



HAL
open science

Le Joola, Ndiaga Ndiaye, cars rapides... : les victimes des transports en commun, l'affaire de tous ?

Maïdadi Sahabana

► **To cite this version:**

Maïdadi Sahabana. Le Joola, Ndiaga Ndiaye, cars rapides... : les victimes des transports en commun, l'affaire de tous ?. *Transports : économie, politique, société*, 2003, 419, pp. 177-180. halshs-00088595

HAL Id: halshs-00088595

<https://shs.hal.science/halshs-00088595v1>

Submitted on 6 Oct 2006

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

LE JOOLA, NDIAGA NDIAYE, CARS RAPIDESⁱ... : les victimes des transports en commun, l'affaire de tous ?

SAHABANA Maïdadi

Article paru dans la revue *Transports* (N° 419, 2003) pp. 177-180

Dans la nuit du 26 au 27 septembre, « Le Joola », chargé de plus d'un millier de passagers, sombrait au large de la côte gambienne. De source officielle, le naufrage aurait fait près de 1200 victimesⁱⁱ. Ce ferry, propriété de l'Etat sénégalais et dont la gestion était confiée à l'armée, assurait la liaison Dakar-Ziguinchor. En raison de l'insécurité, du mauvais état des routes et des péripéties concernant le droit de passage par la Gambie, « Le Joola » constituait un canal vital entre la capitale et le sud du Sénégal. C'est par celui-ci que les habitants de la métropole se procuraient certains produits alimentaires frais à des prix raisonnables, que les paysans, artisans et pêcheurs casamançais écoulaient leurs produits, que certaines femmes « bana-banas » amélioraient leur quotidien grâce aux bénéfices tirés du commerce entre les deux zones, que les familles se rendaient visite dans des conditions moins pénibles et moins onéreuses, que le tourisme contribuait à l'économie locale et nationale.

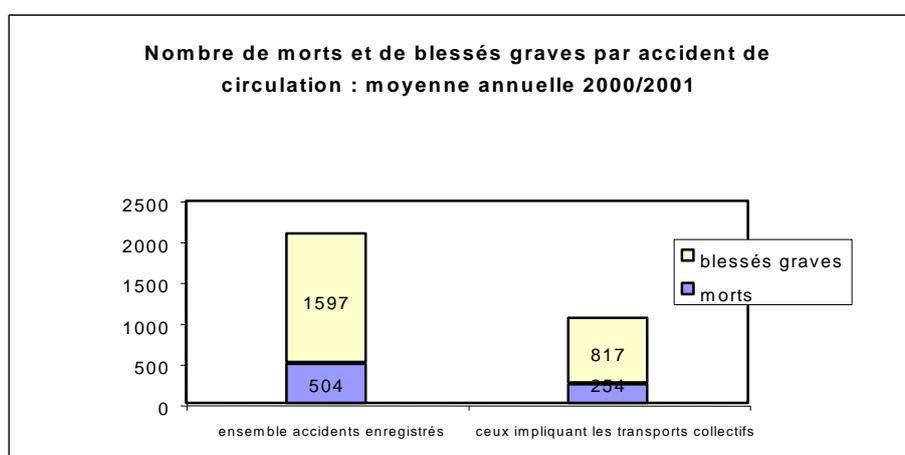
La tragédie du M/S LE JOOLA : une grande émotion, mais néanmoins une catastrophe parmi tant d'autres.

L'émotion fut à la hauteur de la tragédie et de l'ampleur des pertes en vies humaines. Les enquêtes officielles incriminent une surcharge du bateau (plus de 1000 passagers alors que sa capacité maximale est de 500 !) Les passagers supplémentaires se seraient trouvés sur le pont supérieur lorsque « Le Joola » est rentré dans une zone orageuse et les mouvements pour se protéger des fortes rafales l'auraient subitement fait basculer. Mais les enquêtes révèlent également toute une série d'irrégularités allant de la non-habilitation du commandant à opérer sur un navire marchand aux méthodes d'embarquement du fret (non-calcul du poids réel embarqué, non-arrimage des véhicules embarqués...) et même dans l'organisation des 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.ⁱⁱⁱ »

