

# **UNE VÉRITÉ TOXIQUE**

**À PROPOS DE TRAFIGURA, DU PROBO KOALA  
ET DU DÉVERSEMENT DE DÉCHETS  
TOXIQUES EN CÔTE D'IVOIRE**

AFR 31/002/2012

Septembre 2012

# SOMMAIRE

SOMMAIRE .....	2
RÉSUMÉ DES PRINCIPAUX FAITS .....	4
CHRONOLOGIE .....	6
PARTIE I    UNE CATASTROPHE LOIN D'ÊTRE NATURELLE .....	17
CHAPITRE 1/ INTRODUCTION .....	18
CHAPITRE 2/ L'ORIGINE DES DÉCHETS .....	20
CHAPITRE 3/ L'ARRIVÉE DES DÉCHETS EN EUROPE .....	26
CHAPITRE 4/ LE DÉVERSEMENT DES DÉCHETS À ABIDJAN .....	36
CHAPITRE 5/ UNE CATASTROPHE SANITAIRE ET ENVIRONNEMENTALE .....	41
<b>Symptômes fréquemment dÉcrits</b> .....	45
CHAPITRE 6/ LES DÉCHETS ET LEURS CONSÉQUENCES : QUESTIONS SANS RÉPONSES .....	59
PARTIE II    QUI EST RESPONSABLE ? .....	65
CHAPITRE 7/ LA CULPABILITÉ D'UNE ENTREPRISE : LES ÉLÉMENTS À CHARGE CONTRE TRAFIGURA .....	66
CHAPITRE 8/ RESPONSABILITÉ DE LA CÔTE D'IVOIRE, COUPABLE DE NE PAS AVOIR EMPÊCHÉ LE DÉVERSEMENT DES DÉCHETS .....	90
CHAPITRE 9/ RESPONSABILITÉ DES PAYS-BAS, QUI N'ONT PAS EMPÊCHÉ L'EXPORTATION ET LE DÉVERSEMENT DE DÉCHETS TOXIQUES .....	97
PARTIE III    LE COMBAT POUR LA JUSTICE .....	110
CHAPITRE 10/ LE DROIT À UN RECOURS EFFECTIF ET À DES RÉPARATIONS .....	111
CHAPITRE 11/ LES LIMITES DE LA JUSTICE À ABIDJAN .....	114
CHAPITRE 12/ LES OPÉRATIONS DE NETTOYAGE ET DE DÉCONTAMINATION .....	130
CHAPITRE 13/ LES LIMITES DE LA JUSTICE A L'ÉCHELLE INTERNATIONALE – PAYS-BAS ET ROYAUME-UNI .....	137

CHAPITRE 14/ TOUS LES PAYS ONT MANQUÉ A LEURS OBLIGATIONS ENVERS LES VICTIMES .....	152
RECOMMANDATIONS.....	157
NOTES .....	162
ANNEXES .....	220
ANNEXE I. LA COMPOSITION DES DÉCHETS, LES SITES DE DÉVERSEMENT, LES IMPACTS SANITAIRES ET ENVIRONNEMENTAUX ET LES QUESTIONS EN SUSPENS ..	221
NOTES .....	244

## RÉSUMÉ DES PRINCIPAUX FAITS

Fin 2005, une entreprise multinationale de négoce appelée Trafigura a décidé d'acheter de grandes quantités de naphta de cokéfaction, un hydrocarbure non raffiné. Elle voulait s'en servir comme base de mélange bon marché pour fabriquer du carburant, mais il lui fallait d'abord trouver un moyen de le raffiner. Pour cela, elle a utilisé un procédé industriel, le lavage à la soude caustique, qu'elle a d'abord réalisé sur terre, puis en mer, sur un navire baptisé le *Probo Koala*.

Des courriels internes à Trafigura révélés pendant le procès au Royaume-Uni en 2009 confirment que la société savait avant de commencer que le lavage à la soude caustique créerait des déchets dangereux dont il serait difficile de se débarrasser. En juin 2006, après avoir tenté à plusieurs reprises, sans succès, de se débarrasser de ces déchets, Trafigura a pris contact avec une entreprise néerlandaise, Amsterdam Port Services (APS), qui a accepté de les prendre en charge à Amsterdam. Le *Probo Koala* est arrivé à Amsterdam le 2 juillet 2006, et APS a commencé à décharger les déchets sur une de ses barges, mais la terrible puanteur qui s'en dégageait l'a conduit à procéder à des analyses. Elle a constaté que les déchets étaient bien plus contaminés que prévu, et a augmenté le prix du traitement, qui est passé de 27 euros à 1 000 euros le m<sup>3</sup>.

Trafigura a refusé le nouveau devis et a demandé que les déchets soient rechargés à bord du *Probo Koala*. Après d'intenses négociations, les autorités néerlandaises ont fini par accepter bien que la destination des déchets ne soit pas connue.

Le 19 août 2006, le *Probo Koala* est arrivé à Abidjan, en Côte d'Ivoire, toujours chargé de ses déchets. Trafigura a conclu un contrat confiant à une société nouvellement agréée, la Compagnie Tommy, la charge d'évacuer les déchets vers une décharge locale. Dans le contrat manuscrit signé avec Tommy, il n'est fait nullement allusion à un quelconque traitement des déchets pour les rendre inoffensifs. Les déchets ont été transférés dans des camions et déversés dans la décharge, mais les problèmes d'odeur ont entraîné la fermeture du site. Les chauffeurs des camions ont alors jeté le reste des déchets dans environ 18 lieux différents autour de la ville d'Abidjan.

Le 20 août 2006, la population d'Abidjan a découvert au réveil les conséquences dramatiques de ces déversements. Des dizaines de milliers de personnes ont développé un éventail de symptômes similaires, tels que des maux de tête, des irritations cutanées et des problèmes respiratoires. Il s'en est suivi une urgence sanitaire de grande ampleur.

En septembre 2006, trois cadres de Trafigura, arrivés à Abidjan après le déversement, ont été inculpés de violations des lois ivoiriennes relatives à la santé publique et à l'environnement, ainsi que d'empoisonnement ou de complicité d'empoisonnement. D'autres personnes, dont un certain nombre de responsables ivoiriens des autorités portuaires et de la douane, ainsi que le gérant de la Compagnie Tommy, ont aussi été inculpées en lien avec ce déversement.

Le 13 février 2007, Trafigura et le gouvernement de Côte d'Ivoire sont parvenus à un accord

en vertu duquel la multinationale s'engageait à verser à l'État ivoirien la somme de 95 milliards de francs CFA (environ 195 millions de dollars) en échange de sa renonciation aux poursuites.

Ni Trafigura, ni aucun de ses dirigeants n'a été traduit en justice en Côte d'Ivoire. Au final, seules deux personnes ont été condamnées : Salomon Ugborugbo, le gérant de la Compagnie Tommy, et Essoin Kouao, agent maritime chez West African International Business Services (WAIBS).

En juin 2008, le ministère public néerlandais a inculpé Trafigura Beheer BV et un certain nombre d'autres parties pour l'exportation illégale des déchets des Pays-Bas vers l'Afrique. Le 23 juillet 2010, un tribunal néerlandais a reconnu Trafigura Beheer BV, un dirigeant de Trafigura Ltd basé à Londres et le capitaine du *Probo Koala* coupables de plusieurs infractions. La culpabilité de Trafigura Beheer BV a été confirmée par la cour d'appel en décembre 2011.

Le rôle joué par Trafigura dans le déversement des déchets toxiques à Abidjan n'a fait l'objet d'aucune action en justice pleine et entière.

Normalement, une grande partie de la somme versée à l'État ivoirien était censée servir à indemniser les victimes et à nettoyer les sites. En 2012, le nettoyage était indiqué comme terminé, mais des questions demeuraient quant à l'efficacité du processus dans certaines des zones touchées. Quant au fonds d'indemnisation, il est difficile de savoir où il en est, mais des milliers de personnes souffrant de problèmes de santé n'ont pas eu accès au programme d'indemnisation gouvernemental.

En 2006, quelque 30 000 victimes du déversement ont engagé une action civile contre Trafigura au Royaume-Uni. Le 23 septembre 2009, la Haute Cour d'Angleterre et du Pays de Galles a approuvé un accord entre les parties prévoyant le versement de 30 millions de livres (45 millions de dollars) d'indemnités. Cependant, au moment de la distribution de cet argent, une organisation portant le nom de Coordination nationale des victimes de déchets toxiques de Côte d'Ivoire (CNVDT-CI) a prétendu abusivement représenter les victimes de l'action intentée devant la justice britannique et a obtenu le contrôle d'une partie de la somme, privant environ 6 000 victimes de leur indemnisation.

Après les élections de novembre 2010, la Côte d'Ivoire a connu une période de crise qui a entraîné une impasse politique et de graves violations des droits humains commises tant par les forces de sécurité fidèles au président sortant, Laurent Gbagbo, que par celles qui soutenaient Alassane Ouattara. Toutes les institutions du pays ont pour ainsi dire cessé de fonctionner pendant cette période. Le nouveau président, Alassane Ouattara, a pris ses fonctions le 21 mai 2011. Depuis, les institutions nationales ont repris leurs activités.

Une enquête sur le détournement de l'indemnité obtenue au Royaume-Uni a été ouverte en 2011, et en mai 2012, le ministre ivoirien de l'Intégration africaine, Adama Bictogo, a été limogé par le président en raison de son rôle présumé dans cette fraude. À l'heure où nous rédigeons ce rapport, cette enquête est toujours en cours.

En dépit des quelques mesures prises par les États concernés pour enquêter sur le

déversement de déchets toxiques et en punir les responsables, les victimes n'ont toujours pas obtenu justice. L'acteur central de cette affaire – Trafigura – a échappé aux poursuites, à l'exception d'une procédure restreinte aux Pays-Bas et de l'action publique britannique. La vérité n'a jamais été entièrement révélée, et les victimes n'ont pas toutes été indemnisées correctement. Les conditions qui ont permis la contamination de plus de 100 000 personnes, confrontées à l'horreur de tomber malades à cause de déchets toxiques inconnus déversés sur leur lieu de vie et de travail, sont toujours réunies.

## CHRONOLOGIE

### 2005

#### Décembre 2005

Échange de courriels internes entre plusieurs dirigeants de Trafigura sur l'achat d'une importante cargaison de naphta de cokéfaction.

### 2006

#### Janvier 2006

Début des achats de naphta de cokéfaction par Trafigura.

#### Janvier 2006

Premier lavage à la soude caustique réalisé aux Émirats arabes unis, au sein de la Fujairah Refinery Company Ltd.

#### Janvier-mars 2006

Réalisation de deux opérations de lavage à la soude caustique dans un port tunisien, La Skhira, dans les locaux d'une entreprise appelée TANKMED.

#### 14 mars 2006

Fuites de gaz à TANKMED provoquant des difficultés respiratoires chez les employés. Les déchets provenant des lavages caustiques étaient impliqués.

#### Mi-avril 2006

Suspension par les autorités tunisiennes des opérations de lavage à la soude caustique à TANKMED.

#### Avril-juin 2006

Lavage de trois cargaisons de naphta de cokéfaction à bord du *Probo Koala* en différents lieux de la Méditerranée.

#### Avril 2006

Démarches de Trafigura à au moins quatre endroits en Europe pour tenter de décharger les déchets : à Gibraltar, en Italie, à Malte et en France. Aucun n'était en capacité de prendre en charge ces déchets.

#### 19 juin 2006

Prise de contact avec une entreprise néerlandaise, Amsterdam Port Services (APS), à propos de la prise en charge des déchets. Trafigura affirme avoir informé APS de la nature

des déchets, mais un tribunal néerlandais a conclu par la suite que cette affirmation n'était pas crédible.

**2 juillet 2006**

Arrivée du *Probo Koala* à Amsterdam et début du déchargement des déchets sur une barge d'APS

**3-4 juillet 2006**

Signalement aux autorités néerlandaises d'une odeur suspecte provenant du dock. APS prélève un échantillon pour analyses, de même que la police néerlandaise. Les résultats des analyses réalisées par APS révèlent une demande chimique en oxygène (DCO) beaucoup plus élevée que celle à laquelle l'entreprise s'attendait quand elle a accepté de s'occuper des déchets (la DCO est une des mesures permettant d'évaluer la charge polluante d'un matériau ou d'un déchet). Les déchets du *Probo Koala* nécessitant par conséquent un traitement spécial plus poussé, APS augmente son prix. Trafigura refuse le nouveau devis et demande que les déchets soient repompés à bord du *Probo Koala*.

**5 juillet 2006**

Rechargement des déchets sur le *Probo Koala*.

**9 juillet 2006**

Arrivée du *Probo Koala* à Paldiski, en Estonie, où il est inspecté par les autorités de contrôle par l'État du port. Cependant, rien n'est fait pour empêcher le navire et sa cargaison de déchets de repartir.

**12 juillet 2006**

Autorisation d'ouverture accordée à la compagnie Tommy en Côte d'Ivoire.

**30 juillet 2006**

Arrivée du *Probo Koala* au Togo.

**4 août 2006**

Arrivée du *Probo Koala* à Lagos, au Nigeria.

**10, 15 et 16 août**

Plusieurs tentatives infructueuses de se défaire des déchets au Nigeria.

**15 août 2006**

Démarches de la police néerlandaise auprès de Trafigura pour tenter de savoir ce que sont devenus les déchets. Les policiers informent la multinationale que sa cargaison doit être traitée comme déchets chimiques, et demande à voir les attestations de déchargement.

**17 août 2006**

Envoi d'un courriel de Trafigura à Puma Energy, sa filiale ivoirienne, pour l'informer de l'arrivée imminente du *Probo Koala* et lui demander d'organiser le déchargement des déchets à Abidjan.

**18 août 2006**

Présentation de la compagnie Tommy au directeur de la filiale de Trafigura, Puma Energy, par un agent maritime de la société West African International Business Services (WAIBS). La compagnie Tommy est chargée par Trafigura de décharger les déchets à Akouédo, décharge à ciel ouvert de la ville d'Abidjan n'ayant nullement la capacité de s'en occuper.

**19 août 2006**

Arrivée du *Probo Koala* à Abidjan. Les déchets sont déchargés et déversés à Akouédo, ainsi que dans différents sites aux quatre coins de la ville, par des chauffeurs de camion engagés par la compagnie Tommy.

**20 août 2006**

Réveil des habitants d'Abidjan dans une atmosphère pestilentielle. Des milliers d'entre eux développent des symptômes physiques comme des maux de tête, des vomissements, des diarrhées, des irritations cutanées, des difficultés respiratoires et des saignements de nez.

**22 août 2006**

Intervention du Centre ivoirien antipollution (CIAPOL), qui tente sans succès d'empêcher le *Probo Koala* de repartir afin qu'une enquête puisse être menée. Le *Probo Koala* quitte Abidjan.

**22 août 2006**

Réclamation par les autorités néerlandaises d'une attestation de déchargement des déchets, notamment d'une facture. Des cadres dirigeants de Trafigura à Londres demandent à la compagnie Tommy de modifier sa facture pour y faire apparaître un prix beaucoup plus élevé.

**28 août 2006**

Création par le président ivoirien d'une commission interministérielle chargée de coordonner et de gérer les mesures sanitaires d'urgence.

**15 septembre 2006**

Mise en place par le gouvernement ivoirien de deux commissions d'enquête, une nationale et une internationale, sur le déversement des déchets toxiques à Abidjan afin de déterminer les responsabilités et les failles sur le plan national et international.

**17 septembre 2006**

Début du processus de décontamination, confié à une société française, Tredi.

