⁴ Dix victimes dont trois enfants de 4, 7 et 8 ans.

⁵ Une pétition de soutien à l'armateur patron recueille plus de 7 000 signatures.

⁶ Au moment de la rédaction de cet article, le décompte exact n'était pas arrêté. La réalité est pire : 1 863 morts ou disparus et seulement 104 survivants pour un navire autorisé à 550 passagers et membres d'équipage. Ndlr

⁷ Organisation maritime internationale et Organisation internationale du travail

avec les règles de sécurité. S'il dispose en théorie des moyens d'abandon en cas de naufrage, ceux-ci ne sont pas régulièrement vérifiés. « *Les balises de détresse, si elles existaient encore à bord n'ont pas fonctionné.* » Le système de largage hydrostatique des radeaux de sauvetage aurait-il été en bon état, il ne pouvait pas marcher car les radeaux étaient « sanglés au navire et cerclés entre eux ». Le navire n'avait pas reçu les équipements de bord du système mondial de détresse et de sauvetage en mer (SMDSM)⁸.

Le contrôle par l'État du pavillon était défectueux. Il tenait par trop compte des **contraintes propres à la confusion des genres étatiques**. Les vocations contradictoires de l'État garant de l'ordre public et de l'État armateur ne sont pas propres au Sénégal. La France avait bien rechigné à l'époque à adopter les mesures proposées par l'Europe du nord après l'accident de *l'Estonia*. Le sectionnement à la mer du pont de chargement des *ferries* à passagers exigeait de l'État français, armateur de Seafrance et de la SNCM, que le contribuable investisse près de 150 millions d'euros dans l'aménagement de ses navires, dépense que le budget de la Nation n'avait pas programmée. Les contorsions de la diplomatie française⁹ n'avaient pas convaincu nos partenaires et la loi de la majorité a emporté une décision, au demeurant raisonnable, imposée à la France.

Le contrôle des services maritimes sénégalais fermait les yeux, y compris sur la classification qui n'était pas entretenue tant en raison de son coût qu'en raison du fait que l'État sénégalais – fidèle en cela aux principes généraux du droit public français – est son propre assureur. Le *Joola* n'était pas plus soumis au contrôle par l'État du port. Il ne naviguait qu'au cabotage national et ne touchait donc pas de ports étrangers. Le fait d'être ou non aux normes relevait exclusivement de la responsabilité de l'État sénégalais.

Le facteur humain

Le facteur humain est au cœur de tout accident. L'affaire du *Joola* n'y échappe pas. Faut-il pour autant charger l'équipage et son capitaine de tous les maux ? Pour ne prendre qu'un exemple, l'enquête montre que « les contrôles, tant des passagers que du fret, s'avéraient difficiles. » Cette difficulté fait partie de **l'environnement permissif** dans lequel se déroulait le service du transport. Aux passe-droits nombreux des militaires, des « accompagnateurs », des enfants portés par leur mère s'ajoutaient très probablement les « amicales pressions » des autorités locales de Casamance qui devaient savoir convaincre le capitaine d'accepter tel ou tel passager et d'éviter ainsi des troubles à l'ordre public s'il refusait d'embarquer tel ou tel jeune qui impérativement devait rallier Dakar en date pour débiter l'année scolaire.

Les « amicales pressions » s'exerçaient également sur le recrutement du personnel du navire, non pas 44 hommes comme déterminé par le constructeur mais 52, soit un sureffectif de 18 %. Et ce personnel est globalement fort mal payé. La norme salariale de *l'International Trade Federation* pour les marins de base recrutés dans le tiers-monde, embarqués au « régime international » sur des navires armés sous pavillon de pays de libre immatriculation¹⁰ est de 1 100 dollars par mois. Les salaires des matelots du *Joola* à moins de 100 000 francs CFA¹¹ n'en représentent qu'à peine le dixième. Alors à défaut de juste

⁸ Obligatoires depuis février 1999.

⁹ Elles consistent à démontrer que pour les traversées inférieures à 40 milles marins (Pas-de-Calais) et pour les liaisons avec la Corse (il est bien connu que la Méditerranée est une mer beaucoup plus calme que la Baltique ou la Manche), il n'est point besoin de mesures de sécurité excessives. La bonne foi de la France est démontrée : Brittany Ferries, compagnie privée, devra obéir aux nouvelles règles européennes.

¹⁰ Autrement dit en anglais *convenience flag*.