Mais malheureusement, cette catastrophe vient s'ajouter à de nombreuses autres impliquant les transports collectifs. Le transport maritime de passagers étant peu répandu sur le continent, les accidents d'une telle ampleur ont surtout lieu sur terre, plus précisément sur les chemins de fer. Une rapide revue de presse sur Internet donne une indication de l'importance des drames provoqués par les déraillements : 300 morts et 147 blessés en septembre 1994 en Angola^{iv}, 210 morts suite à l'explosion de wagons-citernes d'essence après déraillement en février 1998 à Yaoundé^v et pour la seule année 2002, près de 200 morts à chaque fois au Mozambique^{vi} et en Tanzanie^{vii}. A une moindre échelle mais de façon plus fréquente, ce sont les véhicules de transport collectif routier, surnommés à juste titre « s'en fout la mort », « neuf morts, un blessé^{viii} », qui se transforment en tombeaux pour leurs passagers, mais aussi les piétons, les cyclistes et les autres automobilistes. Les victimes des taxis collectifs et autres minibus et cars, lorsqu'on les additionne, atteignent très vite des chiffres de pertes de vie humaine considérables. Il est peut-être temps, au Sénégal comme partout ailleurs en Afrique, de s'attaquer aux « vices qui sont à la base de (ces catastrophes et qui) trouvent leur fondement dans (les) habitudes de légèreté, de manque de sérieux, d'irresponsabilité, parfois de cupidité »^{ix}. Ces habitudes sont aussi bien celles des opérateurs et des agents chargés du contrôle et de la réglementation que des usagers. Sans nier l'importance de l'absence chronique de ressources pour les pouvoirs publics comme pour les ménages, il serait trop simpliste de réduire l'insécurité routière à ce seul facteur.

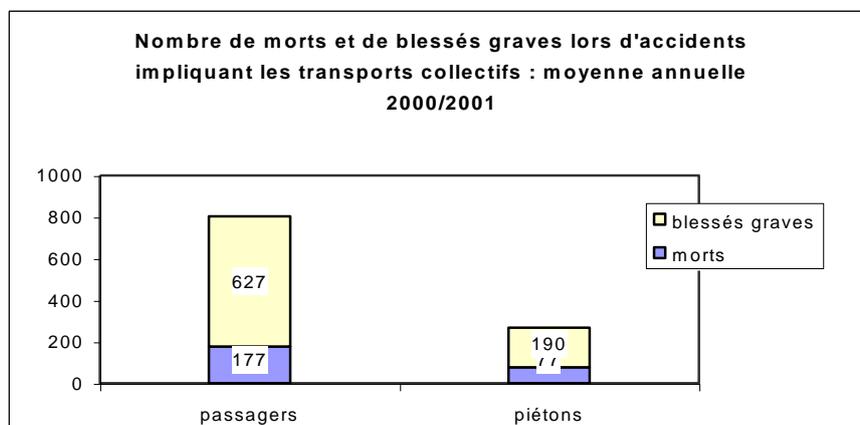
Les transports en commun : un millier de victimes par an dans les accidents de circulation

Sur la base des constats effectués en 2000 et 2001 par les autorités sénégalaises, on dénombre en moyenne annuelle près de **504 tués** et **1600 blessés graves** par accidents de circulation. Plus de la moitié de ces victimes est imputable à des accidents impliquant les taxis, minibus, cars et bus qui effectuent du transport urbain et interurbain de voyageurs. Bien qu'un effort soit fait, dans le cadre d'une coopération à l'échelle de la sous-région avec l'appui de la France^x, pour que les constats d'accidents soit scrupuleusement consignés, on peut penser que ces chiffres sont en dessous de la réalité, notamment pour l'intérieur du pays. En 1994, on estimait que moins d'un accident sur vingt était constaté et les policiers et gendarmes sénégalais « n'avaient pas vraiment intégré l'utilité du remplissage (du formulaire de constat) plutôt perçu comme une tâche supplémentaire, dans un contexte de ressources humaines en sous-effectif, et restaient peu motivées, du manque de retour sur l'utilisation effective de ces données et les enjeux correspondants.^{xi} » Certes, les constats des accidents se sont probablement améliorés depuis. Mais ils demeurent partiels et l'on peut en particulier douter du suivi statistique des blessés graves transportés à l'hôpital après l'accident.