**18 septembre 2006**

Arrestation de Claude Dauphin (président de Trafigura), Jean-Pierre Valentini (l'un des dirigeants de la société) et N'Zi Kablan (directeur local de Puma Energy) par les autorités ivoiriennes. Les trois hommes resteront en détention provisoire pendant cinq mois à la maison d'arrêt et de correction d'Abidjan (MACA).

**26 septembre 2006**

Blocage du *Probo Koala* dans le port estonien de Paldiski par des militants de Greenpeace. Les autorités estoniennes décident d'examiner le navire. Greenpeace présente un rapport au parquet néerlandais, demandant l'ouverture d'une enquête sur le déversement des déchets.

**28 septembre 2006**

Reconnaissance par Claude Dauphin, lors d'un interrogatoire de police à Abidjan, de la responsabilité de Trafigura dans les événements survenus en Côte d'Ivoire : « C'est la société Trafigura et dans une certaine mesure M. Marrero [l'un des cadres dirigeants de Trafigura] qui est entièrement responsable de ces actes. »

**Fin octobre 2006**

Fin des mesures d'urgence médicale.

**10 novembre 2006**

Action civile en dommages-intérêts de 30 000 Ivoiriens contre Trafigura devant la Haute Cour d'Angleterre et du Pays de Galles pour dommages corporels.

**21 novembre 2006**

Publication du rapport de la Commission nationale d'enquête.

**26 novembre 2006**

Réintégration par le président ivoirien de trois représentants de l'État suspendus depuis le 14 septembre 2006.

**2007****31 Janvier 2007**

Bilan médical : plus de 100 000 consultations médicales ont été enregistrées entre le 20 août 2006 et le 31 janvier 2007.

**13 février 2007**

Accord entre Trafigura et l'État de Côte d'Ivoire. La multinationale accepte de verser 95 milliards de francs CFA (environ 149 millions d'euros).<sup>1</sup>

**14 février 2007**

Libération sous caution des cadres de Trafigura, qui quittent le pays.

**19 février 2007**

Publication du rapport de la Commission internationale d'enquête.

**Février 2007**

Fin du travail de décontamination de Tredi, bien que le nettoyage ne soit pas terminé.

**24 mai 2007**

Explosion dans une usine norvégienne (Vest Tank) où Trafigura continuait de procéder à des lavages à la soude caustique.

**Juin 2007**

Début de la distribution des indemnisations aux victimes par le gouvernement ivoirien.

**Juillet 2007**

Après un audit du nettoyage, désignation de l'entreprise canadienne Biogénie pour poursuivre le travail de décontamination.

**2008****19 mars 2008**

Constatation par le tribunal ivoirien d'une insuffisance de preuves contre les cadres de Trafigura et un certain nombre d'autres personnes inculpées.

**Avril 2008**

Annonce par Trafigura de l'achèvement du travail de décontamination.

**Juin 2008**

Inculpation par le parquet néerlandais de Trafigura Beheer BV, d'un cadre de Trafigura basé à Londres, Naeem Ahmed, et du capitaine du *Probo Koala*, Sergueï Chertov. Des charges sont aussi retenues contre APS, son directeur et la municipalité d'Amsterdam.

**22 octobre 2008**

Condamnation de Salomon Ugborugbo (gérant de la compagnie Tommy) et d'Essoin Kouao (agent maritime de WAIBS) par un tribunal ivoirien à respectivement 20 ans et cinq ans d'emprisonnement pour leur rôle dans le déversement.

**2009****Mai 2009**

Action en diffamation de Trafigura contre la BBC après la diffusion d'un reportage dans Newsnight sur le rôle de la multinationale dans le scandale du déversement des déchets toxiques.

**3 septembre 2009**

Publication d'un rapport du Rapporteur spécial des Nations unies sur les déchets toxiques et les droits de l'homme, à propos du déversement.

**Septembre 2009**

Action en justice de Greenpeace aux Pays-Bas demandant que Trafigura soit poursuivie pour le déversement des déchets, après l'émergence de nouvelles preuves montrant que les cadres dirigeants de Trafigura connaissaient la dangerosité des déchets avant leur déversement à Abidjan et savaient qu'il était illégal d'exporter ces déchets hors d'Europe.

**16 septembre 2009**

Règlement à l'amiable de l'action civile engagée au Royaume-Uni quelques semaines avant la date prévue du procès. Trafigura accepte de verser la somme de 30 millions de livres sterling (42 millions d'euros) aux 30 000 victimes, sans pour autant reconnaître sa responsabilité.

**Octobre 2009**

Distribution de l'argent obtenu au Royaume-Uni. Une organisation portant le nom de Coordination nationale des victimes de déchets toxiques de Côte d'Ivoire (CNVDT-CI) prétend abusivement représenter les victimes et essaie d'obtenir le contrôle du fonds d'indemnisation

**17 décembre 2009**

Diffusion par la BBC d'un message d'excuses à Trafigura après un accord entre les deux parties dans le cadre de l'action en diffamation.

**2010****14 mai 2010**

Dépôt par Greenpeace, auprès du parquet néerlandais, d'une demande d'enquête sur les allégations de plusieurs chauffeurs de camions affirmant avoir reçu de l'argent de Trafigura en échange de faux témoignages.

**Juin 2010**

Ordre de la cour d'appel d'Abidjan de transférer l'argent de l'indemnisation obtenue au Royaume-Uni sur un compte de la CNVDT-CI malgré les doutes quant à la légitimité de la CNVDT-CI en tant que représentante des victimes.

**23 juillet 2010**

Reconnaissance par un tribunal néerlandais de la culpabilité de Trafigura Beheer BV, d'un cadre de la société basé à Londres et du capitaine du *Probo Koala* au moment du déversement. Trafigura et le parquet font appel de ce verdict.

**2011****14 avril 2011**

Décision de la cour d'appel de La Haye d'arrêter les poursuites aux Pays-Bas pour le déversement des déchets en Côte d'Ivoire.

**7 juillet 2011**

Annulation par la cour d'appel de La Haye de la condamnation du cadre londonien de Trafigura prononcée le 23 juillet 2010. Le parquet fait appel de cette décision.

**23 décembre 2011**

Confirmation par la cour d'appel néerlandaise de la reconnaissance de culpabilité et de la condamnation de Trafigura Beheer BV à un million d'euros d'amende pour n'avoir pas révélé la dangerosité des déchets et pour les avoir exportés illégalement en Côte d'Ivoire.

**2012****30 janvier 2012**

Décision de la cour d'appel d'Amsterdam d'autoriser les poursuites contre le président de Trafigura, Claude Dauphin, pour l'exportation illégale des déchets en Afrique. Trafigura fait appel de cette décision.

**20 avril 2012**

Rejet par la Haute Cour des Pays-Bas de l'appel interjeté par Trafigura contre la décision du parquet néerlandais de mettre un rapport technique sur les déchets à la disposition des avocats britanniques représentant les victimes.

**Mai 2012**

Limogeage du ministre ivoirien de l'Intégration africaine, Adama Bictogo, par le président en raison de son rôle présumé dans le détournement d'une partie de l'indemnisation obtenue au Royaume-Uni.

**Juin 2012**

Décision du parquet néerlandais de ne pas ouvrir d'instruction pénale sur les accusations de subornation de témoins formulées par Greenpeace Pays-Bas à partir des témoignages de chauffeurs de camion.

**À PROPOS DE TRAFIGURA**

Créée en 1993 par Claude Dauphin et Éric de Turckheim, l'entreprise privée Trafigura se classe au troisième rang mondial des négociants indépendants en pétrole et en produits pétroliers. Elle compte 81 bureaux répartis dans 54 pays à travers le monde.<sup>2</sup> Elle gère tous les aspects inhérents à l'approvisionnement et au négoce du pétrole brut, des produits pétroliers, des énergies renouvelables, des métaux, des minerais, du charbon et des concentrés pour des clients du secteur industriel. Elle compte parmi ses clients BP, ConocoPhillips, ExxonMobil, Total, Shell et Chevron.<sup>3</sup>

Trafigura Beheer BV (TBBV) est la société mère du groupe ; elle est enregistrée aux Pays-Bas. Trafigura Ltd, basée à Londres, est l'entité qui coordonne une grande partie des opérations pétrolières du groupe, notamment celles concernant le déversement en Côte d'Ivoire dont il est question ici. Puma Energy Côte d'Ivoire SA est la filiale à 100 % de Trafigura en Côte d'Ivoire. Ce rapport désigne sous le nom de Trafigura – ou groupe Trafigura – ces trois entités, qui sont étroitement liées.

Trafigura exploite une flotte de 110 cargos sillonnant les mers à tout moment et transportant chaque mois 6,5 millions de tonnes de cargaison liquide et 1,25 million de tonnes de cargaison sèche en vrac.

En 2011, le chiffre d'affaires de Trafigura a été de 122 milliards de dollars.<sup>4</sup>

Ses échanges commerciaux de pétrole brut et de produits pétroliers ont porté sur un volume 110,7 millions de tonnes.<sup>5</sup>

Le chiffre d'affaires annuel de Trafigura dépasse de très loin le produit national brut (PNB) de beaucoup d'États. À titre de comparaison, en 2006, la multinationale a réalisé un chiffre d'affaires de 45 milliards de dollars<sup>6</sup>, tandis que le PNB de la Côte d'Ivoire ne dépassait pas les 18 milliards de dollars.<sup>7</sup>

## À PROPOS DE LA CÔTE D'IVOIRE

À l'époque où se sont produits les événements décrits dans ce rapport, la Côte d'Ivoire sortait d'une grave crise politique et militaire marquée par des violations généralisées des droits humains.

En septembre 2002, à la suite d'un soulèvement armé, le pays s'est trouvé divisé en deux parties, le Sud sous contrôle du gouvernement et le Nord tenu par une coalition de groupes d'opposition armés appelée les Forces nouvelles. Les années suivantes, les deux camps ont commis de graves atteintes aux droits humains, dont certaines constituent des crimes de guerre et des crimes contre l'humanité, notamment l'utilisation du viol et des violences sexuelles comme arme de guerre.

Le 4 mars 2007, un accord a été conclu entre le président de l'époque, Laurent Gbagbo, et les Forces nouvelles. Bien que de graves atteintes aux droits humains aient continué d'être signalées dans certaines régions, la situation dans le pays est restée relativement pacifique jusqu'en 2010. L'élection présidentielle de novembre 2010 a laissé le pays dans une impasse politique, le président sortant Laurent Gbagbo ayant refusé de reconnaître la victoire d'Alassane Ouattara. Après des mois de combat, pendant lesquels les deux camps se sont rendus coupables de crimes de guerre et de crimes contre l'humanité, Alassane Ouattara a pris ses fonctions de président en mai 2011, et les institutions gouvernementales, dont le fonctionnement avait été gravement perturbé, ont repris leurs activités.

## LE DROIT INTERNATIONAL RELATIF AUX DÉCHETS DANGEREUX ET LES DROITS HUMAINS

Le déversement illicite de déchets dangereux – souvent dans des pays en développement – a été reconnu par le droit international comme un grave problème pour l'environnement et pour les droits fondamentaux des populations. Il existe aux niveaux international, régional et national un certain nombre d'instruments juridiques destinés à contrôler les mouvements de déchets dangereux. Plusieurs de ces instruments sont directement applicables aux faits décrits dans ce rapport. En voici un aperçu :

### LA CONVENTION DE BÂLE SUR LE CONTRÔLE DES MOUVEMENTS TRANSFRONTIÈRES DE DÉCHETS DANGEREUX ET DE LEUR ÉLIMINATION (CONVENTION DE BÂLE) <sup>8</sup>

Ce traité international vise à contrôler et à réglementer les déchets qui nécessitent une attention particulière ou qui peuvent constituer un risque pour la santé humaine ou l'environnement. <sup>9</sup> À l'heure où nous rédigeons ce rapport, 179 pays sont parties à cette convention et sont donc juridiquement tenus d'en respecter les dispositions. Bien que ce traité porte principalement sur les mouvements transfrontières de déchets dangereux et de quelques « autres » déchets définis dans la convention, il contient également une obligation juridique de réduire la production de déchets, reconnaissant que c'est là le meilleur moyen de protéger la santé humaine et l'environnement des effets de ces déchets.

La Convention de Bâle définit comme déchets les « substances ou objets qu'on élimine, qu'on a l'intention d'éliminer ou qu'on est tenu d'éliminer en vertu des dispositions du droit national » (article 2). Elle entend par « élimination » toute opération prévue à son annexe IV ; cette annexe porte sur les opérations d'élimination (annexe IV-A) et les opérations de recyclage (annexe IV-B). En conséquence, aux termes du traité, toute substance destinée à être éliminée, récupérée ou réutilisée d'une des façons énumérées dans l'annexe est un « déchet ». Outre l'obligation de réduire la production de déchets dangereux, la Convention

de Bâle crée l'obligation de gérer de manière écologiquement rationnelle tous les déchets dangereux qui sont produits, afin de protéger la santé humaine et l'environnement.

La Convention de Bâle considère qu'un mouvement transfrontières de déchets dangereux ou d'autres déchets est un trafic illicite dès lors : qu'il est réalisé sans que l'État destinataire n'en soit informé et sans son consentement ; qu'il est effectué avec un consentement obtenu par falsification, fausse déclaration ou fraude ; qu'il n'est pas conforme matériellement aux documents ; ou qu'il entraîne une élimination dangereuse délibérée (telle qu'un déversement).<sup>10</sup> La Convention affirme également que le trafic illicite de déchets dangereux ou d'autres déchets constitue une infraction pénale.<sup>11</sup>

En ratifiant cette Convention, les États acceptent un certain nombre d'obligations spécifiques. Ils s'engagent notamment à ne pas autoriser l'exportation de déchets dangereux et d'autres déchets dans les pays qui ont interdit l'importation de tels déchets ;<sup>12</sup> à interdire les échanges de déchets visés par la Convention entre États parties et États non-parties, sauf en cas d'accord spécial ;<sup>13</sup> à interdire l'exportation de déchets sans en avoir au préalable informé l'État de destination et avoir obtenu son accord ;<sup>14</sup> et à interdire l'exportation de déchets s'il existe des raisons de croire que ceux-ci ne pourront pas être gérés d'une manière écologiquement rationnelle.<sup>15</sup> La « gestion écologiquement rationnelle » est définie comme l'adoption de « toutes mesures pratiques permettant d'assurer que les déchets dangereux ou d'autres déchets sont gérés d'une manière qui garantisse la protection de la santé humaine et de l'environnement ». <sup>16</sup>

Dans ses annexes, la Convention de Bâle définit différentes catégories de déchets (dangereux ou « autres ») pour lesquels les mouvements entre États sont limités et nécessitent le consentement préalable éclairé de l'État destinataire. Elle érige en infraction pénale le trafic illicite de déchets dangereux ou d'autres déchets, et impose à tous ses États parties de prendre « les mesures juridiques, administratives et autres qui sont nécessaires pour mettre en œuvre et faire respecter les dispositions de la [...] Convention, y compris les mesures voulues pour prévenir et réprimer tout comportement en contravention de la Convention ». <sup>17</sup>

#### LA CONVENTION INTERNATIONALE POUR LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION PAR LES NAVIRES (CONVENTION MARPOL)

La Convention de Bâle s'applique aux déchets dangereux et autres déchets, mais pas aux « déchets provenant de l'exploitation normale d'un navire ». <sup>18</sup> Ces déchets sont couverts par la Convention internationale de 1973-1978 pour la prévention de la pollution par les navires (Convention MARPOL). <sup>19</sup> La Convention MARPOL a pour objectif de réglementer le rejet de déchets ou de substances dans la mer. Les déchets dangereux doivent être déchargés dans une « installation de réception ». <sup>20</sup>

#### DÉCHETS TOXIQUES ET DROITS HUMAINS

L'exposition à des déchets dangereux peut avoir des conséquences sur un certain nombre de droits humains, dont les droits à l'alimentation, à l'eau, à la santé et au travail. Ces effets peuvent être provoqués par un contact direct avec les substances nocives, ou par la contamination des sols, de l'eau, de l'air ou de la chaîne alimentaire. Dans certaines circonstances, l'exposition à des déchets dangereux peut porter atteinte au droit à la vie. En vertu du droit international relatif aux droits humains, les États ont l'obligation de protéger les gens de toute exposition à des substances nocives. Ils doivent prendre des

mesures pour garantir une réglementation et une gestion satisfaisantes des substances dangereuses pour la santé humaine ou susceptibles de contaminer la nourriture ou l'eau. En l'absence de telles mesures, les gens ne pourraient probablement pas prendre les précautions nécessaires car ils ne sauraient pas qu'ils sont en contact avec ces déchets ou ils en ignoreraient les propriétés.

