

24 APRÈS LE NAUFRAGE DU BATEAU LE JOOLA : DES LEÇONS NON SUES !

24 après le naufrage du bateau le Joola, intervenu le 26 septembre 2002, alors que nous commandions la Légion de Gendarmerie sud compétente sur les trois régions au Sud du pays (Ziguinchor, Kolda et Sédhiou), nous voulons, après avoir renouvelé nos prières pour les âmes des disparus parmi lesquels, le commandant de bord qui était notre promotionnaire au Lycée Gaston Berger de Kaolack, devenu Lycée Waldiodio Ndiaye, leur rendre hommage à travers cet article où nous allons mettre le doigt sur quelques tares qui constituent des freins à l'avènement d'une gouvernance des affaires publiques et des relations entre les Hommes et entre eux et les personnes morales, l'environnement et les utilités communes (infrastructures et autres moyens par lesquels les personnes morales assument leurs charges au profit des communautés) fondées sur l'amour, la vérité, la justice et l'équité.

Ce naufrage du bateau « Le Joola » qui assurait la navette entre Dakar et la région de Ziguinchor est l'une des plus grandes tragédies maritimes de l'histoire mondiale. Il a officiellement provoqué la mort de 1863 personnes alors qu'il était conçu pour en transporter 550. Vingt-quatre (24) ans après ce drame plusieurs leçons semblent n'avoir pas été sues par les citoyens sénégalais et ceux qui ont la charge de gouverner, de commander et de diriger pour une bonne protection des personnes et de leurs biens et pour la sécurité des citoyens chez eux, dans leurs lieux de travail et au cours des déplacements imposés par les activités humaines.

Après un rappel de ce drame, la manière dont il a été traité et la situation actuelle (I.), nous évoquerons l'excès des « maslaa »¹ et des arrangements qui sont des ennemis de la vérité, d'une efficace répression et du devoir d'ordonner le bien et de condamner le mal (II.), avant de conclure.

I. Rappel du naufrage et situation actuelle

Le naufrage du bateau le Joola est intervenu sous le « Troisième Régime » (de 2000 à 2012) dans un contexte de gestion des affaires publiques fortement marquée par des enrichissements illicites ou indus à coup de milliards, la distribution de mallettes d'argent à des personnes non nécessiteuses et par la multiplication des injustices entre les Hommes et entre les terroirs, des mensonges, des actes d'hypocrisie, des tortuosités et l'élargissement du fossé entre les plus riches et les plus pauvres. La plus grande de ces injustices a été le manque de volonté dans la mise en bonne condition du bateau, notamment par le remplacement d'un moteur de propulsion, au moment où des centaines de millions étaient gaspillés, dans un mutisme total de personnes qui devaient élever leur voix pour condamner cette gestion gabégique des ressources appartenant au Peuple.

Nous vivions en fait, dans une société fortement imprégnée par l'association (*shirk* en arabe ou *bokkale* en wolof) au sein de la Communauté musulmane, le « *ñaka doylu* », le « *ndioublang* », le « *tapale* », le « *moussante* », le « *nakhaate* », le « *bagnante* » le « *sokhorante* », le « *ignalante* », les mensonges, les hypocrisies, les « *maslaa* » de mauvais aloi, les calomnies, les délations, la tortuosité et la trahison dans les champs gouvernemental, politique, médiatique et sociétal, de telle sorte que les croyants ne respectaient pas, comme il le faut, leurs devoirs « d'ordonner ou de recommander le convenable, d'interdire ou de condamner le blâmable », et de « s'enjoindre mutuellement la vérité et l'endurance ».

Parce que les nombreuses turpitudes et autres expressions des tares de la société sénégalaise charriaient de grands péchés, d'aucuns ont eu raison de penser que le naufrage du bateau le Joola a été une sanction divine, dans un contexte où il y avait trop d'injustice et d'atteintes à la sacralité des ressources appartenant au Peuple, commises par de hautes autorités temporelles et religieuses, alors qu'elles devaient être les principaux défenseurs de la vérité, de la justice et des personnes démunies ou vulnérables.