Source : Direction en charge des Transports Terrestres, Sénégal

En Afrique subsaharienne, où le taux d'équipement des ménages en automobile est très faible, les transports en commun sont incontournables dès lors que l'on doit parcourir une certaine distance de déplacement. Ces usagers forcés, otages des transports collectifs, se retrouvent ainsi parmi le millier de victimes sénégalaises recensées, tués ou blessés graves, ainsi que d'autres automobilistes, des cyclistes et motocyclistes. On note malheureusement un grand nombre de victimes piétons, surtout en milieu urbain, et chez les plus jeunes.



Source : Direction en charge des Transports Terrestres, Sénégal

C'est donc à juste titre qu'au lendemain du naufrage du JOOLA que la presse sénégalaise a fait le rapprochement entre le drame et les accidents impliquant les « Cars Rapides » dakarois. Elle a reproché aux artisans de transport des pratiques dangereuses présentant un risque pour leurs passagers.

Véhicules, opérateurs, agents publics, usagers... : les responsabilités partagées ?

La plupart des engins sont d'un âge très avancé : dans les accidents recensés en 2000 et 2001 au Sénégal, près des trois quarts des transports collectifs impliqués avaient été mis en service depuis plus de 10 ans et un tiers, depuis plus de 20 ans. L'année de mise en service correspond-elle à l'ancienneté de l'engin ? On peut en douter quand on sait l'importance du marché de l'occasion dans le secteur. Il est de bon ton de saluer l'ingéniosité des artisans réparateurs africains, capables de monter un véhicule à partir de pièces de différents fabricants. Malheureusement, on ne dit jamais assez la dangerosité d'un travail fait sans grande garantie pour la sécurité des passagers comme par exemple la fabrication de garnitures de plaquettes de frein à partir de vieux pneus de poids lourds. Le risque d'accidents de ces vieux engins augmente considérablement avec la surcharge fréquente qui est effectuée.

Non-respect du code de la route, vitesse excessive, dépassements dangereux, arrêts intempestifs, le mode de fonctionnement des artisans transporteurs les amène à prendre des risques inconsidérés. De plus, les conducteurs ne manifestent aucun respect pour les piétons en milieu urbain et pour les deux roues. Dans le métier, où il ne peut être question de respect de la réglementation sociale (lorsqu'elle existe), où l'emploi se fait et se défait sans contrat de travail, les conducteurs effectuent de longues heures de travail afin de maximiser les recettes, entraînant une fatigue pouvant être fatale pour eux, leurs passagers et les autres usagers de la route.

Ces pratiques dangereuses des transporteurs s'avèrent d'autant plus fréquentes que les agents publics, chargés du contrôle du respect des règles de sécurité, ne le font pas toujours, par absence de conscience professionnelle ou par intérêt (corruption ou possédant eux-mêmes des véhicules de transport collectif). L'obtention du permis de conduire, si ce n'est une simple formalité, peut s'acheter dans certains pays. D'ailleurs, dans un continent où l'alphabétisation est faible, où les artisans sont majoritairement non scolarisés, le code de la route en Français, Anglais, Espagnol et Portugais n'est pas forcément accessible. Le contrôle technique obligatoire pour les transporteurs, lorsqu'il existe, est très souvent contourné par divers stratagèmes. Et enfin, les agents chargés du respect des règles et de veiller à la sécurité de leurs concitoyens sont les plus décriés : certains gendarmes et policiers voient à travers le non-respect de la réglementation routière par les transporteurs, un moyen d'arrondir leurs fins de mois.