Dans les années 1980 et 1990, une dimension particulière du problème des déchets dangereux a pris de l'importance : celle du rôle des acteurs privés dans le transfert de déchets dangereux des pays développés vers les pays en développement, et dans le déversement de ces déchets sans mesures de protection de l'environnement ou des populations. Plusieurs affaires très médiatisées de déversement de déchets toxiques en Afrique ont donné lieu à une condamnation internationale et à l'adoption de la Convention de Bâle ainsi que de la Convention de Bamako sur l'interdiction d'importer en Afrique des déchets dangereux et sur le contrôle des mouvements transfrontières et la gestion des déchets dangereux produits en Afrique.

En 1995, reconnaissant le lien entre ce problème et les droits humains, la Commission des droits de l'homme des Nations unies (devenue depuis le Conseil des droits de l'homme) a nommé un expert indépendant (appelé Rapporteur spécial) chargé de se pencher le sujet. Dans le mandat du Rapporteur spécial sur les conséquences néfastes des mouvements et déversements de produits et déchets toxiques et nocifs pour la jouissance des droits de l'homme, il est reconnu que, souvent, les déchets produits dans les pays développés sont jetés illégalement dans des pays en développement. En 2011, le Conseil des droits de l'homme a élargi ce mandat pour qu'il couvre le cycle de vie complet des produits dangereux, de leur fabrication à leur élimination finale.

#### LE DROIT À LA SANTÉ

L'article 12.1 du Pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels (PIDESC) reconnaît « le droit qu'a toute personne de jouir du meilleur état de santé physique et mentale qu'elle soit capable d'atteindre ». <sup>21</sup> Par ailleurs, le Comité des droits économiques, sociaux et culturels des Nations unies (CDESC) – l'organe spécialisé chargé de suivre la mise en œuvre du PIDESC – a précisé que le droit à la santé tel que défini dans l'article 12.1 était « un droit global, dans le champ duquel entrent non seulement la prestation de soins de santé appropriés en temps opportun, mais aussi les facteurs fondamentaux déterminants de la santé tels que l'accès à l'eau salubre et potable et à des moyens adéquats d'assainissement, l'accès à une quantité suffisante d'aliments sains, la nutrition et le logement, l'hygiène du travail et du milieu et l'accès à l'éducation et à l'information relatives à la santé ». <sup>22</sup> Il a aussi affirmé que « le droit au traitement suppose la mise en place d'un système de soins médicaux d'urgence en cas d'accidents, d'épidémies et de risques sanitaires analogues, ainsi que la fourniture de secours en cas de catastrophe et d'aide humanitaire dans les situations d'urgence ». <sup>23</sup>

Pour protéger le droit à la santé, les États parties doivent notamment « empêcher et réduire l'exposition de la population à certains dangers tels que [...] produits chimiques toxiques et autres facteurs environnementaux nocifs ayant une incidence directe sur la santé des individus ». <sup>24</sup> Un État peut aussi enfreindre son obligation de protéger le droit à la santé quand il s'abstient de prendre toutes les mesures nécessaires pour protéger les personnes

relevant de sa juridiction contre des atteintes au droit à la santé imputables à des tiers.  
« Dans cette catégorie de manquements entrent certaines omissions, comme le fait de ne pas réglementer l'activité de particuliers, de groupes ou de sociétés aux fins de les empêcher de porter atteinte au droit à la santé d'autrui ; [...] et le fait de ne pas adopter de lois ou de ne pas assurer l'application de lois destinées à empêcher la pollution de l'eau, de l'atmosphère et des sols par les industries extractives et manufacturières. »<sup>25</sup>

La Charte africaine des droits de l'homme et des peuples reconnaît également, dans son article 24, le droit de tous les peuples « à un environnement satisfaisant et global, propice à leur développement ». Ce droit est plus connu sous le nom de droit à un environnement sain.<sup>26</sup>

# **PARTIE I    UNE CATASTROPHE LOIN D'ÊTRE NATURELLE**

## CHAPITRE 1/ INTRODUCTION

« En août 2006, tout le monde avait été intoxiqué, ma famille, mes voisins. Je ne veux plus jamais qu'on ait de telle catastrophe. [...] Les déchets ont été déversés aux alentours de 20h. On avait des problèmes de respiration. L'odeur nous étouffait d'abord et on n'arrivait pas à respirer »

« Tout le quartier est aussi tombé malade. Les symptômes les plus courants étaient le mal de tête, le rhume, la toux, les douleurs à la poitrine, les problèmes respiratoires, les démangeaisons, les boutons, les problèmes aux yeux, les vomissements et les problèmes digestifs ».

*« [...] J'avais très mal à la tête, j'avais des rhumes et quand je me mouchais, il y avait des caillots de sang qui sortaient. J'ai dû arrêter de travailler le 2 septembre. J'ai été cloué au lit pendant toute une semaine, et je ne suis retourné travailler que le 11 septembre. Mes enfants avaient les yeux très rouges, ils avaient la fièvre, ils avaient aussi le rhume et l'un avait la diarrhée. Ils ont eu de la fièvre pendant au moins deux semaines. Ma famille et moi avons souffert des déchets toxiques. J'ai dit à ma femme, qui était enceinte, de quitter le quartier. Elle avait des diarrhées, des ballonnements, des palpitations. Elle est partie avec les enfants à Yopougon pendant au moins un mois ».*

« Quand vous êtes passés dans un endroit et que vous êtes responsable d'une catastrophe, la moindre des choses c'est d'aller voir les victimes. Aucun responsable de Trafigura ne m'a approché. Le gouvernement non plus n'a pas bien fait les choses. Moi je suis le responsable d'une association et personne ne m'approche, c'est déplorable. Cette histoire me fait mal au cœur. Au moins si vous utilisez mon témoignage, ma voix et la voix des victimes que je représente seront entendues ».

Jérôme Agoua

*Président de l'association des victimes de déchets toxiques du quartier d'Abobo Plaque I<sup>27</sup>*

Le 20 août 2006, au réveil, les habitants d'Abidjan ont découvert les conséquences tragiques d'une catastrophe provoquée par l'homme. Pendant la nuit, les déchets toxiques avaient été déversés dans au moins 18 sites tout autour de la ville, à proximité des habitations, des lieux de travail, des écoles et des champs cultivés. Il planait sur la ville une odeur terrible, décrite par les témoins comme épaisse, suffocante, faisant penser à un mélange d'œuf pourri, d'ail, de gaz et de pétrole.<sup>28</sup>

À l'inquiétude considérable provoquée par cette odeur envahissante a succédé une panique généralisée face aux symptômes physiques qui y étaient associés. Des milliers de personnes ont souffert de nausées, de maux de tête, de vomissements, de douleurs abdominales et d'irritations cutanées et oculaires. Dans les jours et les semaines qui ont suivi le déversement, les centres médicaux ont été débordés par des dizaines de milliers de personnes souffrant des mêmes symptômes.<sup>29</sup> En octobre 2006, les centres médicaux avaient enregistré plus de 107 000 consultations pour des symptômes liés aux déchets.<sup>30</sup> Selon les autorités ivoiriennes, l'exposition aux déchets a fait au moins 15 morts.<sup>31</sup> Par ailleurs, un certain nombre d'entreprises ont dû cesser leur activité à cause de l'odeur, et de nombreuses personnes n'ont pas pu aller travailler.<sup>32</sup>

Bien que les symptômes physiques et les effets sur la santé aient été principalement signalés dans les premiers mois qui ont suivi le déversement, certaines personnes auraient souffert de troubles physiques pendant beaucoup plus longtemps.<sup>33</sup> Les retards et les carences dans le nettoyage des déchets et la décontamination des sites ont aussi suscité des craintes quant aux conséquences pour la santé d'une exposition prolongée.<sup>34</sup> Aucun suivi médical ni aucune étude épidémiologique n'ont été entrepris pour évaluer les effets à moyen et long terme de l'exposition aux déchets. En outre, la composition exacte des déchets n'a jamais été rendue publique. En l'absence de telles informations, de nombreuses personnes restent préoccupées par les conséquences possibles pour leur santé.<sup>35</sup>

Les déchets qui ont été déversés à Abidjan en août 2006 appartenaient à une société de négoce en produits pétroliers appelée Trafigura. Ils sont arrivés dans le pays à bord d'un cargo, le *Probo Koala*, affrété par Trafigura. Ces déchets provenaient d'Europe et, en vertu du droit international, ils n'auraient jamais dû être autorisés à arriver jusqu'en Côte d'Ivoire.

## CHAPITRE 2/ L'ORIGINE DES DÉCHETS

Fin 2005, Trafigura a décidé d'acheter de grandes quantités de pétrole non raffiné, appelé naphta de cokéfaction, à la société PMI Trading Ltd, qui est la branche commerciale de l'entreprise pétrolière d'État mexicaine PEMEX. Elle voulait s'en servir comme base de mélange bon marché pour fabriquer du carburant.<sup>36</sup> Une série de courriels internes à Trafigura, révélés lors de l'action en justice au Royaume-Uni en 2009, a montré que la société comptait faire d'importants bénéfices avec cette affaire :

*« [C]'est moins cher que tout ce qu'on peut imaginer et on devrait en tirer un paquet de dollars. »<sup>37</sup>*

*16 h 54, 27 décembre 2005, courriel d'un employé du bureau de Londres à plusieurs cadres de Trafigura*

*« Pour information – d'accord avec votre idée ingénieuse de nettoyer les substances à haute teneur en soufre mercaptan provenant de PMI et de payer une entreprise spécialisée pour se débarrasser des déchets. C'est ce que nous allons faire. PMI nous propose maintenant encore plus de barils à des prix Ultra Bas. Il suffit de les rendre plus compatibles au mélange pour faire de l'essence. »<sup>38</sup>*

*23 h 24, 27 décembre 2005, courriel d'un employé du bureau de Londres au président de Trafigura, Claude Dauphin*

*« Claude est propriétaire d'une entreprise de traitement des déchets et nous demande d'être créatifs. Graham craint que tout ça tourne mal. Leon et moi sommes partants car chaque cargaison devrait rapporter 7 m !! [7 millions] »<sup>39</sup>*

*09 h 30, 28 décembre 2005, courriel d'un employé du bureau de Londres à un autre employé de Trafigura*

Le naphta de cokéfaction proposé à la vente par PMI avait une forte teneur en soufre mercaptan;<sup>40</sup> si l'entreprise le vendait si peu cher, c'est notamment parce qu'elle n'avait pas la capacité de le raffiner. Pour pouvoir le vendre, Trafigura devait trouver un moyen de procéder à ce raffinage.

Les cadres de l'entreprise avaient trouvé deux moyens de raffiner le naphta de cokéfaction : l'oxydation des mercaptans (ou procédé Merox), et le lavage à la soude caustique. Dans les deux cas, le naphta de cokéfaction est mélangé à de la soude caustique afin d'en capturer les mercaptans (ce qui génère des résidus toxiques). Le procédé Merox contient une deuxième étape essentielle qui transforme ces résidus en disulfures, plus stables et moins nocifs, par oxydation. Cette étape a normalement lieu dans une usine spécialisée. Trafigura a envisagé de construire une installation pour pouvoir utiliser le procédé Merox. Un cadre de Trafigura a fait remarquer que cette option « coûterait cher, mais fonctionnerait ».<sup>41</sup>

Cependant, sans que l'on sache vraiment pourquoi, Trafigura a décidé d'abandonner l'idée du procédé Merox et lui a préféré celle du lavage à la soude caustique. C'est un choix qu'elle

envisageait depuis au moins la fin de 2005. En effet, un courriel entre des cadres de l'entreprise daté du 27 décembre 2005 indiquait :

*« Il nous faut une liste des endroits qui autorisent le lavage à la soude caustique – si [...] ne nous avait pas informés nous ne serions pas au courant ce procédé – car je crois que nous n'avons encore fait qu'effleurer la question. »<sup>42</sup>*

Trafigura savait parfaitement que ce procédé produirait des déchets toxiques. Les courriels internes à la société le montrent clairement. Par exemple, l'un d'eux mentionne explicitement que « les terminaux des États-Unis, de Singapour et d'Europe n'autorisent plus les lavages à la soude caustique car les agences locales pour la protection de l'environnement interdisent le rejet des déchets toxiques qui en résultent. »<sup>43</sup>

*« Les terminaux des États-Unis, de Singapour et d'Europe n'autorisent plus les lavages à la soude caustique car les agences locales pour la protection de l'environnement interdisent le rejet des déchets toxiques qui en résultent. »*

*Trafigura*

Dans un courriel interne, envoyé le 28 décembre 2005 à des collègues et au président de Trafigura, Claude Dauphin, un employé de Londres indiquait :

*« Cette opération [le lavage à la soude caustique] n'est plus autorisée dans l'Union européenne, aux États-Unis ni à Singapour ».*

*« Le lavage à la soude caustique est interdit par la plupart des pays en raison de la dangerosité des déchets qu'il génère (mercaptans, phénols, odeurs) et les fournisseurs de soude caustique ne veulent plus prendre en charge ces déchets car il n'y a plus beaucoup d'installations pour les traiter sur le marché. Il y a une entreprise à Rotterdam qui brûle ces déchets dans une haute cheminée pour environ 200 dollars le kilo et pourrait avoir jusqu'à 1 000 kilos de boue après le traitement. Le droit de l'UE n'autorise plus le transport de ces déchets au-delà des frontières européennes. »<sup>44</sup>*

Malgré son rayonnement international, Trafigura n'a pu trouver que deux compagnies dans le monde qui étaient prêtes à procéder à des lavages à la soude caustique. Dans un courriel en date du 28 décembre 2005, un employé du bureau londonien de Trafigura a ainsi indiqué :

*« J'ai interrogé tous nos terminaux de stockage sur la possibilité de procéder à un lavage à la soude caustique et seuls Vopak [à] Fujairah et TANKMED [à] La Skhira sont prêts à envisager cette idée... »<sup>45</sup>*

Par conséquent, si les cadres supérieurs de Trafigura étaient bien décidés à acheter le naphta de cokéfaction en raison des bénéfices importants qu'ils comptaient en tirer, ils savaient aussi dès le début qu'il leur serait difficile d'une part de trouver une usine pour procéder à la méthode de raffinage la moins chère, et d'autre part de trouver une entreprise pour prendre en charge les déchets qui en résulteraient.