Le naufrage s'est donc produit par la faute des hommes et c'est aussi par la faute des hommes que le nombre de personnes sauvées n'a pas été optimisé. Malheureusement, les responsabilités n'ont jamais été clairement situées relativement à la survenance de cette catastrophe dont la gravité est sans précédent en Afrique et en ce qui concerne le déclenchement et la conduite des opérations de sauvetage. L'enquête judiciaire qui a été ouverte a été très vite classée sur le plan pénal, toutes les responsabilités ayant été injustement mises sur le dos du commandant de bord disparu. Pourtant si on pouvait lui reprocher d'avoir été « trop discipliné » en acceptant de commander le bateau avec l'absence à bord du « permis de navigation » (« expiré le 16 juin 1999 ») et la perpétuation des pratiques dangereuses du point de vue sécuritaire notamment en ce qui concerne la vente des tickets et le chargement du bateau (passagers, bagages et marchandises), la vérité veut que nous reconnaissons qu'il a été d'une certaine manière une victime d'une conjonction de plusieurs défaillances imputables à toutes

les autorités civiles et militaires impliquées dans la décision de confier le bateau aux militaires ainsi que dans son exploitation et sa maintenance. Des experts français avaient d'ailleurs conclu que « les autorités sénégalaises, des commandants du navire aux ministres successifs, n'ont pas adopté une conduite responsable à l'égard du risque encouru par le Joola, participant ainsi, à leurs différents niveaux, à la mise en danger des équipages et des passagers.² »

Par ailleurs, dans le « Rapport d'enquête du 04 Novembre 2002 de la Commission [nationale] d'enquête technique sur les causes du naufrage du "Joola" »³ on peut lire notamment :

- « Le Gouvernement n'aurait pas dû en décembre 1995 confier la gestion technique et commerciale du "JOOLA" à la Marine nationale. (...) »
- « Les autorités militaires en l'occurrence l'État-major de la Marine nationale, le bureau de gestion du "JOOLA" ainsi que le commandant du navire ont, de façon continue, manifesté leur mépris des règles les plus élémentaires de la navigation maritime. Le "JOOLA" ne disposait en effet d'aucun titre de sécurité (depuis 1996) et de navigation (depuis 1998) ».
- « En conclusion, le permis de navigation habituellement appelé « permis définitif » n'est délivré qu'après levée de toutes les prescriptions de la commission de visite technique. Ce titre de navigation confère au navire sa qualité et ses capacités de prendre la mer et constitue le seul document attestant de la navigabilité du navire. Il sert de gage aux sociétés d'assurances. Le dernier permis de navigation, délivré au JOOLA à la date du 19 juin 1998 a expiré le 16 juin 1999.
- « De par la loi sénégalaise et les dispositions des conventions de l'Organisation Maritime Internationale, aucun capitaine ne peut prendre la mer sans la présence à bord dudit permis de navigation. (...) »⁴
- A propos du sauvetage. « Si le sinistre du 26 septembre 2002 a connu une telle ampleur c'est parce que d'une part l'alerte n'a pas été déclenchée en temps utile du fait notamment de la défectuosité des équipements radio du navire, et que d'autre part les équipements de sauvetage du "JOOLA" étaient défectueux (...). Les opérations de secours quant à elles ont été très mal coordonnées par les services compétents de l'Armée ».
- « Le seul fait de ne pas disposer à bord du permis de navigation constitue en lui seul « une interdiction d'appareillage ». De surcroît, le fait de ne pas disposer à bord des documents de classification devait inciter le capitaine du JOOLA (navire marchand) à refuser de prendre la mer et d'en informer l'Autorité maritime. »
- « Enfin, une note de service du 09 septembre 2002 relative à la reprise des rotations du "JOOLA" rappelle au Chef d'Exploitation et au commandant du navire : la limitation à un voyage par semaine en attendant la réhabilitation du moteur de propulsion tribord (moteurs réglés à 800 t/m au lieu de 1000) ; la limitation du nombre des passagers et du fret. »

Avec le naufrage du bateau le Joola, il est apparu qu'il n'est jamais bon de tricher avec les exigences sécuritaires. Vingt-quatre (24) ans après cette tragédie, peu d'efforts ont été faits pour rompre avec cette négligence dans le respect des mesures sécuritaires dans les transports terrestres et maritimes. Les surcharges de camions, de véhicules de transport en commun, d'embarcations continuent et des véhicules normalement inaptes à la circulation du fait de leur vétusté apparente continuent de circuler sur les routes avec des certificats d'aptitude technique suspects. Les mesures courageuses et efficaces de prévention et de répression dans tous les domaines où la vigilance sécuritaire est requise n'ont pas été prises et/ou appliquées rigoureusement. Des mesures qui ont été prises dans les transports terrestres ont été vite abandonnées.