¹¹ Communauté financière africaine.

rémunération, le principe de la « tolérance réglementée » s'applique. Chaque membre de l'équipage a l'autorisation d'embarquer une personne pour son propre compte. C'est ainsi que 60 personnes payées ou non payantes sont embarquées sans qu'elles soient décomptées dans les 536 passagers commerciaux théoriques du navire.

Les qualifications et les compétences ne peuvent être qu'à la hauteur des rémunérations. Elles ne peuvent en aucun cas dans ces conditions être celles de l'OMI. Un officier ou un marin sénégalais qualifié STCW a tout intérêt à se faire recruter sous régime international par un armateur étranger opérant au commerce international. La « fuite des cerveaux¹² » touche l'espace maritime du tiers-monde. Et cela explique que le Sénégal ait été dans l'obligation d'armer le ferry *Joola* avec du personnel militaire de sa Marine de guerre. Le déficit d'exploitation de la desserte était ainsi mieux maîtrisable.

Ceci n'excuse pas cependant les graves dysfonctionnements du commandement comme l'absence d'exercices de sécurité qui aurait permis de détecter les défaillances des équipements ou la méconnaissance des principes de stabilité d'un navire de charge et de l'emploi des ballasts. Par contre, il est tout à fait compréhensible qu'aucun message de détresse n'ait pu être émis par le bord au moment du chavirage. D'une part, cet accident était peu prévisible. Les prévisions météorologiques faisaient certes état pour la zone, « de fortes pluies, orages, vents très forts de 20 à 40 nœuds¹³ pendant 15 à 30 minutes », mais n'étaient pas même diffusées par la station radio maritime de Dakar et par ailleurs, n'annonçaient pas un temps « non maniable¹⁴ » pour ce navire qui avait probablement durant sa vie active dû déjà rencontrer des circonstances comparables, voire plus dures. D'autre part, tant qu'un navire ne dépasse pas l'angle de gîte fatal, il est impossible à quiconque de déterminer si le couple de redressement ne va pas l'emporter sur le couple de chavirage¹⁵ et une fois dépassé, la séquence du retournement est si rapide et si inconfortable qu'aucun appel de détresse par radio – *man controlled* – autre que celui que déclenche une balise automatique ne peut être émis.

L'organisation des secours

L'organisation des secours au Sénégal est administrativement et organiquement conçue sur des modèles occidentaux qui ont fait leurs preuves : méthode *search and rescue* (SAR) et plan OrSec. Les secours publics alertés 8 heures après le drame n'arrivent sur zone qu'une fois l'espoir de récupérer des survivants évanoui, soit 19 heures après. Les plongeurs de l'Union des Remorqueurs de Dakar frappent une aussière de remorquage sur l'épave retournée du *Joola*. On peut supposer que cette opération délicate n'est pas faite à leur seule initiative. Les responsables des opérations de sauvetage ne donnent aucune instruction aux remorqueurs qui finissent par abandonner l'opération.

L'acheminement rapide de plongeurs sur le site demande un concours de moyens

¹² Cette « fuite des cerveaux » a des effets favorables sur le développement économique des pays à bas salaires. Les transferts effectués par les 200 000 marins du tiers-monde employés au régime international représentent une « aide » en provenance des pays riches égale à près de 2,5 milliards de dollars par an... qui est distribuée directement à leurs familles et qui ne transite donc pas comme les aides d'État par les canaux de pouvoirs plus ou moins corrompus.

¹³ Force 5 à 8 sur l'échelle de Beaufort (de bonne brise à coup de vent).

¹⁴ Un cyclone tropical par exemple avec des vents de plus de 63 nœuds.

¹⁵ Le croiseur-école *Jeanne d'Arc* rencontre dans le Pacifique nord entre les îles Hawaï et le Japon le 3 février 1963 un train de trois vagues monstrueuses, « les trois Glorieuses », qui le maintient couché sur le flanc plusieurs minutes de suite à 30° de gîte. Selon les calculs des ingénieurs du génie maritime embarqués sur le navire, à 31°, le navire chavirait. **Aucun d'appel de détresse même vers la conserve, le Victor Schœlcher, n'a été lancé durant cette épreuve.**

aériens hélicoptérés. Les premiers plongeurs déposés sur zone le sont à 16 h.¹⁶, soit 9 heures après l'alerte. Dans la journée du 27 septembre, la Marine qui dispose des plongeurs et des navires et l'Armée de l'Air des aéronefs ne mettent aucune structure de coordination en place.