## **LA TENEUR EN SOUFRE, SIGNE D'UN CARBURANT SALE ET BON**

## MARCHÉ

L'un des facteurs déterminants pour le prix des produits pétroliers est leur teneur en soufre, en particulier pour les carburants utilisés dans les voitures. La teneur en soufre de l'essence est réglementée pour protéger l'environnement et la santé humaine. Dans l'Union européenne et en Amérique du Nord, seuls des carburants à très faible teneur en soufre peuvent être vendus à la pompe mais, dans beaucoup de pays en développement, on trouve sur le marché du gaz ou de l'essence avec des teneurs en soufre beaucoup plus élevées.<sup>46</sup> Le naphta de cokéfaction a une teneur en soufre bien plus élevée que les carburants traditionnels. Par exemple, la teneur en soufre de l'essence et du gazole (ou diesel) vendus dans l'Union européenne ne doit pas dépasser 10 parties par million (ppm), tandis que celle du naphta de cokéfaction peut atteindre plusieurs milliers de ppm (souvent entre 1 000 et 3 000).

Trafigura a commencé à acheter des cargaisons de naphta de cokéfaction à PMI Trading Ltd en janvier 2006 et aurait procédé au premier lavage à la soude caustique à Fujairah, aux Émirats arabes unis, le même mois.<sup>47</sup> Elle a continué à acheter du naphta à PMI les mois suivants, et les opérations de lavage à la soude caustique ont été transférées en Tunisie, dans une usine appelée TANKMED, seul autre endroit que la multinationale avait trouvé pour mettre en œuvre ce procédé.

## LE LAVAGE À LA SOUDE CAUSTIQUE EN TUNISIE

Entre janvier et mars 2006, deux opérations de lavage à la soude caustique ont eu lieu dans une usine de TANKMED, sur le port de La Skhira.<sup>48</sup>

Le 14 mars 2006 ou aux alentours de cette date, des fuites de gaz provenant de l'usine de TANKMED ont provoqué un grave problème d'odeur. Certains ouvriers de TANKMED ont souffert de problèmes respiratoires,<sup>49</sup> et trois personnes auraient été admises à l'hôpital après avoir été exposées aux émanations.<sup>50</sup>

Ce problème d'odeur a sérieusement inquiété les autorités locales. Une enquête sur le sujet menée par le Centre international des technologies de l'environnement de Tunis a conclu par la suite que :

*« L'émanation anormale d'odeurs nauséabondes provenant des bassins de lavage était due principalement à des effluents de TANKMED contenant des composés sulfurés (liquide issu du lavage du pétrole à la soude caustique). »<sup>51</sup>*

Le Centre a aussi souligné que « les substances caustiques usagées devraient être traitées au moyen de procédés spécialisés et adaptés » et que les installations disponibles à La Skhira étaient « insuffisantes et inadaptées » pour traiter des déchets issus du lavage du pétrole à la soude caustique.<sup>52</sup> À la suite de cet incident, les autorités tunisiennes ont suspendu les opérations de lavage à la soude caustique à La Skhira.<sup>53</sup>

## LE LAVAGE CAUSTIQUE EN MER

Après l'arrêt du lavage à la soude caustique en Tunisie en avril 2006, Trafigura a conclu qu'elle avait épuisé toutes les possibilités de lavage à la soude caustique sur terre et a décidé d'entreprendre cette opération en mer.<sup>54</sup> Un tribunal néerlandais qui s'est penché sur la

question n'a trouvé aucun précédent de lavage à la soude caustique à bord d'un bateau. Trafigura a loué un navire, le *Probo Koala*, pour procéder à cette opération.

Cependant, elle n'avait toujours pas de solution au problème de l'élimination des déchets. Un courrier interne en date du 18 avril 2006, intitulé « La merde de PMI », indiquait :

« ...nous rencontrons quelques problèmes pour traiter/évacuer le naphta de PMI en dehors de Brownsville. Nous n'avons maintenant plus d'autre solution que le lavage à soude caustique sur un navire. La *Skhira*, où nous procédions au lavage et au déchargement, ne nous autorise plus à décharger cette substance, donc le navire que nous utilisons pour le lavage sert maintenant de stockage flottant [...] Nous n'avons toujours pas trouvé non plus comment nous allions nous débarrasser des résidus de lavage à bord du navire. »<sup>55</sup>

## LE PROBO KOALA

Le *Probo Koala* était un pétrolier-vraquier-minéralier pouvant transporter des minerais, des hydrocarbures ou d'autres marchandises en vrac.<sup>56</sup> Il appartenait à une société basée aux Îles Marshall, appelée Probo Koala Shipping Inc<sup>57</sup> et battait pavillon panaméen.<sup>58</sup> Au moment des faits décrits dans ce rapport, le navire était semble-t-il géré par une société grecque, Prime Marine Management.<sup>59</sup> Trafigura a affrété le *Probo Koala* selon la formule de l'affrètement à temps (sorte de location) le 25 octobre 2004.<sup>60</sup> Du 3 avril au 3 octobre 2006, le navire était sous la responsabilité de son capitaine, Sergueï Chertov.<sup>61</sup> Une société appelée Falcon Navigation, « branche » athénienne de Trafigura, était chargée de la gestion quotidienne du navire et recevait ses instructions de Trafigura Ltd et de Trafigura Beheer BV.<sup>62</sup> Après le déversement, le *Probo Koala* a été rebaptisé *Gulf Jash*, puis en août 2011 *Hua Feng*.<sup>63</sup>

Pour pouvoir procéder au lavage à la soude caustique directement à bord d'un navire, Trafigura devait d'abord acheter de la soude caustique. Début avril 2006, elle a pris contact avec Univar, un fournisseur aux États-Unis.<sup>64</sup> Un autre courriel, adressé à Univar le 6 avril 2006, décrivait le procédé que Trafigura avait l'intention de suivre, et donnait des précisions sur l'élimination des déchets :

« Cet hydrocarbure va être lavé (suppression des mercaptans) à la soude caustique pendant le trajet (deux ou trois jours) vers le port de destination, La *Skhira*, en Tunisie (Afrique du Nord). Nous laisserons ensuite la soude caustique décanter, puis elle sera vidée dans une citerne adaptée à l'arrivée au port et prise en charge par une entreprise chimique pour être retraitée ou éliminée en toute sécurité. »<sup>65</sup>

Ce courriel montre clairement que Trafigura avait l'intention de faire traiter les déchets en Tunisie. Cependant, Univar n'était d'accord pour fournir de la soude caustique qu'à condition de recevoir les coordonnées de la société de traitement chimique qui s'occuperait des déchets à leur arrivée en Tunisie.<sup>66</sup> Le fournisseur a aussi prévenu Trafigura que le produit serait « dangereux » et qu'un certificat d'agrément pour transport de marchandises dangereuses serait nécessaire.<sup>67</sup>

Des courriels internes échangés par la suite par des cadres de Trafigura montrent que la multinationale a rencontré des difficultés à acheter et à charger sur un navire la soude caustique aux États-Unis.<sup>68</sup> L'un de ces courriels laisse entendre que les armateurs du navire étaient réticents à procéder à un transfert de navire à navire dans les eaux territoriales

américaines car les dispositifs d'amarrage rendaient cette opération

*« trop risquée aux États-Unis compte tenu de la surveillance des garde-côtes américains si quelque chose se passait très mal ».*<sup>69</sup>

Amnesty International et Greenpeace ont demandé à Trafigura de leur fournir plus d'informations sur les opérations qu'elle avait l'intention de réaliser dans les eaux territoriales américaines.

Il semble que les problèmes d'achat et de chargement de la soude caustique aux États-Unis se soient avérés insurmontables. Quoi qu'il en soit, Trafigura a finalement acheté de la soude caustique à une société néerlandaise appelée WRT.<sup>70</sup> Elle a ensuite procédé aux opérations de lavage à bord du *Probo Koala*.

## LES PAVILLONS DE COMPLAISANCE

Le *Probo Koala* était enregistré au Panama sous un « pavillon de complaisance ». On parle de pavillon de complaisance lorsqu'il n'existe aucun lien entre la nationalité de l'armateur du navire et celle du pavillon qu'il porte. La plupart des États qui proposent de tels pavillons ne sont pas très regardants quant à l'application des réglementations concernant les navires. Greenpeace estime que cette situation doit changer pour que les activités à bord des navires et en mer soient mieux réglementées, plus transparentes et plus sujettes à l'obligation de rendre des comptes.

## LES LAVAGES À LA SOUDE CAUSTIQUE À BORD DU *PROBO KOALA*

Ayant épuisé toutes les possibilités de lavage à la soude caustique à terre, Trafigura a décidé de procéder à cette opération en mer, à bord du *Probo Koala*. Pour cela, elle a organisé le chargement des cargaisons de naphta sur le *Probo Koala*, ce qui a été fait sous forme de transferts de navire à navire dans la Méditerranée. Des navires en provenance des États-Unis ont livré le naphta de cokéfaction au *Probo Koala*. Trafigura a ensuite organisé la livraison de la soude caustique – là encore par transfert de navire à navire. Le premier lavage de naphta à bord du *Probo Koala* a été réalisé au large de Malte en avril 2006.<sup>71</sup>

Un cadre de Trafigura a par la suite décrit le procédé :

*« ... Nous avons réalisé un transfert de navire à navire vers le Probo Koala, [...] puis nous avons ajouté 50 000 litres (50 m<sup>3</sup>) de soude caustique ([fiche de sécurité du produit] ci-jointe) proportionnellement dans toutes les cuves du Probo Koala (au moyen d'une pompe d'injection et de tuyaux à la surface du naphta de cokéfaction par le haut des cuves). Nous avons ensuite fait circuler le contenu des cuves pendant 24 heures (en transférant chaque cuve dans une cuve vide afin d'obtenir un maximum de contact entre le naphta et la soude caustique), puis nous avons laissé les deux produits se séparer/décanté et enfin nous avons vidé la soude "usagée" dans les citernes de décantation.*

*Pour être sûrs que toute la soude soit éliminée du naphta traité, nous avons enlevé plus que la quantité de soude ajoutée à l'origine dans chaque cuve, ce qui fait qu'un peu de naphta traité et de l'eau libre ont pu partir aussi dans la citerne de décantation. Ensuite [...] le naphta traité à bord a été utilisé comme base de mélange pour fabriquer un carburant prêt à l'emploi. »*<sup>72</sup>

Les éléments disponibles montrent que quelque 200 tonnes de soude caustique ont été transférées sur le *Probo Koala* par transfert de navire à navire entre avril et fin juin 2006. Puisque 50 m<sup>3</sup> de soude ont été ajoutés à chacun des trois lots de naphta de cokéfaction, ce sont au moins 150 tonnes de soude caustique qui ont été utilisées pour les opérations de lavage.<sup>73</sup>

Outre la soude caustique, Trafigura a aussi ajouté un agent catalyseur à certains des lavages. Des documents montrent que des quantités différentes de catalyseur oxydant ont été testées, probablement pour tenter d'optimiser la réduction du soufre mercaptan dans le naphta. Ainsi, aucun catalyseur n'a été utilisé pour le lavage de la première cargaison de naphta, tandis que 8 kg d'oxydant ont été ajoutés à la deuxième cargaison, et 16 kg à la troisième.<sup>74</sup>

Un rapport commandé par Trafigura à un cabinet de consultants, Minton, Treharne & Davies Ltd, peu après le déversement a conclu :

*« De notre point de vue, les opérations menées à bord du Probo Koala étaient une tentative de reproduire en mer ce procédé [la réaction Merox]. »*<sup>75</sup>

Les tribunaux néerlandais sont par la suite parvenus à la même conclusion :

*« ... tout cela se résume essentiellement au transfert d'un procédé industriel de la terre à la mer ».*<sup>76</sup>

Le premier lavage à la soude caustique en mer a été achevé mi-avril 2006.<sup>77</sup> Le *Probo Koala* est ensuite retourné à La Skhira, en Tunisie, pour décharger le nouveau carburant « lavé ». Bien qu'elle ait dit à Univar qu'elle allait se débarrasser des déchets dangereux issus du lavage à la soude caustique à La Skhira,<sup>78</sup> Trafigura n'avait nullement l'intention de décharger ces déchets en Tunisie. En réalité, elle a clairement ordonné au capitaine du *Probo Koala* de ne pas révéler la présence des déchets à La Skhira, comme le montre ce courriel :

*« SVP VEILLEZ À CE QUE TOUS LES RESTES DE SOUDE CAUSTIQUE DANS LES LIAISONS ENTRE LES CUVES SOIENT POMPÉS AU MAXIMUM DANS LA CITERNE DE DÉCANTATION ET SURTOUT, SURTOUT NE RÉVÉLEZ LA PRÉSENCE DE CE PRODUIT À PERSONNE À LA SKHIRA, DÉCLAREZ-LE SIMPLEMENT COMME DES RÉSIDUS DE NETTOYAGE DE CUVES. »*<sup>79</sup>

Cependant, même la cargaison « lavée » a été refusée par TANKMED tellement elle « sentait ».<sup>80</sup> Trafigura a poursuivi les lavages à la soude caustique. Fin juin 2006, elle avait « lavé » au moins trois cargaisons de naphta de cokéfaction à bord du *Probo Koala*,<sup>81</sup> tandis que le navire faisait route vers le Nord, de Gibraltar à Amsterdam. Les citernes de décantation du bateau contenaient alors plus de 50 m<sup>3</sup> de déchets. Et Trafigura n'avait toujours pas trouvé le moyen de s'en débarrasser.

## CHAPITRE 3/ L'ARRIVÉE DES DÉCHETS EN EUROPE

« Nous avons besoin d'aide pour faire connaître la vérité. Faites pression sur notre État et sur l'UE pour qu'elle exerce un contrôle environnemental et qu'elle assume sa responsabilité. L'Afrique doit cesser d'être la poubelle [de l'Occident]. »

**Rachel Gogoua**

Présidente de l'Association des victimes d'Akouédo Extension<sup>82</sup>

Comme nous l'avons vu dans le précédent chapitre, Trafigura savait parfaitement, avant de commencer les lavages à la soude caustique, qu'il lui serait difficile de se débarrasser des déchets car il existait très peu d'installations prêtes à accepter ce type de déchets ou capables de le faire. C'est effectivement ce qui s'est passé.

En avril 2006, Trafigura a effectué des démarches à au moins quatre endroits en Europe pour tenter de décharger les déchets : à Gibraltar, en Italie, à Malte et en France.<sup>83</sup> Les deux premiers lieux – Gibraltar et l'Italie – ne disposaient pas des installations nécessaires pour s'occuper de ces déchets. Une société de Gibraltar a dit à Trafigura que les déchets avaient un point d'ignition trop bas, ce qui signifiait qu'ils étaient trop dangereux pour qu'elle puisse les traiter.<sup>84</sup> De même, la société maltaise Malta Shipyards a répondu à Trafigura :

*« Désolé, même Malta Shipyards ne peut accepter ces déchets en raison de leur composition chimique. »<sup>85</sup>*

Le 19 juin 2006, Trafigura a contacté la société Amsterdam Port Services BV (APS), spécialisée dans les déchets de navires, et a conclu un accord avec elle pour le déchargement des déchets. APS était une installation de réception agréée, c'est-à-dire qu'elle a été autorisée par les autorités néerlandaises à gérer les déchets en provenance des navires conformément à la Convention internationale de 1973/78 pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL).<sup>86</sup> Cependant, il est apparu par la suite que Trafigura n'avait pas révélé à APS la nature exacte des déchets.