La conséquence est que de nombreux sénégalais, notamment parmi les transporteurs (accidents sur les routes et dans les eaux) et les commerçants (incendies de marchés, vente de produits impropres à la consommation), continuent de privilégier la recherche du gain au détriment de la sécurité (sous tous ses aspects) dans un désordre et une indiscipline inacceptables qui tardent à être enrayerés par les agents chargés de la sécurité et de l'application des lois et règlements sous l'impulsion courageuse et patriotique des gouvernants et de la Justice. Ces sénégalais qui jouent avec la sécurité, pour minimiser leurs dépenses d'ordre sécuritaire ou pour gagner plus d'argent et plus rapidement, sans aucun souci des préjudices qu'ils pourraient causer à autrui, sont dotés d'une foi mensongère. En effet, tout croyant, doté d'une foi véridique s'évertuerait à conduire le mieux possible son activité professionnelle pour maximiser ses gains tout en respectant ses obligations sécuritaires vis-à-vis de ses clients, convaincu que Dieu, Pourvoyeur de toute chose, lui donnera ce qu'Il veut et quand Il veut, en récompense de sa bonne conduite et des efforts qu'il fait honnêtement pour développer son entreprise.

La persistance de la surcharge et de l'anarchie dans les transports urbains et interurbains, avec des passagers qui s'entassent à l'intérieur des véhicules alors que d'autres sont suspendus aux marchepieds, sous les yeux des agents de la police de la circulation dont l'inertie ou l'incapacité à mettre fin à ce désordre doit être une préoccupation à laquelle, il importe de faire face pour y mettre fin avec courage. Il faudrait, bien sûr, que l'État assainisse le secteur du transport et veille à une augmentation de l'offre de transport public en soutenant la création de nouvelles sociétés privées de transport dirigées par des patriotes qui vont appliquer, comme Dakar Dem Dikk S.A., toutes les indispensables mesures de sécurité. Ceci contribuerait d'ailleurs à mettre l'État à l'abri des chantages de certains transporteurs qui, pour la sauvegarde de leurs intérêts personnels, refusent de respecter les bonnes mesures qui sont prises. Envers ces égoïstes transporteurs, il importera de rejeter les « maslaa de mauvais aloi » et faire preuve de fermeté quand leurs revendications seront manifestement antipatriotiques.

II. Trop de « maslaa » ou d'arrangements : ennemis de la vérité, de la répression et du devoir d'ordonner le bien et de condamner le mal⁵.

Dans un bel article intitulé « Les trois tares de la société Sénégalaise », écrit moins de quatre (4) mois après le naufrage du bateau le Joola et paru dans le journal « Le Soleil » du 16 janvier 2003, Jean-Christophe Malou indique très justement :

« (...). Si les Sénégalais rêvent confusément de développement, ils n'ont pas encore donné à la notion une forme claire qu'il conviendrait d'expérimenter dans la vie de tous les jours. Nous justifions cette réponse par l'argument suivant : Les Sénégalais n'ont pas une culture de changement. En effet certaines attitudes Sénégalaises généralement jugées positives ne sont pas propices au changement. Elles peuvent même, si on n'y prend garde, favoriser la répétition de tragédies comparables à celles du "Joola". Nous n'en citerons que trois qui sont à notre sens les plus fréquentes.

Il s'agit tout d'abord de la notion de "maslaa". (...). "Kersa" et "maslaa" ont en commun la volonté de ménager autrui pour des raisons de sociabilité et de politesse. Cette attitude, noble en apparence, est en réalité un frein sérieux au changement ; or, il ne peut y avoir de développement sans changement. Vouloir se développer consiste moins à subir le monde et à s'adapter à lui qu'à transformer le monde et à l'adapter à soi. Mais qui oserait faire fi de ces vertus culturelles sous peine de passer pour quelqu'un de socialement inhumain ? "Kii du nit, s'empresseront-t-on de dire sur un ton méprisant.

