



SECRET

RAPPORT

de la commission militaire institué après
le naufrage du MS/JOOLA

- O B J E T** : - Eléments d'enquête
- Référence** : - Décision n°1745/MFA/CAB du 27 septembre 2002
- P. jointes** : - Certificat de navigabilité du MS/JOOLA
- Décret n°96-1023 du 04 décembre 1996 autorisant la liaison maritime Dakar – Ziguinchor "le Joola" à générer et à utiliser ses propres ressources ;
- Instruction n°145/EMG/DBC du 09 mai 1996, relative au fonctionnement du "JOOLA".

DESTINATAIRE :
- **Ministre des Forces Armées**

Dakar le 01 octobre 2002

La commission d'enquête interne
Sur les conditions du naufrage du bateau M/S LE JOOLA
Et les mesures prises pour porter assistance aux naufragés

A

Monsieur le Ministre des Forces Armées

OBJET : Rapport provisoire sur l'enquête en objet.

Instituée par la décision n° 01745/MFA/CAB du 27/09/2002, la commission en objet s'est réunie le dimanche 29/09/02 à partir de 09 h 30 au ministère des forces armées pour débiter aussitôt les investigations nécessaires pour la manifestation de la vérité sur :

- les conditions d'appareillage du bateau M/S LE JOOLA au port de Ziguinchor,
- les conditions de navigation jusqu'au naufrage,
- les mesures prises dès la perte de contact radio avec le bateau pour assurer la recherche et le sauvetage.

La commission est composée de

- Colonel Abdoulaye Aziz NDAO, président,
- Médecin Colonel Georges NIOUKY
- Colonel Mamadou Amadou DIEYE

- Colonel Mouhamadou moustapha DIAWARA, représentant EMGA
- Capitaine de frégate Dame MBOUP, représentant Marine nationale
- Capitaine de frégate Modou SIGUINE, représentant Marine nationale
- Chef d'Escadron Amadou DIALLO, représentant haut commandement de la Gendarmerie nationale
- Lieutenant colonel Mor SENE, rapporteur.

La commission s'est réunie pour déterminer :

- les conditions d'appareillage du bateau M/S LE JOOLA au port de Ziguinchor,
- les conditions de navigation jusqu'au naufrage,
- les mesures prises dès la perte de contact radio avec le bateau pour assurer la recherche et le sauvetage.

Dans la journée du dimanche 29/09/02, la commission s'est rendue :

- à l'arsenal de la marine nationale, pour s'informer sur les conditions dans lesquelles le bateau a effectué la traversée Dakar – Ziguinchor du 24 au 25/09/2002, l'appareillage de Ziguinchor le 26/09/2002, le suivi de la navigation par radio, la perte de cette liaison, les mesures de sauvegarde prises dès que le doute sur la situation du bateau est apparu.

- à la base aérienne PAUL A S CISSE pour s'informer sur les conditions dans lesquelles les opérations de recherche et de secours ont été menées pour porter assistance au bateau M/S LE JOOLA.

- et à l'aéroport L S Senghor, pour s'informer des conditions météorologiques qui existaient durant la période du 26 au 27/09/02.

Dans la matinée du 30/09/2002, la commission s'est rendue à Ziguinchor en vue de s'informer sur la vente des billets, les conditions de chargement du bateau, le manifeste réel à bord à partir de Ziguinchor et de Karabane, les conditions d'appareillage, et la navigation fluviale .

Compte tenu des premiers éléments d'enquête obtenus sous procès-verbal en présence d'un officier de police judiciaire, la commission tire les premières conclusions provisoires ci-après.

MISE EN ŒUVRE PAR LA MARINE NATIONALE

Acquis par l'état du Sénégal en 1990, avec l'aide de la coopération allemande, et successivement exploité par la COSENAM et le PAD, le bateau é a été transféré à l'armée nationale par décision du gouvernement contenue dans la correspondance n° 0796 PM/CAB/TP du 08 décembre 1995.

Cette décision précisait que la tutelle du ministère des transports maritimes sur le M/S LE JOOLA n'était plus nécessaire, ainsi que les conventions liant le ministère des transports et le ministère des forces armées.