D'autres facteurs viennent compléter les habitudes d'irresponsabilité et de cupidité des opérateurs de transport et des agents publics qui en ont la charge. Les rues africaines sont encombrées par les échoppes, les vendeurs ambulants, les enfants qui les transforment en terrain de jeu. En milieu rural, le danger principal vient des animaux qui peuvent vadrouiller tranquillement sur les routes. Enfin, les usagers des transports collectifs ont également leur part de responsabilité, ou plutôt d'irresponsabilité, dans les drames quotidiens qui surviennent sur les routes africaines. En acceptant d'être transportés par des véhicules présentant des risques visibles de dangerosité ou surchargés, ils doivent assumer leur choix. Certes, on peut invoquer le grand délabrement de la quasi-totalité du parc et une homogénéité dans les pratiques des transporteurs qui obligent les Africains à prendre de tels risques s'ils veulent se rendre au travail, à l'école ou au marché. Mais dans ce cas, la responsabilité majeure ne doit-elle pas donc être imputée à la collectivité tout entière et à ses représentants que sont les pouvoirs publics ?

A qui profite le crime ?

On ne peut ici faire fi de la qualité des équipements routiers, de l'absence de signalisation et de l'éclairage nocturne, de l'inexistence de voies réservées aux piétons et aux deux roues, résultant de la faiblesse des ressources publiques. De même on peut penser que la faiblesse des tarifs proposés par les artisans se fait au prix de la sécurité routière^{xii}. En fait, tous les acteurs trouvent leur compte dans le système en l'état : les artisans transporteurs cherchent à maximiser leurs recettes par un investissement moindre, des réparations minimales et un recours à la surcharge ; les fonctionnaires se rétribuent sur les irrégularités du métier ; les usagers profitent d'un service au rabais au moindre coût.

Au-dessus du système d'acteurs, les grands bénéficiaires pourraient bien être les politiques :

1. Pourquoi s'attaquer à l'organisation d'un service que la puissance publique n'est pas en mesure de substituer dans des conditions tarifaires aussi avantageuses ? Au Sénégal, comme dans tous les pays d'Afrique subsaharienne, le transport routier de voyageurs est majoritairement, voir exclusivement, le fait d'artisans transporteurs. Les expériences d'entreprises de transport urbain par autobus ont pratiquement toutes échouées et à Dakar, on attend toujours que Dakar Dem Dik, remplaçante de feu SOTRAC, soit en mesure de répondre à une demande nombreuse et pressante.
2. Les ajustements structurels et la période de vache maigre ont entraîné une importante dégradation du pouvoir d'achats des fonctionnaires. Les pots-de-vin perçus sur les irrégularités des transporteurs, viennent opportunément compléter le salaire. Une certaine paix sociale est peut-être à ce prix.
3. Le transport routier de personnes à Dakar, à la fin des années 1980, c'était déjà 20 à 25.000 emplois directs ou indirects, permettant de faire vivre 200 à 250.000 personnes, soit 10 à 15 % de la population urbaine^{xiii}. Et le secteur des transports urbains dakarois participerait pour plus de 7 % au PIB du pays^{xiv}. Mais au-delà de ce poids économique direct, c'est aussi et surtout un pouvoir de paralysie des villes et des activités maintes fois prouvé dans plusieurs agglomérations du continent. Les Etats ont-ils ou se donnent-ils le moyen de l'affronter de face ?

Toutes ces tendances se sont renforcées au cours des deux dernières décennies à la faveur de l'explosion de l'urbanisation et de la demande de déplacements, de la dégradation des conditions économiques et des revenus des ménages, et de l'amélioration des libertés individuelles. Quelles sont les perspectives pour l'avenir ? Sur la question des transports urbains, Dakar a été instituée en ville-pilote par le grand ordonnateur des politiques d'aménagements en Afrique subsaharienne, la Banque Mondiale. Les deux volets les plus concernés par cette action sont : le renouvellement du parc par des prêts avantageux ; l'organisation du secteur par la mise en place d'une autorité de réglementation et la tentative de regroupement des opérateurs en coopératives. Si le premier intervient directement dans la sécurisation des passagers et autres usagers de la route, le second peut y contribuer à travers le suivi du respect de la réglementation. Mais pour les aspects de stricte sécurité routière, lorsqu'ils sont envisagés, c'est ailleurs qu'il faut rechercher. Par exemple, une étude des coûts de dysfonctionnement (pollution, congestion, accidents, bruit) des transports à Dakar, commanditée par la Banque Mondiale, évalue le coût des accidents à 2 milliards de francs CFA sur un total de 108 milliards !^{xv} Ce calcul économique biaisé n'est pas de nature à inciter les pouvoirs publics à se préoccuper de la sécurité routière^{xvi}.