Trafigura a prétendu que Naeem Ahmed, un employé de Trafigura Ltd à Londres, avait décrit l'origine et la composition des déchets à APS au téléphone,<sup>87</sup> mais APS a nié avoir eu connaissance de ces informations.<sup>88</sup> Un tribunal néerlandais a conclu par la suite qu'il n'avait « pas trouvé crédible l'affirmation de Naeem Ahmed selon laquelle il avait pleinement informé APS de la nature et de l'origine des déchets ».<sup>89</sup>

Le 20 juin, avant l'arrivée du *Probo Koala* à Amsterdam, Naeem Ahmed a envoyé un courriel à APS qualifiant les déchets de « résidus d'hydrocarbures (composés en majorité d'eau, d'hydrocarbures et de soude caustique). »<sup>90</sup>

Le 28 juin, Falcon Navigation, la société grecque en charge de la gestion quotidienne du *Probo Koala* pour Trafigura, a choisi une entreprise néerlandaise, Bulk Maritime Agencies (BMA), comme agent maritime – ou consignataire – pour le *Probo Koala* pendant son escale à Amsterdam. C'est une procédure habituelle. À ce titre, BMA a contacté le port d'Amsterdam pour l'informer de l'arrivée prochaine du *Probo Koala*, présentant les déchets à bord comme des déchets relevant de « MARPOL Annexe I ; eaux de nettoyage de citerne contenant des hydrocarbures et résidus de cargaison ». Un peu plus loin, BMA parlait d'« eau de nettoyage chargée en hydrocarbures/soude caustique ».<sup>91</sup>

<b>RÉSIDUS ET DÉCHETS</b>	
<p>Trafigura a systématiquement qualifié les déchets générés par le lavage à la soude du naphta de cokéfaction à bord du <i>Probo Koala</i> de « résidus » (« slops » en anglais).<sup>92</sup> Or, pour les navires, le terme « slop » désigne généralement les résidus qui restent au fond des cuves, composées principalement d'eau chargée en hydrocarbures provenant du nettoyage des cuves du navire entre deux cargaisons.</p>	<p>Citerne de décantation (« slop tank ») : « citerne destinée spécialement à recevoir les résidus des citernes, les eaux de nettoyage des citernes et les autres mélanges d'hydrocarbures ». (Convention MARPOL, Annexe I)<sup>95</sup></p>
<p>La Convention Internationale de 1973/78 pour la Prévention de la Pollution par les Navires (Convention MARPOL) définit la citerne dans laquelle ces résidus doivent être recueillis, appelée citerne de décantation, comme « une citerne destinée spécialement à recevoir les résidus des citernes, les eaux de nettoyage des citernes et les autres mélanges d'hydrocarbures ».<sup>93</sup> Le déchargement de ces résidus est une opération courante, que les installations de réception portuaires, comme APS, ont l'habitude de réaliser.</p>	<p>Déchets : tels que définis par la Convention de Bâle : « ... substances ou objets qu'on élimine, qu'on a l'intention d'éliminer ou qu'on est tenu d'éliminer en vertu des dispositions du droit national » (Convention de Bâle, article 2(1)).<sup>96</sup></p>
<p>Cependant, les déchets produits à bord du <i>Probo Koala</i> ne résultaient pas du nettoyage des cuves, mais étaient un sous-produit du lavage du naphta à la soude caustique – procédé qui, comme l'a fait remarquer un cadre de Trafigura, est « interdit par la plupart des pays en raison de la dangerosité des déchets qu'il génère (mercaptans, phénols, odeurs) ... » (mis en gras par nos soins).</p>	<p>Déchets d'exploitation des navires : « tous les déchets, y compris les eaux résiduaires, et résidus autres que les résidus de cargaison, qui sont produits durant l'exploitation d'un navire et qui relèvent des annexes I, IV et V de Marpol 73/78, ainsi que les déchets liés à la cargaison tels que définis dans les directives pour la mise en œuvre de l'annexe V de Marpol 73/78 ».</p>
<p>L'utilisation du terme « résidus » implique qu'il s'agit de</p>	

<p>déchets générés par le fonctionnement normal d'un navire (déchets d'exploitation), donc couverts par la Convention MARPOL.94 Or, la mise en œuvre sur un navire, après épuisement des solutions sur terre, d'un procédé industriel connu pour générer des déchets dangereux ne fait pas partie des activités permises par la convention MARPOL.</p> <p>En conséquence directe de l'incident du Probo Koala, l'Organisation maritime internationale a interdit, à compter du 1er janvier 2012, les opérations de mélange de carburants et la conduite de procédés industriels à bord des navires.</p> <p>Dans ce rapport, Amnesty International et Greenpeace utilisent donc le terme « déchets » pour désigner le sous-produit généré par le lavage du naphtha de cokéfaction à la soude caustique à bord du Probo Koala.</p>	<p>(Directive de l'Union européenne sur les installations de réception portuaires). 97</p> <p>Résidus de cargaison (« cargo residues »): « restes de cargaisons à bord qui demeurent dans les cales ou dans les citernes à cargaison après la fin des opérations de déchargement et de nettoyage, y compris les excédents et quantités déversées lors du chargement/déchargement ». (Directive de l'Union européenne sur les installations de réception portuaires)</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

## LE CADRE JURIDIQUE EN MATIÈRE DE DÉCHETS : UNION EUROPÉENNE ET PAYS-BAS

Deux traités internationaux s'appliquent aux faits qui se sont produits à Amsterdam : la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination (Convention de Bâle) et la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (Convention MARPOL). Ces traités ont été intégrés au droit européen et au droit néerlandais *via* les instruments suivants :

### **Le Règlement (CEE) n° 259/93 du Conseil concernant la surveillance et le contrôle des transferts de déchets à l'entrée et à la sortie de la Communauté européenne (Règlement européen sur les transferts de déchets)<sup>98</sup>**

L'article 18 de ce règlement érige en infraction toute exportation de déchets relevant de la Convention de Bâle de l'UE vers le Groupe des États d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique (dont la Côte d'Ivoire fait partie). Aux Pays-Bas, ce règlement est connu sous le nom de Europese Verordening Overbrenging Afvalstoffen (EVOA). Il est appliqué dans le droit néerlandais par les articles 10.59 et 10.60 de la Loi sur la gestion de l'environnement (voir ci-dessous).

### **La Directive 2000/59/CE du Parlement européen et du Conseil sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison**

Cette directive impose aux États membres de fournir des installations de réception portuaires qui soient en mesure de recueillir les types et les quantités de déchets d'exploitation des navires et de résidus de cargaison provenant des navires utilisant habituellement le port.

### **La Loi sur la prévention de la pollution par les navires (1983)**

Il s'agit de la loi d'application de la Convention MARPOL dans le droit néerlandais. Elle s'applique à tous les navires battant pavillon néerlandais, ainsi qu'aux navires étrangers présents sur le territoire néerlandais. Elle prévoit l'obligation de disposer d'installations de réception portuaires destinées à recevoir les substances nocives provenant des navires.

### La Loi sur la gestion de l'environnement

La Loi néerlandaise sur la gestion de l'environnement couvre un vaste éventail de sujets, dont la gestion des déchets dangereux. Son article 10.37 traite des transferts de déchets dangereux ou industriels et interdit la livraison de tels déchets à une personne ou une entité non autorisée à les recevoir.

Le *Probo Koala* est arrivé à Amsterdam le 2 juillet 2006, et APS a commencé à décharger les déchets sur une barge. À 22 heures, environ la moitié des déchets (quelque 260 m<sup>3</sup>) avait été déchargée. La barge étant pleine, il a été décidé de la décharger avant de revenir prendre le reste.<sup>99</sup>

Le lendemain (3 juillet 2006), aux premières heures de la matinée, les autorités néerlandaises ont reçu des appels signalant une odeur inquiétante dans la zone ; les pompiers et la police ont été appelés.<sup>100</sup> Les pompiers ont détecté du sulfure d'hydrogène, ou hydrogène sulfuré (H<sub>2</sub>S) dans l'air.<sup>101</sup> L'hydrogène sulfuré est un gaz incolore, inflammable, reconnaissable à son odeur caractéristique d'œuf pourri. Il est considéré comme dangereux et peut provoquer : des irritations des yeux, du nez et de la gorge ; des vertiges ; des nausées et des vomissements ; des quintes de toux et des difficultés respiratoires. À forte concentration, il peut avoir des effets très graves et provoquer notamment des convulsions, le coma voire la mort.<sup>102</sup>

Une femme travaillant à proximité des installations d'APS a expliqué pourquoi elle avait appelé les autorités le 3 juillet 2006 :

*« C'était une odeur très chimique. Elle me donnait la nausée, je ressentais un écœurement dans ma tête et au niveau de l'estomac. J'avais aussi un chatouillement persistant dans la gorge. J'avais terriblement mal à la tête. À neuf heures et demie, j'étais au travail et je sentais déjà cette puanteur, mais je me sentais encore bien. Vers 11 heures, [nous avons] appelé la police. À ce moment-là, l'odeur était très forte, comme si un gros nuage était en train de passer. [...] Pendant toute la journée, je n'ai pas eu d'appétit. Quand je suis rentrée chez moi à 17 heures, j'avais encore des nausées, des vertiges et des maux de tête. »<sup>103</sup>*

La police a prélevé des échantillons de déchets.<sup>104</sup> L'un des policiers chargés du prélèvement a ensuite témoigné :

*« L'air était lourd et puait le gaz et le pétrole. Il y avait aussi une odeur d'œuf pourri, que nous avons attribuée au soufre. Le jour où je me suis rendu chez APS et les jours d'avant, j'étais en pleine forme, mais le soir et la nuit, j'ai commencé à avoir des vertiges, des maux de tête et des pertes de mémoire. Ces symptômes ont perduré une bonne partie de la journée suivante, le mardi 4 juillet. »<sup>105</sup>*

Un autre policier a décrit ce qui s'était passé quand il avait prélevé d'autres échantillons dans les citernes de décantation du *Probo Koala* le lendemain, 4 juillet 2006 :

« Mes chaussures de sécurité touchaient le bord de l'ouverture par laquelle l'échantillon a été prélevé. Dès que le compteur [détecteur de gaz] a été placé au-dessus de l'ouverture, son alarme s'est déclenchée. Jusque-là, l'écran de l'appareil n'avait affiché aucun chiffre indiquant un écart avec les valeurs mesurées. L'alarme sonne lorsque les seuils de sécurité sont dépassés et que l'environnement n'est pas sûr. »<sup>106</sup>

Les échantillons prélevés par la police ont été envoyés pour analyse à l'Institut médico-légal des Pays-Bas,<sup>107</sup> mais les premiers résultats des analyses n'ont été connus que le 2 octobre 2006, après l'arrivée du navire à Abidjan. Quant aux résultats complets, ils n'ont été rendus publics que le 29 janvier 2007.

Parallèlement, APS a aussi prélevé des échantillons des déchets pour analyse le 2 juillet 2006.<sup>108</sup> Ces analyses ont révélé que les déchets avaient une demande chimique en oxygène (DCO, mesure indirecte du niveau de contamination) beaucoup plus élevée que celle à laquelle l'entreprise s'attendait quand elle avait établi son devis.<sup>109</sup>

## LA DEMANDE CHIMIQUE EN OXYGÈNE (DCO)

La DCO est une méthode courante de mesure indirecte de certains types de polluants dans un échantillon d'eau. Elle s'appuie sur la décomposition chimique des polluants organiques et de certains polluants non organiques dissous ou en suspension dans l'eau. Cette analyse détermine la quantité d'oxygène dissous consommée par les polluants en deux heures de décomposition dans une solution bouillante de dichromate de potassium. Plus la DCO est élevée, plus l'échantillon contient une quantité importante de ces types de polluants.

APS avait établi son premier devis à Trafigura sur la base d'une DCO inférieure à 2 000 mg/l.<sup>110</sup> Or, les analyses réalisées par APS ont révélé une DCO de presque 500 000 mg/l.<sup>111</sup> C'était non seulement beaucoup plus que ce à quoi APS s'attendait, mais aussi beaucoup plus que ce que ce qu'elle était en capacité de traiter dans ses installations.<sup>112</sup> Compte tenu de ces résultats d'analyse, et du fait qu'elle devrait envoyer les déchets à un autre spécialiste, APS a augmenté son devis, faisant passer le prix de 27 euros le m<sup>3</sup> (34 dollars) à 1 000 euros le m<sup>3</sup> (1 300 dollars - soit environ 37 fois plus cher).<sup>113</sup> En conséquence, le traitement de l'ensemble des déchets aurait coûté à Trafigura plus de 500 000 euros (soit plus de 630 000 dollars)<sup>114</sup> Or, comme nous l'avons vu plus haut, les cadres de Trafigura estimaient à 7 millions de dollars par cargaison le bénéfice qui serait tiré du naphta de cokéfaction (environ 3,8 millions de livres sterling ou 5,5 millions d'euros à l'époque).<sup>115</sup> Cela ne les a pas empêchés de déclarer que le prix demandé par APS était « exorbitant » et de refuser le nouveau devis.<sup>116</sup>

Trafigura a demandé à APS de repomper les déchets à bord du *Probo Koala*. Dans un courriel adressé à BMA, consignataire du navire à Amsterdam, Falcon Navigation, qui gérait le *Probo Koala*, a ainsi indiqué :

« ... JE VOUS INFORME QUE NOUS AVONS DEMANDÉ QUE LA BARGE RECHARGE LES RÉSIDUS DE NETTOYAGE À BORD DU NAVIRE EN QUESTION EN RAISON DU COÛT ÉLEVÉ DE PRISE EN CHARGE ET DE TRAITEMENT À AMSTERDAM. LES RÉSIDUS SERONT GARDÉS À BORD ET VIDÉS À LA PROCHAINE OCCASION APPROPRIÉE. »<sup>117</sup>

L'odeur et la demande de Trafigura de recharger les déchets à bord du *Probo Koala* étaient des éléments suffisamment inhabituels pour éveiller les soupçons des autorités. Les 3 et 4 juillet, les autorités locales ont semble-t-il eu de nombreuses discussions sur la manière de gérer la situation. Lors des premiers débats visant à déterminer si les déchets pouvaient être rechargés sur le navire, le service Environnement et Construction de la municipalité d'Amsterdam a objecté que la Loi néerlandaise sur la gestion de l'environnement ne le permettait pas.<sup>118</sup> Cette loi interdit en effet le transfert de déchets industriels ou dangereux à une personne non autorisée à les recevoir. Or, une enquête menée ultérieurement par la municipalité d'Amsterdam a conclu que, aux termes du droit néerlandais, ces déchets auraient été classés déchets industriels ainsi que déchets dangereux.<sup>119</sup>

L'enquête menée par la Commission Hulshof, ainsi qu'une autre enquête entreprise par le Rapporteur spécial des Nations unies sur les conséquences néfastes des mouvements et déversements de produits et déchets toxiques et nocifs pour la jouissance des droits de l'homme, ont montré que, à l'époque, les différentes autorités d'Amsterdam ne savaient pas trop quelles lois ou quels règlements s'appliquaient dans cette affaire.<sup>120</sup> La Commission Hulshof a conclu que les points de vue des sociétés privées impliquées avaient largement dominé le débat. Trafigura voulait récupérer les déchets ; BMA, représentant le *Probo Koala*, voulait que le navire puisse quitter Amsterdam pour rejoindre son escale suivante ; APS – craignant de se retrouver avec les déchets sur les bras – soutenait n'avoir nullement procédé à réception des déchets sur la barge sur le plan juridique, et menaçait de saisir la justice si une solution n'était pas rapidement trouvée.<sup>121</sup>

Le directeur de l'Autorité portuaire – sommé de trouver une solution – a contacté les autorités en charge du contrôle des navires par l'État du port au sein de l'Inspection des transports, des travaux publics et de l'eau. On lui a répondu que la Convention MARPOL ne contenait aucune disposition juridique empêchant le navire de recharger les résidus à son bord et de les acheminer dans un autre port, étant donné qu'il disposait d'une capacité de stockage spécialisée suffisante à son bord et compte tenu de la liberté de décision de l'armateur dans ce domaine.<sup>122</sup> Comme nous le verrons plus tard, cet avis a été fortement contesté.