Il s'agit ensuite de la forte immixtion de la volonté divine dans les affaires des Sénégalais. (...). Est-ce faire preuve de foi que de ne pas œuvrer pour améliorer le monde sous prétexte que tout est du ressort de Dieu ? Sommes-nous de bonne foi quand après des bévues comme la tragédie du "Joola" nous affirmons avec fatalisme : "Yàlla moo ko dogal" ? (...). Bref pourquoi toujours Dieu et jamais l'homme ? (...). Cette attitude ne relève ni plus ni moins que d'un manque de respect à Dieu et d'une fuite de responsabilité face à nos obligations. Il serait lâche d'innocenter les véritables responsables de la tragédie du "Joola" pour tout mettre sur le compte de la volonté divine. (...).

Enfin le troisième travers de notre société est un penchant pour la facilité. Les Sénégalais, face à un problème à solutions multiples, choisissent généralement la solution de la facilité, même si elle comporte plus de risque que les autres. Certains passagers potentiels ont échappé au naufrage du "Joola" en refusant d'embarquer parce qu'ils trouvaient risqué de voyager dans un bateau aussi chargé. Il est vrai que certains n'avaient pas le choix (surtout les commerçants) mais ce n'est pas le cas de tous. (...). La morale de l'histoire est que toutes les difficultés ne sont pas bonnes à contourner. N'hésitons jamais à choisir la solution la plus difficile et la moins économique lorsqu'elle est plus salutaire. En lieu et place, le Sénégalais cherchera à savoir s'il peut trouver un moyen d'enfreindre les règles pour atteindre son objectif là où il devrait se conformer aux normes pour le bien du plus grand nombre. Cela est valable dans plusieurs autres domaines notamment dans le domaine professionnel. Certains préfèrent procéder à des détournements de sommes faramineuses plutôt que de les gagner licitement. (...).

Ces travers de notre société correspondent à ce qu'il conviendrait d'appeler "les trois tares de la société Sénégalaise". (...). On ne peut aspirer au changement sans bousculer les conventions, sans être créatif, sans un certain goût du risque. Bref, il ne peut y avoir changement sans agressivité. Espérons que la tragédie du "Joola" nous aura fait comprendre la leçon. »

Malheureusement, rien n'a fondamentalement changé depuis lors et les tares que Monsieur Malou fustigeait si éloquemment il y a vingt-trois (23) ans sont toujours prégnantes au sein de la société Sénégalaise. Trop de « maslaa » qui frise le mensonge et l'hypocrisie font que le « blâmable » n'est pas toujours condamné ; que

celui qui par cupidité, perversité ou intempérance a délibérément bafoué sa dignité et son honneur (voleur, voleur, coupable d'adultère, ...) sans souci de l'opprobre qu'il jette sur les membres de sa famille est protégé (« sàng sutura »⁶) et que les vérités ne sont pas toujours dites contre ceux qui n'ont pas hésité à causer du tort à des personnes physiques ou morales (État, Organismes employeurs et Communauté d'appartenance).

Dans le même sens, un souci de mauvais aloi de ne pas fâcher l'autre, surtout quand il fait partie, des détenteurs de richesses ou de pouvoir temporel ou spirituel, fait que les actes que ces derniers posent et qui portent préjudice à leurs concitoyens et/ou à des personnes morales ne sont pas condamnés à la hauteur de leur gravité, alors que dans un pays qui veut fonctionner dans la vérité, la justice et l'équité, il importe que l'application de la loi soit plus sévère contre les leaders qui commettent des crimes ou délits, car leur devoir d'exemplarité doit toujours constituer une circonstance aggravante de leur méconduite.

Les intérêts des personnes morales et l'indispensable protection de l'environnement et des utilités communes doivent être mis au-dessus du souci de ne pas fâcher l'autre ou de le protéger contre le déshonneur, quand on est convaincu qu'il a commis un crime ou un délit. La pire des choses serait que les gouvernants et les acteurs de la Justice au sens large (Pouvoir judiciaire et Forces de police chargées de la police judiciaire et administrative) laissent se propager des mauvaises pratiques du fait de leur perméabilité à la corruption et aux interventions inductrices d'entorses au principe d'égalité de tous les citoyens devant la loi, ainsi que du fait d'un souci de mauvais aloi de protéger des individus et d'une incapacité à adapter rapidement la politique pénale et le code pénal aux exigences de la construction d'une société vertueuse.