L'exploitation du bateau a nécessité après le transfert aux forces armées, la mise en place en place d'un cadre réglementaire adéquat :

- par le décret n° 96-1023 du 04 décembre 1996 , la liaison maritime Dakar-Ziguinchor LE JOOLA a été autorisé à générer et à exploiter ses propres ressources ;

- par l'arrêté ministériel n° 5323 du 09 mai 1997, il a été institué un comité chargé du suivi et de la gestion de la liaison maritime Dakar-Ziguinchor LE JOOLA.

Par ailleurs, le navire M/S LE JOOLA, immatriculé DAK 850, relevait du domaine privé de l'Etat qui est assureur de ses propres moyens de transport. Pour faire ce que de droit, il a été fait et délivré par l'Agent Judiciaire de l'Etat, une attestation d'assurance portant le numéro 00540 du 07 novembre 1994.

Pour donner suite aux instructions du Premier Ministre en date du 08 décembre 1995, le Chef d'Etat-Major Général des Armées a pris un acte réglementaire de caractère interne, l'instruction n°145/EMG/DBC du 09/05/1996 relative au fonctionnement du M/S LE JOOLA. Cette instruction précise notamment les éléments suivants :

- le rôle du commandement de bord
 - l'administration
 - les finances
 - la maintenance et les quais d'amarrage
 - les personnels
 - les passagers et les frêt militaires
 - la sûreté
 - les compte-rendus d'activités, et enfin
 - les inspections.
- A l'issue de la visite technique annuelle du M/S LE JOOLA, intervenue le 23 septembre 2002, le navire a été présenté en bon état apparent de navigabilité et les prescriptions effectuées ne sont pas de nature à l'immobiliser.

De ce qui précède, le bateau est sous la responsabilité du MFA qui en a la gestion administrative, technique et financière. Son exploitation était conforme aux normes réglementaires en usage dans la marine marchande. Suite à la panne intervenue en Août 2001, le ministère de l'équipement et des transports a été sollicité

pour le financement des réparations et rénovations des moteurs. La coopération des deux ministères dans la remise en état du M/S LE JOOLA ne s'est pas déroulée dans une franche collaboration comme en atteste la lettre n°00967/MFA/CAB du 17 mai 2002.

SITUATION DU BATIMENT APRES CARENAGE

TRAVAUX MOTEURS ET COQUES

Suit au marché de rénovation du moteur principal bâbord indisponible depuis le 31 août 2001, conclu entre le ministère de l'équipement et des transports (FM N° 302 du 12 mars 2002) et la société allemande MAN constructeur des moteurs, le M/S LE JOOLA a effectué du 25 juillet au 23 août 2002 les travaux de carénage (visite coque, contrôle étanchéité, et sécurité œuvres vives). Dans le chantier de Dakarnave

et le remontage du moteur rénové à quai avec le concours d'un technicien MAN, le bord et des techniciens de Dakarnave.

Les essais à quai et à la mer ont été effectués du 20 au 23 août 2002 avec des résultats satisfaisants.

CONDITIONS DE REPRISE

Suite à la non satisfaction de la demande de rénovation du second moteur formulée par la lettre n°281/PM/CAB/TP du 28 juillet 2002 de la primature par le billet du président du comité de suivi, la marine nationale a proposé la reprise des rotations à compter du 10 septembre 2002 avec une rotation par semaine et la limitation de la vitesse de rotation moteur à 800 t/mn, correspondant à la vitesse du bateau de 11 nœuds sur une vitesse pratique habituelle de 12 nœuds. Des consignes de contrôle et de sécurité renforcées ont été données au bord (note n°59/B/JOOLA du n°09/09/02)

VISITES TECHNIQUES ET SITUATION

Il est à souligner que le navire a subi la visite technique annuelle des experts de la marine marchande le 23/09/02 suite à la demande de la marine (note n °056/B/JOOLA du 06/09/02)

L'ensemble des deux moteurs de propulsion , des trois groupes électrogènes, les équipements de navigation, de communication, de sécurité et de manœuvre fonctionnaient dans des conditions acceptables depuis la remise en service du bateau. Les radeaux de sauvetage sont en cours de validité après la visite annuelle en août 2002.

SECURITE PASSAGERS

Afin de parfaire la sécurité de l'embarquement des passagers aux escales, une demande d'installation de gares maritimes et de systèmes de ponton pour Karabane a été relancé par le biais du comité de suivi ainsi que le balisage lumineux du fleuve.