Toutefois, l'avis des autorités de contrôle par l'État du port ne suffisait pas pour autoriser le rechargement des déchets. Il fallait aussi l'accord des autorités environnementales. Le 4 juillet 2006, une réunion s'est tenue en fin de soirée dans les locaux d'APS pour discuter de la situation. À la fin de cette réunion, les représentants du service Environnement et Construction de la municipalité ont donné à APS et au capitaine du *Probo Koala* l'autorisation orale de recharger les déchets à bord du navire.<sup>123</sup> Les raisons de cette décision ne sont pas claires.

Les différentes autorités semblent avoir perdu de vue le fait que le transfert des déchets de la barge d'APS au *Probo Koala* constituerait une infraction à la Loi sur la gestion de l'environnement. Elles n'ont pas tenu compte non plus de certaines dispositions clés de la Convention de Bâle et des lois européennes connexes sur l'exportation des déchets. Au final, le 5 juillet 2006, les déchets ont été rechargés sur le *Probo Koala* et le navire a appareillé pour l'Estonie.<sup>124</sup>

## DESTINATION L'ESTONIE – MAIS QUELLE DESTINATION POUR LES DÉCHETS ?

Bien que l'escale suivante du *Probo Koala* soit Paldiski, en Estonie, ce n'était pas là que Trafigura avait l'intention de décharger les déchets.<sup>125</sup> En vertu du droit international et européen sur les transferts de déchets, l'État du port (ici les Pays-Bas) a l'obligation de savoir où les déchets vont être emmenés pour être éliminés et (dans certains cas) de veiller à ce que l'État de destination en soit informé à l'avance.<sup>126</sup> En outre, le droit européen interdit l'exportation de certains types de déchets de l'UE vers les pays d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique.<sup>127</sup> Trafigura avait indiqué que les déchets seraient déchargés à la prochaine occasion, mais sans préciser où.

La Commission Hulshof et le Rapporteur spécial des Nations unies sur les déchets toxiques ont par la suite tous deux fait remarquer que le manque de précisions sur le lieu où les déchets seraient déchargés aurait dû déclencher des investigations supplémentaires.<sup>128</sup>

### LE DÉVERSEMENT EN MER A-T-IL ÉTÉ ENVISAGÉ ?

Le 3 juillet 2006, un fax anonyme laissant entendre que les déchets seraient déversés en mer est arrivé au port d'Amsterdam.<sup>129</sup> Les autorités néerlandaises ont pris acte de ce fax. Elles ont contacté les autorités estoniennes et les ont informées de ce qui s'était passé à Amsterdam, ainsi que du fait que le *Probo Koala* transportait 450 m<sup>3</sup> de résidus qui « *coûtaient très cher à éliminer* ». Les autorités néerlandaises ont demandé aux autorités estoniennes de vérifier que les déchets étaient toujours à bord du *Probo Koala*, ce qu'elles ont fait. En revanche, il semble qu'aucune autre mesure n'ait été prise en Estonie, bien que le port d'escale suivant du navire se soit trouvé en Afrique. Un courriel échangé le 5 juillet par des cadres de Trafigura laissait aussi entendre que les déchets seraient déversés en mer une fois que le navire aurait quitté l'Europe :

*« James, note bien que le déchargement des résidus ne peut pas être fait dans la Baltique (zone spéciale) et certainement pas non plus entre Douvres et la Baltique. Nous devons commencer à décharger après avoir passé Douvres, sur le trajet vers Lomé. »<sup>130</sup>*

Comme il ne s'agissait pas de déchets provenant du fonctionnement normal d'un navire, leur déversement en pleine mer aurait été une violation de la Convention de 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets, connue sous le nom de Convention de Londres.<sup>131</sup> Cette Convention vise à prévenir la pollution des mers par l'immersion de déchets et couvre le rejet délibéré dans la mer de déchets et autres matières à partir de navires, aéronefs et plates-formes.

Amnesty International et Greenpeace ont demandé à Trafigura ses commentaires sur ce courriel. La compagnie n'a pas répondu. Elles ont aussi demandé aux autorités néerlandaises et estoniennes leurs commentaires sur leurs inquiétudes concernant le déversement en mer. Au moment de l'impression de ce rapport, aucun des États n'a répondu.

Le *Probo Koala* est arrivé à Paldiski, en Estonie, le 9 juillet 2006.<sup>132</sup> Il a été inspecté par les autorités estoniennes de contrôle par l'État du port.<sup>133</sup> Cependant, les inspecteurs se sont contentés de mesurer le volume de produit dans les citernes. Les autorités estoniennes n'ont rien fait pour empêcher les déchets de quitter l'Estonie, alors que le navire se dirigeait vers l'Afrique.

## DE L'EUROPE À L'AFRIQUE

Le 2 août 2006, tandis que le *Probo Koala* faisait route vers le Nigeria, un employé de Falcon Navigation a écrit à un cadre londonien de Trafigura, Naeem Ahmed, pour l'informer qu'une société nigériane, Daddo, proposait de prendre en charge les déchets pour 7 000 dollars (5 500 euros).<sup>134</sup> Ce n'était rien par rapport aux 500 000 euros (630 000 dollars) que Trafigura aurait eu à déboursier aux Pays-Bas. Naeem Ahmed a répondu à Falcon Navigation de procéder immédiatement à la réservation.<sup>135</sup>

Le *Probo Koala* est arrivé à Lagos, au Nigeria, le 4 août 2006.<sup>136</sup> Selon Trafigura, il n'a accosté que le 9 août 2006 car il a dû attendre qu'on lui attribue un poste à quai.<sup>137</sup> Cependant, l'enquête internationale lancée par les autorités ivoiriennes après le déversement a conclu que ce retard pouvait peut-être s'expliquer autrement :

« Selon les informations communiquées à la commission suite à la mission effectuée par un chargé de mission de la commission, les autorités nigérianes ont obtenu des informations sur le bateau et sur sa cargaison par leur service de renseignements généraux. Sur cette base et faute de réponse officielle du capitaine, elles ont interdit au *Probo Koala*, qui se trouvait dans leurs eaux territoriales, d'entrer dans le port. »<sup>138</sup>

On ne sait toujours pas très bien ce qu'il s'est passé au Nigeria. Le *Probo Koala* a finalement été autorisé à accoster et est resté à Lagos plusieurs jours. Des courriels internes montrent que Trafigura a essayé de se débarrasser des déchets au Nigeria mais n'a finalement pas pu le faire. Nous reproduisons ci-dessous le contenu de ces courriels. Amnesty International et Greenpeace ont demandé à Trafigura quels étaient ses commentaires à leur sujet. La compagnie n'a pas répondu.

Le 10 août 2006, vers midi, un employé de Trafigura a écrit à Comoditex, société de services maritimes de Lagos : « Nous avons besoin de décharger les résidus du navire. Merci de nous dire où est le problème. »<sup>139</sup>

Comoditex a répondu, avec copie aux cadres de Trafigura à Londres, qu'aucune opération de déchargement des résidus ne devait être organisée au Nigeria sans consultation préalable.<sup>140</sup> Un peu plus tard, Comoditex a prévenu Trafigura qu'elle ne devait pas essayer de décharger les résidus à Lagos en raison des risques de mauvaises manipulations et de vol. La société indiquait dans son courriel :

« Lagos ne dispose pas d'installations adéquates pour recueillir les résidus. Ainsi, une barge a été fournie pour pomper les résidus par-dessus bord dans une cuve ouverte, mais le capitaine a refusé de procéder de la sorte. En outre, le destinataire des résidus pourrait essayer de les vendre sur le marché local, ce qui aurait des conséquences pour nous. »<sup>141</sup>

Enfin, dans un autre courriel, Comoditex a conclu :

« en raison de la nature de ces résidus [...] nous préférons si possible qu'ils soient déchargés dans un autre port que Lagos ». <sup>142</sup>

Le 15 août, Trafigura a envoyé le courriel suivant à Comoditex, évoquant la société nigériane

Daddo :

« Ce serait bien si vous pouviez en parler à Daddo [...] voyez s'ils peuvent organiser le déchargement des résidus sur une barge, de préférence au large de Lomé ou le plus loin possible au large du Nigeria, dans les eaux internationales. »<sup>143</sup>

Comoditex a cependant répondu que Daddo ne pourrait effectuer cette opération que dans les eaux territoriales nigérianes, et non dans les eaux internationales :

« J'ai parlé avec le directeur opérationnel de Daddo, [...] et il m'a informé qu'il ne pourrait organiser le déchargement sur une barge que dans les eaux territoriales nigérianes. Cela pourrait être fait jeudi car nous espérons que le *Probo Koala* en ait terminé à la bouée d'amarrage à point unique demain, sous réserve des contraintes habituelles de hauteur de creux. »

« Il veillera également à nous fournir les attestations nécessaires de réception des résidus. »<sup>144</sup>

Des courriels internes à Trafigura, ainsi que les déclarations d'un témoin lors du procès aux Pays-Bas, indiquent que le président de Trafigura, Claude Dauphin, a participé aux discussions sur les différentes possibilités de déchargement des déchets lorsque le *Probo Koala* était au Nigeria.<sup>145</sup> Le courriel suivant a été envoyé le 16 août 2006 :

« Dude, merci d'appeler CD, je lui ai parlé hier et il a dit NON à une telle opération au Nigeria. Nous allons à Lomé, nous affrêtons une barge et nous la ramenons à Daddo au Nigeria sous un autre nom. »<sup>146</sup>

Bien que le contenu de ces courriels ne soit pas complètement clair, les allusions au déchargement des résidus dans les eaux internationales et la proposition de rapporter les déchets au Nigeria sous un autre nom posent de sérieuses questions sur les intentions de Trafigura concernant l'élimination de ces déchets au Nigeria. Trafigura a manifestement abandonné l'idée de se débarrasser des déchets à Lagos, et le *Probo Koala* a alors appareillé pour Abidjan.

## LES EFFORTS DE LA POLICE NÉERLANDAISE POUR SUIVRE LES DÉCHETS

Comme nous l'avons dit plus haut, la série de faits inhabituels survenus à Amsterdam aurait dû déclencher une enquête plus approfondie sur la nature des déchets et les dispositions prévues pour leur élimination. Après le départ du *Probo Koala* d'Amsterdam, les policiers néerlandais, semble-t-il préoccupés par la décision d'autoriser le navire à quitter Amsterdam avec les déchets à son bord, ont mené de nouvelles recherches.<sup>147</sup> Ils ont découvert que les déchets étaient des résidus de lavage à la soude caustique, et non de nettoyage de cuves comme Trafigura l'avait affirmé. Le 15 août, tandis que le *Probo Koala* était encore à Lagos, Naeem Ahmed, des bureaux de Trafigura à Londres, a reçu un appel d'un policier néerlandais qui tentait de suivre la trace des déchets. Lors de cet entretien téléphonique, le policier a obtenu la confirmation que les déchets à bord du navire étaient bien issus d'opérations de lavage à la soude caustique.<sup>148</sup> Il a averti Naeem Ahmed qu'ils devaient être traités comme des déchets chimiques et non comme des résidus relevant de la Convention MARPOL, et que la police néerlandaise aurait besoin de documents attestant que les déchets avaient été

éliminés en bonne et due forme.<sup>149</sup> Cette conversation téléphonique a eu lieu cinq jours avant le déversement à Abidjan.

Le 17 août, le *Probo Koala* a finalement reçu l'ordre d'appareiller immédiatement pour Abidjan, en Côte d'Ivoire :

« *Bonjour Capitaine,*

*Dès réception de ce message, veuillez vous diriger vers Abidjan, en Côte d'Ivoire, et vous y tenir prêt à réaliser l'opération suivante :*

*déchargement des déchets chimiques des citernes de décantation comme indiqué ci-dessous.*

*[...] L'agence locale WAIBS vous aidera à décharger ces résidus en toute sécurité. »<sup>150</sup>*

Le lendemain (18 août 2006), Trafigura a conclu un accord avec une petite entreprise ivoirienne nouvellement agréée pour décharger les déchets à Abidjan, ouvrant la voie à la catastrophe environnementale et à la tragédie en matière de droits humains décrites dans ce rapport.

## CHAPITRE 4/ LE DÉVERSEMENT DES DÉCHETS À ABIDJAN

« La journée du lundi 21 août a été longue et difficile en raison des odeurs persistantes, qui m'irritaient les yeux. [...]. Nous avons tous continué à travailler car nous n'avions pas connaissance du danger ni de la nature des odeurs. [...] La semaine suivante, j'ai aussi eu terriblement mal à la tête, j'avais le nez qui coulait et je souffrais de vertiges et de maux de gorge. Les travailleurs de mon entreprise, ainsi que ceux des entreprises voisines, ont développé les symptômes suivants : des irritations oculaires; des ballonnements accompagnés de flatulences ; des troubles digestifs se traduisant par une alternance de diarrhée et de constipation ; des lésions dans la bouche; et des saignements de nez. »

Un membre du Collectif des travailleurs de Vridi<sup>151</sup>

Le 17 août 2006, deux jours avant l'arrivée du *Probo Koala* à Abidjan, Jorge Marrero, cadre supérieur de Trafigura, a envoyé un courriel à sa filiale ivoirienne, Puma Energy, pour l'avertir

de l'arrivée imminente du navire et l'informer qu'il aurait 528 m<sup>3</sup> de résidus à décharger.<sup>152</sup> Dans ce courriel, Trafigura informait sa filiale qu'en raison d'une demande chimique en oxygène (DCO) supérieure à 2 000 mg/l, les déchets « *ne [devaient] pas être considérés comme des "résidus MARPOL" mais comme des "résidus chimiques"* ». <sup>153</sup> Il décrivait également les résidus comme « *un mélange de pétrole et de soude caustique, avec une forte concentration en soufre mercaptan* », précisant :

« *En raison de la forte concentration en soufre mercaptan, ce mélange a une très forte odeur et doit être déchargé du navire et éliminé correctement pour éviter tout problème environnemental ou avec les autorités.* » <sup>154</sup>

Puma Energy a reçu ce courriel à 13 h 46 heure locale. Peu après, un cadre supérieur de cette société, N'zi Kablan,<sup>155</sup> a téléphoné à un agent maritime, la société WAIBS (West African International Business Services), pour lui demander le numéro de téléphone de l'Ivoirienne des techniques d'énergie (ITE),<sup>156</sup> société de traitement des déchets bien implantée à Abidjan.<sup>157</sup> Cependant, quelques minutes plus tard, N'zi Kablan a rappelé WAIBS pour lui demander les coordonnées d'une autre société. Il aurait expliqué qu'il n'avait pas pu joindre au téléphone les personnes souhaitées à l'ITE car les bureaux de cette société n'ouvraient qu'une demi-heure plus tard.<sup>158</sup> Il n'a jamais été expliqué pourquoi le cadre de la filiale de Trafigura n'avait pas voulu attendre 30 minutes pour avoir au téléphone une société de traitement des déchets établie de longue date et avec laquelle Trafigura avait déjà travaillé auparavant.<sup>159</sup> WAIBS a donné à Puma Energy les coordonnées d'une société nouvellement agréée – la compagnie Tommy – sans qu'on sache réellement pourquoi.<sup>160</sup>

Une réunion s'est ensuite tenue le 18 août 2006 entre le gérant de la compagnie Tommy, Salomon Ugborugbo, N'zi Kablan, de Puma Energy, et un employé de WAIBS.<sup>161</sup> Lors de cette réunion, Salomon Ugborugbo a remis à N'zi Kablan une lettre manuscrite faisant office de contrat. Comme le montre cette lettre (reproduite ci-dessus), le papier à en-tête indiquait clairement que la compagnie Tommy n'avait reçu son agrément que le mois précédent (le 12 juillet 2006). Le contrat indiquait que la compagnie Tommy allait « décharger » les déchets dans un lieu appelé « Akouédo ».