Conclusion

Le naufrage du bateau le Joola n'était pas seulement un accident maritime dû à une tempête, mais l'expression tragique d'une déliquescence morale et d'une faillite gouvernementale. Elle résonne encore comme un appel à une introspection nationale pour la fin des indisciplines, des actes antipatriotiques et de l'impunité d'un nombre trop élevé de dirigeants qui trahissent leur devoir d'exemplarité.

Au demeurant, vingt-quatre ans (24) après le 26 septembre 2002, le Sénégal vit dans l'ombre de leçons non sues. Le naufrage du Joola n'a pas créé un choc inducteur des ruptures dont le pays avait et a toujours besoin pour mettre fin à la série des drames provoqués par des hommes « égarés », et ce slogan « le Sénégal qui gagne »⁷ apparu la même année en marge de la coupe du monde de 2002 n'a pas donné les résultats escomptés, parce que les sénégalais, qui sont très forts quand il s'agit d'avoir, dans tous les domaines, de bonnes idées et une aptitude à les traduire adéquatement en lois, règlements ou décisions, ont du mal à être rigoureux dans les mises en œuvre patriotiques, parce qu'ils ne savent pas se doter de systèmes de surveillance administrative, de contrôle et d'inspection efficaces⁸ et d'une capacité à piloter les changements, notamment en neutralisant tous les égoïstes que les mesures prises n'arrangent pas, et qui vont manœuvrer antipatriotiquement pour annihiler leur implémentation, contribuant ainsi à la perpétuation des accaparements, du désordre, de l'insalubrité, de l'indiscipline et de l'imprudence notamment sur les routes et les marchés.

Il importe que par une introspection nationale, nous soyons convaincus, que toutes les mauvaises choses qui se sont produites depuis l'indépendance sous les quatre (4) premiers régimes étaient systémiques ; qu'en ce qui concerne leur commission et leur perpétuation les responsabilités sont largement partagées ; que le plus important pour notre pays est que des mesures soient prises pour que les miséricordes humaines et la réconciliation puissent être effectives, et que nous exploitions les leçons du passé dans le cadre d'une véritable refondation. Une refondation qui induirait « un sénégalais nouveau » à la haute valeur morale et au sentiment patriotique développé et une « nouvelle République » travailleuse, forte et respectée, parce que juste ; ayant pu généraliser le « culte du travail, de l'honneur, de l'excellence et du mérite » et s'étant bien organisée pour garantir le respect de la sacralité des ressources appartenant au peuple, ainsi que celui des règles et principes de l'État de droit, de la démocratie, des droits de l'homme et de la transparence dans la gestion des affaires publiques.

A cet effet, les gouvernants devraient enfin, élever au rang de première priorité, le changement des mentalités de tous les serviteurs de l'État qui doivent servir patriotiquement en acceptant notamment de manière inconditionnelle la primauté de l'intérêt général sur tous les intérêts particuliers. Ils devraient aussi œuvrer en extrême urgence pour changer la conduite⁹ des citoyens, par une éducation et des opérations de conscientisation adaptées, qui leur permettraient d'acquérir la haine de tous ces vices et défauts retardateurs, handicapants et crisogènes et l'amour des vertus, des belles qualités et de ces « valeurs fortes » dans lesquelles ils veulent que la Nation soit ancrée à l'horizon 2050.

NOTES :