De tout ce qui précède, conformément aux usages de la marine marchande, le bateau M/S LE JOOLA était en état de prendre la mer. Le CEMARINE avait en plus donné des consignes de prudence et de sécurité par note de commandement.

APTITUDES TECHNIQUES DU JOOLA

La mise en œuvre du M/S LE JOOLA est confiée à la marine nationale dont les compétences techniques sont conformes à la mission dévolue au dit bateau.

Le bateau M/S LE JOOLA est prévu pour la navigation côtière et maritime jusqu'à cinquante nautique des côtes. Le cheminement du M/S LE JOOLA de Dakar à Ziguinchor se fait dans les limites des cinquante

nautiques des côtes. Par ailleurs, il faut rappeler que le bateau a été construit en Allemagne avec toutes les certifications en la matière dans l'un des pays les plus sévères en matière de réglementation et a rejoint Dakar en affrontant la haute mer. Le bateau est sorti d'usine en 1990 et ne totalise que douze ans d'âge. Les travaux d'entretien et de réparations du bateau ont été régulièrement effectués. Quant à la gîte qui est constatée à l'embossage à quai à Ziguinchor et qui est mal interprétée par les néophytes, cela est dû au fort courant entrant.

Le grand fardage du bateau combiné à un tirant d'eau faible (3m10 maxi) le rendent sensible à l'action du vent.

CONDITIONS DU NAUFRAGE

En ce qui concerne le naufrage du bateau M/S LE JOOLA, il apparaît à la lumière des premiers éléments d'enquête que

Au départ de Ziguinchor, le bateau a appareillé avec ses deux moteurs principaux en fonctionnement normal.

Les instruments de navigation fonctionnaient aussi normalement.

Le transit de Ziguinchor à Karabane a pris 3 heures, temps normal qui confirme le bon état des deux moteurs à l'appareillage.

L'appareillage du bateau M/S LE JOOLA à partir de Ziguinchor et de Karabane a donné lieu à l'embarquement de personnels en dehors du manifeste, élément de référence pour l'équipage pour apprécier le poids et le centrage réels du bateau.

En ce qui concerne le frêt, il a été constaté que celui embarqué à Ziguinchor était même en-dessous de la moyenne, ce qui s'explique par la saison morte. A l'escale de Karabane, il n'a été fait état de frêt, à cause de la saison morte.

La gîte du navire (l'inclinaison apparente) sur le côté bâbord constatée à quai à Ziguinchor était due au fort courant entrant avant l'appareillage et non à un quelconque défaut technique du bateau. Le JOOLA a retrouvé son équilibre aussitôt après l'appareillage.

Le Joola est sorti des passes du fleuve Casamance le 26/09/02 à 18 h 55 sans qu'aucune anomalie de fonctionnement ou de météorologie défavorable n'aient été signalées.

En ce qui concerne le nombre de personnes embarquées, il est apparu qu'à Ziguinchor, nonobstant le nombre de personnes embarquées sans manifeste, 655 billets de troisième classe, 110 de deuxième classe, 44 de première classe ont été vendus. La troisième classe a une capacité de 350 sièges, la deuxième de 150, la première de 50 places, ainsi donc le surplus constaté en troisième classe ne pouvait se trouver qu'au pont supérieur du bateau, ce qui a été confirmé par des rescapés et des témoins dont le chef du bureau JOOLA de Ziguinchor. A l'escale de Karabane, les 185 personnes manifestées ont rejoint en grande partie le pont supérieur.

C'est ainsi que d'une part l'existence de peu de frêt dans la cale et d'autre part d'environ 500 personnes sur le pont supérieur a dû faire remonter le centre de gravité d'où une stabilité précaire du bateau, le rendant ainsi moins apte à affronter un mauvais temps. En cas de pluies fortes avec rafales de vent venant du nord-est, le déplacement rapide des personnes sur le pont supérieur pour se protéger accentue la stabilité précaire du bateau.

En ce qui concerne les données météorologiques enregistrées au cours de la nuit du naufrage, aucune variation importante des vents, des pressions et températures n'a été enregistrée à Dakar, Banjul et Ziguinchor. Le mauvais temps sur le trajet du M/S LE JOOLA n'est pas apparu.

subitement car le phénomène (zone pluvio-orageuse avec présence de cumulonimbus donnant lieu à des averses, rafales de vent, turbulence et houle forte) était installé dès la fin de la journée du 26/09/02 jusqu'aux premières heures du 27/09/02.