Les cris des victimes des Cars Rapides, Ndiaga Ndiaye et autres taxis-brousses, étouffés par une dispersion dans le temps et l'espace, suscitent moins d'émois que ceux du JOOLA. Ce n'est que par la tenue rigoureuse de statistiques, leur analyse et diffusion qu'on peut en faire écho. On ne peut affirmer que le Sénégal se singularise par l'ampleur de ses victimes par accidents la de route ou, au contraire, de la faiblesse de ceux-ci. Au Cameroun, sur le seul axe Douala-Yaoundé, on avance le chiffre de 700 morts annuels dont une bonne partie impliquant les autocars de transport de passagers^{xvii}, soit plus que l'ensemble des victimes sénégalaises officiellement enregistrées. Le Nigeria, par son poids démographique et sa mauvaise réputation en matière de respect des règles de la sécurité routière, pourrait bien détenir la palme.

Service de transports publics au rabais, faiblesse des moyens des usagers, corruption et démission du public : une telle insécurité routière ramenée à un si faible kilométrage total effectué serait-elle une autre conséquence du sous-développement ? Les inscriptions religieuses qui abondent sur les véhicules de transports collectifs peuvent laisser penser à une certaine fatalité face à l'ampleur du phénomène. La vie humaine vaut-elle quelque chose aujourd'hui en Afrique ? Il y aurait beaucoup à dire sur les raisons économiques, sociologiques ou anthropologiques de l'insécurité routière en Afrique. Mais commençons d'abord par nous en préoccuper dans la vie de tous les jours, à quelque niveau que l'on soit dans la chaîne des acteurs.

ⁱ Noms donnés aux cars de transport dakarois

ⁱⁱ *Rapport de la Commission d'enquête technique sur les causes du naufrage du JOOLA*, République du Sénégal, 04/11/02, 98 p.

ⁱⁱⁱ *Rapport de la commission militaire institué après le naufrage du MS/JOOLA*, République du Sénégal, 01/10/02, p.11

^{iv} Le Web de l'Humanité, *Catastrophe ferroviaire en Egypte*, 21 février 2002.

« [Http://www.humanite.presse.fr](http://www.humanite.presse.fr) »

^v voir note précédente

^{vi} Deutsche Welle, *Afropresse*, 31 mai 2002. « <http://dw-world.de> »

^{vii} Le Monde, *Un accident de train endeuille la Tanzanie*, 24 juin 2002. « <http://www.lemonde.fr> »

^{viii} Cette désignation s'applique aux transporteurs camerounais utilisant des breaks 504, le blessé correspondant au conducteur et les morts aux passagers. Au Nigeria, on parle de « moving morgues (morgues mobile) » ou de « flying coffins (cercueils volants) » selon qu'il s'agit de bus ou de minibus.

^{ix} Extrait du discours du président sénégalais, A. Wade, après la catastrophe du « JOOLA », le 01/10/2002.

^x Actions pilotes Sécurité routière animées par l'ISTED sous financement public français

^{xi} *Sécurité routière en Afrique, enseignements de l'expérience 1994-2001, Guide méthodologique*, ISTED, 31 p.

^{xii} C'est une des conclusions d'une étude de Sitrass réalisée en 2001 sur la rentabilité des artisans transporteurs pour le compte de la Banque Mondiale

^{xiii} Godard X. et Teurnier P., *Les transports urbains en Afrique à l'heure de l'ajustement*, Paris : 1992, Editions Karthala - INRETS, p. 20

^{xiv} Kane C. in Figueroa O., *Mobilité et politiques de transport dans les villes en développement*, Arcueil : 1997, INRETS, p. 106

^{xv} Réalisée par le bureau d'étude belge TRACTEBEL en 1998

^{xvi} Opinion qui apparaît dans le texte X. Godard, « *Difficultés d'adaptation des approches du transport urbain pour les villes en développement. Analyse critique d'études des bureaux internationaux à Dakar* », in Les Cahiers scientifiques du transport N° 39, 2001, pp. 15-41

^{xvii} Communiqué du ministère camerounais des transports relayé par l'Agence France Presse, le 17 octobre 2002.