- ¹ : « Maslaa » terme wolof pouvant être traduit par l'attitude qui consiste à ne pas dire carrément la vérité, ne pas condamner le mal pour ne pas blesser, courroucer déshonorer. Cette attitude est généralement négative quand l'acte posé porte préjudice à quelqu'un, à une communauté, à une institution ou à une quelconque personne morale. Elle frise le mensonge et le rejet de la vérité et contribue à favoriser la non-réparation des torts causes. C'est donc une tolérance qui quand elle est excessive empêche que la vérité soit dite et contribue à l'impunité ou à l'absence d'une ferme condamnation de comportements déviants ou de crimes et délits qui causent des dommages aux personnes physiques et morales et constituent des menaces contre le patrimoine immatériel du pays (paix, cohésion sociale, sécurité, stabilité, ...).
- ² : https://www.leral.net/DOCUMENT-Contre-enquete-francaise-dans-l-affaire-du-Joola-Les-faits-qui-coulent-l-Etat-senegalais_a956.html
« Document- Contre-enquête française dans l'affaire du Joola : Les faits qui coulent l'État sénégalais » rédigé par leral.net le Jeudi 18 Septembre 2008
- ³ : https://www.au-senegal.com/IMG/pdf/joola_041102.pdf
Dans le « Rapport d'enquête du 04 Novembre 2002 de la Commission d'enquête technique sur les causes du naufrage du "Joola" » on peut lire notamment : Le capitaine du navire doit, avant la date de péremption du permis, prendre toutes les dispositions pour que le navire soit inspecté à temps s'il est dans les eaux sous juridiction sénégalaise (c'est le cas du JOOLA) afin que tous les autres titres de navigation et de sécurité préalables à l'obtention dudit permis soient valides. »
- ⁴ : Extrait des réserves de Monsieur Abdoul Hamid Diop, administrateur principal des affaires maritimes représentant du Ministère chargé des transports maritimes qui a ainsi introduit ces réserves : « Vu les vices de fond que renferme le rapport de la commission d'enquête technique mise en place par décret n° 2002 – 931 du 03 octobre 2002 j'ai décidé de le parapher avec des réserves sur les éventuelles irrégularités imputées aux services de sécurité de la Marine marchande compte tenu des distorsions réglementaires que j'ai notées notamment : (...). »
- ⁵ : Cette deuxième partie est quasiment un extrait d'une partie (« expressions de la crise morale relatives à la corruption des rapports sociaux ») du premier chapitre de notre « Livre 1 sur la crise morale au Sénégal » intitulé « Crise morale au Sénégal : expressions, causes, conséquences et esquisses de solutions ».
- ⁶ : « Sang sutura » : terme wolof qui peut être traduit par protéger la dignité et/ou l'honneur de quelqu'un. Un excessif « sang sutura » a les mêmes inconvénients qu'un « maslaa » de mauvais aloi ». Il contribue à vouloir sauvegarder l'honneur d'une personne qui s'est déshonorée en commettant sciemment des turpitudes indigne de son rang ou de son état.
- ⁷ : Au moment de cette coupe du monde, le slogan « le Sénégal qui gagne » a été adopté par tous les sénégalais. Ceux qui étaient amoureux du bien qui se pérennise voulaient qu'après la coupe du monde que ce slogan devienne une réalité dans tous les domaines, dans toutes les activités qui fondent la marche et le développement du pays. L'application du slogan « le Sénégal qui gagne » devait conduire à l'avènement d'un Sénégal où chacun travaille sans tricher dans une société vertueuse, une Administration et une Gouvernance baignant dans la vérité, la justice, la transparence et la primauté de l'intérêt général sur tous les intérêts particuliers. Malheureusement après cette euphorie de la coupe du monde, nous sommes vite retournés à nos vieilles mauvaises habitudes contraires au culte du travail, de la justice sociale et de la rigueur principalement parce que la volonté des gouvernants de perpétuer la mal gouvernance était trop forte, car c'est elle qui permet la poursuite des accaparements qui enrichissent illicitement, sans aucun souci des préjudices causés à l'État (personnes morale) et aux personnes physiques qui sont des victimes collatérales de toutes les malversations qui étaient encouragées par les mauvais exemples que donnaient les leaders au sommet de l'État.
- ⁸ : Pour être efficaces ces systèmes doivent être « préventifs, dissuasifs, répressifs, formateurs et émulateurs ». Voir l'article publié le 9 juin 2025 et intitulé « La reddition des comptes et le "fat mbuntu yi yeep" en urgence ». Malheureusement, les gouvernants n'ont pas encore fermé toutes les portes des malversations qui se poursuivent donc au sein de l'Administration. Fermer ces portes c'est notamment mettre en place partout des systèmes de surveillance administrative, de contrôle et d'inspection efficaces et combler tous les vides réglementaires que les véreux exploitent pour commettre des indécidables.
- ⁹ : El Hadji Omar Tall (rta) a dit « Puissent-ils périr, les dirigeants d'un pays qui ne s'emploieraient pas à changer la conduite de leur peuple », mettant ainsi en exergue la responsabilité des dirigeants dans l'élévation de la valeur morale des citoyens, dans leur bonne conduite ou dans le développement de leur sentiment patriotique.

Le 26 septembre 2026

Colonel de Gendarmerie (er) Tabasky DIOUF

Grand officier de l'Ordre national du Lion et Commandeur de l'Ordre du Mérite

Membre fondateur de l'Initiative Citoyenne « Jog Ngir Senegaal ».