Akouédo est une décharge à ciel ouvert destinée à recevoir des déchets domestiques, située dans un quartier résidentiel d'Abidjan. Elle ne dispose pas des installations nécessaires pour stocker ou traiter des déchets dangereux. On peut penser que, en tant qu'entreprise locale, Puma Energy aurait dû savoir ce qu'était la décharge d'Akouédo. En tout état de cause, il lui aurait été facile, à elle ou à Trafigura, de le vérifier ; en effet, en tant que propriétaire des déchets, Trafigura avait l'obligation de faire preuve de diligence raisonnable pour s'assurer que ces déchets soient traités et éliminés dans les règles.<sup>162</sup>

Le contrat prévoyait le déchargement de « résidus MARPOL » à 30 dollars le m<sup>3</sup> et de « résidus chimiques » à 35 dollars le m<sup>3</sup>, soit beaucoup moins que les 1 000 euros le m<sup>3</sup> demandés par APS aux Pays-Bas.

Le *Probo Koala* est arrivé dans le port d'Abidjan le samedi 19 août 2006. Des camions et leurs chauffeurs engagés par la compagnie Tommy l'attendaient pour décharger les déchets, et le travail a commencé l'après-midi même.<sup>163</sup>

L'un des douaniers présents pendant les opérations de déchargement dans le port d'Abidjan a indiqué s'être senti mal à cause de l'odeur des déchets. Plus tard, lors d'un procès en Côte d'Ivoire, il a affirmé que l'odeur était si insoutenable que lui et ses collègues s'étaient placés contre le vent pour éviter de la respirer, et qu'il avait ensuite demandé un traitement médical à son supérieur hiérarchique.<sup>164</sup>

Cependant, les douaniers n'ont pris aucune mesure pour empêcher le déchargement des déchets ni pour alerter sur un éventuel problème. Ils ont cru à l'explication de Salomon Ugborugbo selon laquelle les déchets avaient été certifiés inoffensifs par un chimiste.<sup>165</sup> Rien n'indique néanmoins que la substance contenue dans les citernes de décantation ait été examinée par un chimiste.

Les chauffeurs de camion ont reçu l'ordre d'aller déposer leur cargaison à la décharge d'Akouédo. Pisa-Impex, la société privée qui gérait le site, avait été avertie de l'arrivée des déchets.<sup>166</sup>

Le premier camion est arrivé à Akouédo vers 19 heures le samedi soir, et les déchets ont été pesés avant d'être déversés.<sup>167</sup> Une fois le premier camion vidé, le site a été fermé, alors qu'il restait encore plusieurs heures avant l'heure de fermeture officielle.<sup>168</sup> Il semble que les employés aient fermé le site plus tôt en raison de l'odeur qui se dégageait des déchets.<sup>169</sup> Un employé est cependant resté sur le site et plusieurs autres camions ont déchargé des déchets pendant la nuit.<sup>170</sup> À ce moment-là, l'odeur commençait cependant à susciter de graves inquiétudes, et aucun autre camion n'a été autorisé à entrer sur le site.<sup>171</sup>

Trouvant porte close à Akouédo, et ne parvenant pas à contacter la compagnie Tommy, certains chauffeurs ont paniqué et ont simplement déversé leur chargement au hasard autour d'Abidjan, à proximité d'habitation, de lieux de travail, d'écoles, de champs cultivés et de la prison de la ville.<sup>172</sup>

Plus tard, un chauffeur a raconté à Greenpeace :

*« Personnellement, j'ai fait quatre voyages [...] Les deux premières fois, j'ai vidé mon camion à Akouédo. La troisième fois, je l'ai déchargé à Djibi, à environ 400 mètres de l'abattoir, et la quatrième fois près de Vridi (Guichet unique). »*

*« Pendant le transport, je me suis rendu compte que quelque chose clochait avec ce produit. Il puait terriblement. J'avais les yeux qui pleuraient et, en plus, j'avais vu les brûlures du garçon qui en avait pris un échantillon. C'était la première fois que quelque chose comme ça m'arrivait. Rien que quand j'ai ouvert les écoutilles de sécurité de mon camion, le produit m'a rongé les doigts. Mon assistant avait des brûlures sur les mains, qu'il s'était faites en ouvrant et en refermant les écoutilles de sécurité de la citerne pendant le chargement et le déchargement de la deuxième cargaison. »<sup>173</sup>*

Un autre chauffeur a raconté avoir déversé les déchets dans un canal :

*« ... Quand j'ai commencé à le déverser, j'ai réalisé qu'il était vraiment nocif. Ils voulaient que je fasse un deuxième voyage. J'ai refusé. Tout a eu lieu la nuit. Je l'ai déversé dans le canal à Vridi... »<sup>174</sup>*

Les chauffeurs interrogés par Greenpeace ont déclaré qu'ils ne savaient rien des déchets qu'on leur avait demandé de transporter.

« Je suis sûr qu'aucune des sociétés de transport ne savait ce qu'était ce produit. Aucune. Personne. Si les sociétés de transport avaient su que le produit était si dangereux, elles n'auraient jamais accepté d'envoyer leurs camions. Car après cette histoire, certains ne pensaient plus qu'à se débarrasser de leurs camions [...] Certains propriétaires ont [ordonné à un employé] de prendre le camion, de l'emmener quelque part et de le brûler. Ils ne voulaient plus entendre parler de ce camion. Imaginez une société de transport qui est contente de voir ses camions brûler alors que son but est de faire du bénéfice ! »<sup>175</sup>

De nombreux chauffeurs ont aussi souffert de symptômes physiques provoqués par le contact avec les déchets.

« J'ai chargé le produit puis je me suis éloigné du quai. Ensuite, j'ai appelé [nom supprimé] pour savoir où je devais aller. Il m'a dit que quelqu'un allait m'accompagner au parking du garage de Koumassi [...] Quand nous sommes arrivés, il était déjà tard dans la nuit, alors nous avons garé le camion. Le lendemain matin, quand je suis revenu, le produit avait endommagé la valve de sécurité de mon camion. J'ai déverrouillé le système de fermeture et j'ai vu que le produit s'était déjà répandu par l'écouille endommagée. J'en ai eu sur la main. Quelque temps plus tard, quand je touchais ma main, et surtout mes ongles, quand je les poussais ils se décollaient un peu. Donc le produit rongait les mains. »<sup>176</sup>

« J'ai fait un voyage. J'ai eu du produit sur mes vêtements, car quand j'ai voulu déverser le produit, j'en ai reçu un peu sur moi. De retour à la maison, quand j'ai donné mes habits à ma femme, elle a eu mal à la tête et à l'estomac et elle a vomi. »<sup>177</sup>

Dans les mois qui ont suivi le déversement, nombre de chauffeurs se sont cachés par crainte de la colère de la population si leur rôle était découvert.

« Nous nous considérons comme des victimes ; nous ne savions pas que le produit était si dangereux. Mais les gens, eux, nous ont pris pour des meurtriers. C'est pour ça que nous avons dû nous cacher et que nous n'avons pas pu aller consulter un médecin et nous faire soigner dans les centres de santé publics. Nous avons aussi perdu nos contrats et c'était déjà très difficile de trouver du travail comme chauffeur. »<sup>178</sup>

Selon Trafigura, les chauffeurs ont affirmé au départ n'avoir souffert d'aucun symptôme après le transport des déchets. C'est également ce que l'un d'entre eux avait déjà dit dans une interview au journal ivoirien *Le Patriote* plusieurs mois avant que la multinationale ne prenne contact avec les chauffeurs.<sup>179</sup>

## OÙ LES DÉCHETS ONT-ILS ÉTÉ DÉVERSÉS ?

Il n'a jamais été possible d'établir une cartographie complète de la totalité des lieux de déversement. Le fait que les chauffeurs aient déversé les déchets en de nombreux endroits et soient ensuite partis se cacher a contribué à rendre difficile l'identification de tous les sites touchés. Une carte reprenant les données les plus communément acceptées, établie par l'UNOSAT (Programme opérationnel des Nations unies pour les applications satellitaires) à

partir d'informations des autorités ivoiriennes, de l'Union européenne et du Bureau de la coordination des affaires humanitaires des Nations unies (BCAH) montre 18 points de déversement.

Voir aussi l'annexe 1, qui contient notamment une description générale des déversements et un récapitulatif des endroits touchés, à partir des témoignages des chauffeurs qui ont transporté les déchets.

## CHAPITRE 5/ UNE CATASTROPHE SANITAIRE ET ENVIRONNEMENTALE

« Depuis le samedi 19 août 2006, la Côte d'Ivoire est confrontée à un drame humanitaire et environnemental à la suite du déversement de 523 m<sup>3</sup> de déchets toxiques liquides provenant du navire *Probo Koala*. »

**Safiatou Ba-Ndaw**

*Directrice adjointe du cabinet du Premier ministre de Côte d'Ivoire à l'époque des faits* <sup>180</sup>

### UN RÉVEIL CATASTROPHIQUE

Le 20 août 2006, une très forte odeur a assailli les habitants d'Abidjan et des environs, en particulier au voisinage des sites où les déchets toxiques avaient été déversés. Certains ont décrit cette odeur comme évoquant un mélange « de pourriture, de gaz et d'oignon »<sup>181</sup>, parlant « d'une puanteur faisant penser à de l'huile de moteur, de l'ail ou des résidus de pétrole en décomposition »<sup>182</sup> et de « puanteur insupportable ».<sup>183</sup> Un médecin habitant tout près d'une prison située dans le quartier de Yopougon, où une partie des déchets avait été déversée, a expliqué que lui et sa famille n'étaient pas encore couchés, lorsqu'ils ont été saisis par une forte odeur chimique de soufre.<sup>184</sup>

Une odeur inquiétante, bientôt suivie de symptômes physiques alarmants. Dans divers secteurs d'Abidjan, les habitants se sont plaints d'une odeur « suffocante », expliquant qu'ils avaient ressenti des picotements du nez, des yeux ou de la peau.<sup>185</sup> « C'était comme si vous aviez mis la main dans du piment et que vous vous étiez frotté le visage », a expliqué un médecin, pour décrire la sensation éprouvée.<sup>186</sup> Les personnes exposées aux odeurs se sont également plaintes très souvent de divers autres symptômes, dont des maux de tête et de ventre, des nausées, des diarrhées et des poussées d'eczéma.

Amnesty International a notamment recueilli le témoignage d'un médecin qui n'était pas présent à Abidjan au moment du déversement des déchets, mais qui a été rappelé pour faire face aux urgences médicales :

« En arrivant en ville, ce jour-là [le 29 août 2006]<sup>187</sup>, j'ai été saisi par une odeur accablante.

*J'habite à la Riviera Palmeraie, un quartier situé tout près d'un des sites de déversement. J'ai tout de suite été inquiet pour mes enfants. C'est pourquoi je suis d'abord passé chez moi. À mon arrivée, j'ai constaté que mes enfants avaient les yeux irrités, qu'ils toussaient et qu'ils avaient des douleurs de poitrine. L'odeur était tout simplement oppressante. Ça m'a brûlé la gorge et ça m'a fait mal au ventre. J'avais les yeux qui me grattaient et j'ai rapidement commencé à éprouver les mêmes symptômes que tout le reste de la famille. »*

**Docteur A**<sup>188</sup>

Au cours des jours et des semaines qui ont suivi, les dispensaires et les hôpitaux ont vu affluer des dizaines de milliers de personnes souffrant, entre autres, de troubles neurologiques, digestifs, respiratoires, oto-rhino-laryngologiques (ORL), ophtalmiques ou cutanés.<sup>189</sup> Selon les chiffres de l'Institut national d'hygiène publique, 82 personnes souffrant de symptômes plus graves liés à leur exposition aux déchets auraient été hospitalisées.<sup>190</sup> Les autorités ivoiriennes ont en outre fait part d'un certain nombre de décès dus à une contamination par les déchets. Le nombre de ces décès varie de 15 à 17 selon les sources officielles.<sup>191</sup>

Le 20 août 2006, pendant les premières heures, l'odeur était si forte et si envahissante que de nombreux habitants ont pris peur. Le phénomène a provoqué chez certains une véritable panique collective, d'autant plus forte que les gens n'avaient à ce moment aucune idée de sa cause. Au cours des jours qui ont suivi, la population a appris la nature des déchets. Le trouble et l'inquiétude ont alors cédé la place à la colère. Des manifestations, parfois violentes, ont éclaté aux quatre coins de la capitale.<sup>192</sup> Ceux qui le pouvaient ont quitté la ville et un grand nombre d'entreprises et d'établissements scolaires ont fermé pendant plusieurs jours.<sup>193</sup> Les habitants qui n'avaient pas les moyens de partir ont cependant été contraints de continuer à vivre et à travailler à proximité des sites où avaient été déversés les déchets. L'absence d'informations sur la composition des substances en cause et sur leurs effets potentiels a également aggravé l'inquiétude, tout en empêchant la mise en place d'une riposte médicale adéquate.<sup>194</sup>

On a également craint que les aliments et l'eau ne soient contaminés, les premières analyses des déchets réalisées par les pouvoirs publics ayant révélé la présence d'organochlorés.<sup>195</sup> Il s'agit de composés organiques qui peuvent s'accumuler dans la chaîne alimentaire et contaminer l'être humain de diverses manières (telles que l'eau de boisson et les produits de la mer). Ces composés peuvent également s'avérer extrêmement toxiques.<sup>196</sup>

Le gouvernement a interdit toutes les activités agricoles, la pêche et les petits commerces dans les zones voisines des sites contaminés.<sup>197</sup> Le ministère de l'Agriculture a détruit les fruits et les légumes cultivés sur place. Il a également ordonné la destruction des animaux domestiques et des poissons, ainsi que la fermeture des abattoirs aux alentours des sites touchés.<sup>198</sup> Ces mesures ont privé de nombreuses personnes de leurs moyens de subsistance ou les ont empêchées de travailler. Certaines affirment n'avoir été que partiellement dédommagées pour les pertes encourues. Certains responsables locaux ont également souligné que ces mesures n'avaient pas toujours été appliquées, soit parce que leurs conséquences financières étaient trop lourdes à supporter pour les petits agriculteurs et pêcheurs concernés, soit par manque d'informations, et que, par conséquent, elles n'avaient pas permis de dissiper les doutes concernant les denrées alimentaires consommées par la population, dont certaines pouvaient provenir de sites contaminés.<sup>199</sup> La lenteur avec

laquelle les lieux de décharge ont été nettoyés n'a fait qu'exacerber tous ces motifs de préoccupation, que nous nous proposons d'examiner de façon plus détaillée dans ce chapitre.