Le dispositif de sauvetage sénégalais est malheureusement un dispositif papier. Il n'a jamais été testé par des exercices grandeur et confronté à un accident de l'ampleur et de la nature de celui qui frappe le *Joola*. L'État-major des armées avait donné instruction d'organiser une fois par trimestre un exercice de recherche et de sauvetage visant spécifiquement le *Joola*, navire armé par le ministère des Forces armées. Aucun n'a jamais eu lieu. Aussi comprend-on que la mise en œuvre des secours soit hésitante.

L'organisation la plus efficace reste celle, spontanée, de la solidarité des gens de mer, de ces « piroguiers » gambiens et sénégalais avec leurs embarcations rustiques et leur sens marin. Il n'y a pas de société de secours mutuel en mer au Sénégal, mais aujourd'hui les esprits sont mûrs pour qu'une SNSM¹⁷ commune au Sénégal et à la Gambie¹⁸ soit mise en place.

Conclusion

Le premier constat à dresser du drame du *Joola* est qu'un pays pauvre n'a pas les moyens d'organiser ses transports intérieurs selon les critères des pays développés. La décence invite à rappeler que ceux-ci avant de devenir riches sont passés par une longue phase de sous-développement de la sécurité de leurs transports ? Au tournant du XX^e siècle, en Grande-Bretagne, première nation maritime c'est par milliers que meurent chaque année les marins à la mer. Dans la première nation à s'industrialiser, la condition ouvrière y est beaucoup moins périlleuse que celle du navigant, n'en déplaise à Charles Dickens. L'affaire du *Saint-Philibert* en 1931 – tellement similaire à celle du *Joola*, les mêmes causes produisant les mêmes effets - illustre qu'à l'époque, il y a soixante-dix ans, la France ne vivait pas sur un *tempo* si éloigné de celui des pays du tiers-monde d'aujourd'hui. La plus grande catastrophe maritime de tous les temps est le torpillage le 30 janvier 1945 du *Wilhelm Gustloff*¹⁹ paquebot allemand construit pour 1 865 passagers et membres d'équipage qui avait embarqué pas moins de 10 582 personnes (soit 5,7 fois la capacité autorisée). 9 343 passagers périssent dont près de 4 000 enfants.

La loi maritime universelle que les Nations unies tente de mettre en place à l'OMI est-elle adaptée à des pays pour lesquels sa mise en œuvre s'apparente à un luxe ? Il ne s'agit certainement pas de mettre en place un dispositif de sécurité à deux vitesses. Au sud comme au nord, la vie est également sacrée. Mais une observation s'impose. Les conventions internationales de sécurité maritime (Solas et Marpol notamment) sont initiées par et conçues pour les États riches des latitudes tempérées froides. Les pays de la ceinture intertropicale les adoptent – pour éviter de paraître en ce domaine en arrière de la main - sans avoir les moyens de les appliquer en acquérant et en entretenant les matériels hautement sophistiqués donc chers, produits par les équipementiers du nord. **À l'usage, les critères inadéquats qui visent le mieux conduisent au pire.**

¹⁶ Par un hélicoptère des forces françaises qui s'étaient mises spontanément à la disposition des autorités sénégalaises dès 9h. du matin.

¹⁷ Société nationale de Sauvetage en Mer.

¹⁸ La *Royal National Life Institution* est compétente tant pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord que pour la République d'Irlande.

¹⁹ Voir dans la présente livraison de la Revue Maritime la note de lecture sur le livre de Gunther Grass « En crabe ». Ndlr

Ce sont les piroguiers qui sont les premiers sur place pour sauver les quelques rescapés du *Joola*. Ils n'ont ni radios, ni gilets de sauvetage. Ce n'est pas le système mondial de détresse qui alerte les autorités sénégalaises, c'est un chalutier qui, sur zone, est informé par un piroguier et qui en informe à son tour son agent maritime, seule « autorité » joignable par radio à Dakar. Les anciens radeaux en kapok (ou mousse) enveloppé, dotés de filet comme ceux qui équipaient les transports de troupes de la Seconde Guerre mondiale sont inadaptés aux mers froides. Ils le sont aux mers chaudes. Les balises automatiques de la plaisance n'ont pas la durée de vie des *Epirb* homologuées marine marchande, mais leur coût est sans aucune comparaison. Les solitaires de la Route du rhum sont mieux équipés en moyens d'alerte que le *Joola*.

Ne paraît-il pas en conséquence urgent de réviser certaines normes OMI, certes remarquables sur le papier, mais qui ne répondent aucunement à l'équation financière des pays en développement ? Ne faudrait-il pas maintenir les principes et en adapter les minima et les moyens aux mers chaudes ?