Ainsi, le bateau était en stabilité précaire au moment du sinistre. En entrant la zone orageuse, les personnes sur le pont supérieur sont subitement confrontées à de fortes pluies et des rafales de vent venant du tribord. Pour se protéger, elles se sont rapidement déplacées en masse vers le bâbord, ce qui a déplacé latéralement le centre de gravité hors des limites permises. Les manœuvres du barreur pour redresser le bateau n'ont pas empêché celui-ci de se coucher sur le flanc bâbord.

Le visionnage du film pris par une équipe de plongeurs montre que les équipements de sauvetage n'ont pas été déclenchés.

Cela confirme la thèse que l'équipage a été surpris par l'événement et n'a pas pu déclencher les procédures d'alerte.

ALERTE ET SAUVETAGE

L'organisation de l'alerte, de la recherche et du sauvetage d'aéronefs, de véhicules terrestres et de bateaux est confiée à l'armée de l'air.

C'est le décret n°68-1274 du 11/12/02 qui fixe l'organisation du service de recherche et de sauvetage communément appelé SAR (search and rescue).

Le CEMAIR est directeur du SAR et est chargé de l'organisation, de la direction et du contrôle des opérations de recherche et sauvetage, en relation avec l'OACI, avec les services SAR étrangers, avec les

départements et organismes nationaux susceptibles de prêter leur concours, et la détermination des moyens qu'ils peuvent mettre en œuvre.

En ce qui concerne le déroulement de l'alerte et du sauvetage le dernier contact établi entre le bateau et la marine nationale a eu lieu à 22 heures et aucun incident n'avait été signalé.

La vacation de minuit ne s'est pas produite. Depuis cette heure jusqu'à 07 heures le 27/09/02, aucune action d'envergure n'a été prise pour assurer l'alerte par tous les moyens mis à la disposition des armées.

Depuis la confirmation du naufrage du bateau M/S LE JOOLA aux environs de 07heures 45 min le 27/09/02 jusqu'à 11 heures 45 mn, des moyens ont été mis en œuvre pour rechercher et prêter assistance aux secours sur zone.

En conclusion, depuis le constat que la vacation de minuit n'a pas été assurée, le message AVIR NAV n'a été envoyé qu'à 09 h10. L'alerte SAR n'a été répercutée au CCS qu'à 08 h 00.

Après le déclenchement, l'alerte SAR a été maintenue au sol jusqu'à 11 h 45. En effet, les autorités militaires sénégalaises avaient déjà envoyées sur zone les moyens navals et aériens nationaux de recherche et de sauvetage et jugeaient que la mesure était suffisante. Toutefois, les chefs du détachement de l'alerte SAR et la directrice de l'aviation de l'aviation civile ont insisté pour faire décoller l'atlantique, à cause des capacités dudit moyen. Il a fallu que sur demande de l'ambassadeur de France, le Ministre des Forces Armées ordonne directement à l'équipage français de décoller l'atlantique.

Le retard dans le déclenchement des alertes, l'absence de l'avion SAR dans les recherches, l'inadéquation des moyens nationaux mis œuvre, ont entraîné un manque d'efficacité dans l'assistance et les secours.

Toutes ces négligences dans la chaîne de commandement du M/S LE JOOLA, de la marine nationale et de l'armée de l'air, responsables respectivement de la conduite du bateau, du suivi et de l'assistance aux bateaux en mer, de l'alerte, de la recherche et du sauvetage des navires en détresse ont été des éléments déterminants dans le naufrage du bateau et de l'efficacité des opérations de sauvetage d'éventuels rescapés.

Voilà les premières conclusions auxquelles est parvenue la commission d'enquête qui poursuit ses investigations et auditions sur procès-verbal.

Ont signé

Colonel Abdoulaye Aziz NDAO, president,

Médecin Colonel Georges NIOUKY

Colonel Mamadou Amadou DIEYE

Colonel Mouhamadou Moustapha DIAWARA

Capitaine de frégate Dame MBOUP

Capitaine de frégate Modou SIGUINE

Chef d'Escadron Amadou DIALLO

Lieutenant colonel Mor SENE, rapporteur.