Le déversement de ces déchets toxiques dans un pays en voie de développement qui sortait à peine de plusieurs années de troubles politiques, séquelles du soulèvement armé de 2002, a déclenché une crise politique, sanitaire et écologique à laquelle le gouvernement a eu toutes les peines du monde à répondre. Le président ivoirien de l'époque, Laurent Gbagbo, a mis en place le 28 août 2006 une Commission interministérielle, chargée de coordonner et de piloter les actions d'urgence. Face à l'ampleur de la crise, le gouvernement a également lancé un certain nombre d'appels, pour demander une assistance internationale.<sup>200</sup>

Le 6 septembre 2006, Charles Konan Banny, alors Premier ministre, a reconnu la gravité de la situation, en présentant la démission collective de son gouvernement.<sup>201</sup> Il a cependant été reconduit dans ses fonctions dès le lendemain par le chef de l'État, et prié de former un nouveau gouvernement pour faire face à la crise.<sup>202</sup>

## LA RÉPONSE MÉDICALE ET LES CONSÉQUENCES SUR LA SANTÉ

*« C'est la plus grande catastrophe sanitaire que la Côte d'Ivoire ait jamais connue. »*

**Docteur Jean Denoman**, Directeur Général Adjoint de la Santé, Ministère de la Santé

Entre le 20 et le 23 août, les structures médicales ont été confrontées à un flot ininterrompu de patients présentant tous des symptômes similaires. Le personnel médical ne savait cependant pas, à ce moment-là, que des déchets toxiques avaient été déversés en plusieurs endroits d'Abidjan. Informé du déversement le 23 août, le ministre de la Santé a demandé à deux Centres hospitaliers universitaires (CHU) de se tenir en alerte pour accueillir les patients susceptibles d'avoir été exposés aux déchets. Les CHU de Treichville et de Cocody ont été choisis en raison de leur proximité avec les trois premiers sites de décharge identifiés (à Vridi, Akouédo et Plateau-Dokui).<sup>203</sup> Le ministre a par ailleurs créé un comité, composé de fonctionnaires exerçant diverses responsabilités dans le domaine de la santé, et qui a été chargé de gérer les conséquences sanitaires des déchets toxiques.

Le ministère de l'Environnement, des Eaux et Forêts, et le ministère de la Santé ont rédigé un communiqué conjoint, qui a été diffusé sur les ondes de la radio et de la télévision les 24 et 25 août 2006, et qui invitait les personnes ayant été touchées à s'adresser aux CHU de Cocody et de Treichville.<sup>204</sup>

À mesure que de nouveaux sites de déversement étaient découverts et que le flot de personnes venant se faire soigner dans les établissements médicaux grossissait, la réaction des autorités s'est amplifiée. Le ministère de la Santé a augmenté le nombre des centres de soins réquisitionnés. Ce sont finalement 32 centres médicaux, renforcés par 20 antennes médicales mobiles, qui ont été chargés de prendre en charge les personnes qui avaient été exposées aux déchets.<sup>205</sup> Le gouvernement a fait venir du personnel médical du reste du pays pour participer à la réponse à la crise. Il a également sollicité un certain nombre d'établissements de santé privés, pour qu'ils prennent eux aussi en charge les individus exposés aux déchets. Plusieurs agences de l'ONU, ainsi que la Croix-Rouge, ont prêté assistance aux autorités. Une aide internationale a également été apportée, sous forme de médicaments et de services de spécialistes – notamment d'experts des Centres américains de

contrôle et de prévention des maladies (CDC) et de spécialistes des questions environnementales et des déchets dangereux appartenant au système des Nations unies pour l'Évaluation et la coordination en cas de catastrophe (UNDAC).<sup>206</sup>

L'urgence médicale engendrée par le déversement a mis à rude épreuve les ressources du pays. Le 8 septembre 2006, on évaluait à un millier le nombre de personnes arrivant chaque jour dans les centres médicaux et présentant des symptômes liés à l'exposition aux déchets toxiques. Vers le milieu du mois de septembre 2006, un pic était atteint, avec 7 991 prises en charge en un seul jour par le personnel médical<sup>207</sup>. L'Organisation mondiale de la santé (OMS) constatait alors :

*« L'afflux des gens demandant des soins médicaux après avoir été exposés aux déchets toxiques désorganise gravement les services médicaux et a conduit à des pénuries de médicaments. »<sup>208</sup>*

## COMBIEN DE VICTIMES ?

[I]l est difficile de savoir précisément combien de personnes ont souffert de problèmes de santé du fait de leur exposition aux déchets toxiques. Les données publiquement disponibles sont en grande partie fournies par l'analyse des formulaires que devaient remplir tous les établissements de soins, à la demande du ministère de la Santé. Le personnel médical devait indiquer sur ces formulaires (les « fiches d'enquête ») les données personnelles des personnes se présentant dans les centres pour des troubles liés à une exposition aux déchets toxiques, ainsi que les symptômes dont elles souffraient.

Selon les chiffres de l'Institut national d'hygiène publique (INHP), établis sur la foi des fiches d'enquête, « 103 116 consultations ont été enregistrées entre le 20 août 2006 et le 31 janvier 2007 ». Dans leur immense majorité (97,6 %), ces consultations ont eu lieu en septembre et octobre 2006. On notera par ailleurs que les soins médicaux gratuits n'ont pas été dispensés au-delà du mois d'octobre 2006.<sup>209</sup>

L'INHP, en coopération avec des cliniciens, des épidémiologistes, des biologistes et des consultants de l'OMS et des CDC, a élaboré une classification des cas de contamination (« suspicion », « cas probable », « cas confirmé »).<sup>210</sup> La répartition dans les différentes catégories était faite en fonction des symptômes présentés par les patients (une liste de signes cliniques de référence ayant été établie au départ), ainsi que des renseignements fournis concernant l'exposition aux déchets.

Un certain nombre de patients – 7,4 % (soit 7 433 personnes) – n'ont pu être classés dans aucune catégorie, faute d'informations suffisantes concernant leurs symptômes. L'étude de l'INHP a donc porté sur les 93 880 patients pour lesquels il existait des données suffisantes. Il en ressort que 46 % d'entre eux (soit 43 492 personnes) ont été considérés comme des cas confirmés d'empoisonnement par les déchets toxiques et 26 % (24 825 personnes) comme des cas probables. Il y avait suspicion d'empoisonnement dans 27 % des cas (25 563 personnes).<sup>211</sup>

Toujours selon l'étude de l'INHP, 82 personnes ont été hospitalisées pour empoisonnement provoqué par les déchets toxiques<sup>212</sup>, dont 31 dans des services de pédiatrie.<sup>213</sup> Les patients

hospitalisés l'ont été pour toute une série de troubles graves, allant de problèmes digestifs, et notamment gastro-intestinaux, à des problèmes neurologiques, en passant par la dyspnée et autres difficultés respiratoires.<sup>214</sup> La plus longue hospitalisation enregistrée a duré 12 jours, la moyenne étant de deux journées et demie.<sup>215</sup>

Les fiches d'enquête constituent certes une importante source de données, mais elles présentent un certain nombre d'insuffisances. Elles n'ont été mises en place qu'à la fin du mois d'août. Dans certains établissements médicaux, elles n'ont été adoptées qu'au cours de la première semaine de septembre<sup>216</sup>. On ne dispose donc pas de renseignements complets sur les patients pris en charge avant cette date. Un médecin qui a fait partie des équipes de prise en charge a déclaré à Amnesty International : « Les premiers à être venus consulter après le 21 août, qui étaient souvent les plus malades, avec des saignements de nez et d'autres symptômes graves, n'ont pas été enregistrés sur les fiches. »<sup>217</sup>

Le même médecin notait en outre que les fiches d'enquête n'avaient pas toujours été remplies, ou qu'elles avaient été remplies de façon sommaire, lorsque le personnel médical était débordé par le nombre de patients ou que les formulaires venaient à manquer.<sup>218</sup>

Autre problème concernant la collecte des données : toutes les personnes souffrantes ne se sont pas rendues dans un centre de soins. Le Centre suisse de recherches scientifiques en Côte d'Ivoire (CSRS) a ainsi conduit une enquête auprès de 809 foyers situés près des sites de déversement. Cette enquête a été réalisée entre le 9 octobre et le 28 décembre 2006. Sur un total de 2 013 individus interrogés et présentant des symptômes d'exposition aux déchets, seuls 64 % (1 297 personnes) étaient allés en consultation dans un établissement médical.<sup>219</sup>

L'enquête du CSRS citait également un certain nombre d'éléments laissant penser que certaines personnes avaient préféré faire appel à des guérisseurs traditionnels et que d'autres n'avaient peut-être tout simplement pas pu se rendre dans un centre de soins. Un médecin a par exemple déclaré à Amnesty International :

*« Nous n'avons pas soigné beaucoup de personnes très âgées, mais cela peut tout simplement être dû au fait qu'elles ne pouvaient pas se déplacer à l'hôpital ou qu'elles n'avaient pas la force de faire la queue durant des journées entières pour recevoir des médicaments. »*<sup>220</sup>

## LES EFFETS SUR LA SANTÉ

### SYMPTOMES FREQUEMMENT DÉCRITS

**Neurologiques** – relevés par certains médecins, des céphalées (maux de têtes) sont apparues peu de temps après inhalation des effluves ; elles s'accompagnaient parfois d'étourdissements et de pertes de connaissance.

**Respiratoires** – des symptômes respiratoires ont été très fréquemment relevés : dyspnées ressemblant à des crises d'asthme, toux, douleurs à la poitrine, plus rarement hémoptysie (rejet de sang lors d'un effort de toux ou expectorations chargées de sang).

<b>Digestifs</b> – ballonnements, douleurs abdominales et épigastriques, nausées, diarrhées. Un certain nombre de personnes vivant à proximité des sites de déversement souffraient également d'hématémèse (vomissements chargés de sang) ou de méléna (matières fécales noires, résultant normalement d'hémorragies internes).
<b>Cutanés</b> – sensation de picotement, prurit (démangeaisons), diverses formes d'éruption, démangeaisons aiguës.
<b>ORL</b> – rhinorrhée (écoulement nasal), dysphasie (trouble de l'élocution), épistaxis (saignement nasal).
<b>Ophthalmologiques</b> – yeux qui piquent ou qui brûlent, yeux rouges et prurit oculaire (démangeaisons des yeux), sécrétions lacrymales purulentes, troubles de la vision (image floue, perte d'acuité visuelle), conjonctivite.

Un certain nombre de patients ont également souffert de troubles gynécologiques ou cardiovasculaires.<sup>221</sup> Plus rarement, les médecins ont relevé des symptômes cardiaques (palpitations, tachycardie, etc.), ainsi que des cas d'hypertension. Des femmes souffrant de troubles gynécologiques graves (notamment des femmes enceintes se plaignant de fortes douleurs pelviennes ou abdominales) auraient également été prises en charge. Enfin, quelques médecins ont signalé des cas de fausse couche, induits selon eux par l'exposition des patientes aux déchets, dans la mesure où celles-ci avaient jusque-là bénéficié d'un suivi gynécologique régulier dans leurs services et où leur grossesse s'était déroulée sans aucun problème jusqu'au moment du déversement des déchets.<sup>222</sup> Plusieurs femmes rencontrées par Amnesty International ont par ailleurs affirmé qu'elles avaient éprouvé des douleurs et des modifications de leur cycle.<sup>223</sup>

Le tableau suivant, qui indique la prévalence des différents symptômes parmi les patients, est extrait de l'étude de l'INHP citée plus haut, réalisée à partir des fiches d'enquête.<sup>224</sup>

Catégorie de symptômes	Nombre de patients (n = 98 108)	Pourcentage (%)
Symptômes généraux ou neurologiques	72 062	73,4
Symptômes ORL ou pulmonaires	66 853	68,1
Symptômes digestifs	54 845	55,9
Symptômes cutanés	27 999	28,5
Symptômes oculaires	17 350	17,7

L'OMS, qui a apporté un soutien à la riposte médicale, a signalé les symptômes suivants : « saignements de nez, nausées et vomissements, maux de tête, lésions cutanées, irritations des yeux et symptômes respiratoires », estimant que ces symptômes étaient « courants en cas d'exposition aux substances chimiques présentes dans les produits déversés ». <sup>225</sup>

Le docteur Bleu, médecin généraliste à l'Hôpital militaire d'Abidjan, a soigné 6 421 patients en l'espace de 77 jours. Selon lui :

*« Les symptômes les plus courants étaient liés à des troubles respiratoires ou ORL, tels que dyspnée, douleurs thoraciques, rhinorrhée et otalgie. Environ 70 % des personnes que nous avons vues présentaient ces symptômes. Les problèmes de peau, de type éruption cutanée, étaient un peu moins fréquents, affectant seulement 30 ou 40 % des patients. Les premiers patients à se présenter, au cours de la première semaine, se plaignaient principalement de symptômes de type ORL, oculaires et pulmonaires. [...] Les symptômes ORL étaient souvent graves. Je pense que l'inflammation de toute la sphère ORL était dans bien des cas à l'origine des forts maux de tête, parfois accompagnés d'étourdissements et de fièvre, qu'éprouvaient certaines personnes. J'ai constaté une légère évolution des symptômes au bout d'une dizaine ou d'une quinzaine de jours. La plupart des patients se plaignaient toujours des symptômes que je viens de décrire, mais nous avons également commencé à voir arriver de plus en plus de gens qui souffraient de problèmes digestifs et dermatologiques. »* <sup>226</sup>

Les médecins des établissements publics et privés qui ont pris en charge les personnes exposées aux déchets toxiques ont constaté chez celles-ci un ensemble de symptômes caractéristique. « Lorsqu'un patient se plaignait de picotements aux yeux, nous savions tout de suite qu'il ne s'agissait pas d'une crise de paludisme », explique le docteur K. « De manière générale, des symptômes respiratoires, ophtalmologiques et ORL étaient souvent les signes d'une contamination par les déchets toxiques » <sup>227</sup>. « Les personnes exposées ne souffraient généralement pas de simples maux de tête ou de ventre », souligne le docteur Bleu. « Ils présentaient généralement aussi des symptômes annexes, comme les yeux rouges ou un nez qui coule. Lorsqu'il y avait un doute sur la cause de la maladie, nous faisons des examens pour éliminer les autres possibilités, telles que le paludisme ou la typhoïde. » <sup>228</sup>

Selon le personnel médical, la gravité et la persistance des symptômes variaient en fonction de l'âge des patients, de leur sensibilité personnelle, de la présence ou non de problèmes de santé antérieurs, ainsi que du niveau et de la durée d'exposition aux déchets. Certains adultes auraient été contraints d'arrêter de travailler, tandis que des enfants manquaient l'école en raison des troubles dont ils souffraient.

Dans un témoignage écrit, le docteur A., pneumologue, dresse le constat suivant :

*« Les symptômes des déchets toxiques ont été particulièrement graves chez les personnes fragiles, telles que les asthmatiques, celles souffrant d'autres allergies respiratoires, les enfants, les personnes âgées, les tuberculeux en traitements ou guéris (avec séquelles pulmonaires) et les séropositives. Ces symptômes avaient tendance à être plus sérieux chez les personnes vivant près des sites de déversement. Au niveau des poumons, j'ai remarqué que les problèmes pulmonaires étaient un effet secondaire qui apparaissait très rapidement à la suite d'une exposition aux déchets toxiques par voie aérienne. »* <sup>229</sup>

Toujours selon le personnel soignant, après traitement médicamenteux, la plupart des symptômes disparaissaient au bout de quelques jours chez les personnes qui ne souffraient auparavant d'aucune affection particulière et qui avaient pu s'éloigner des sites de déversement. Selon le docteur Bleu, les symptômes cutanés, et en particulier de type urticaire, ont duré plus longtemps (d'une semaine à 10 jours), malgré les traitements. Ce médecin a en outre constaté que les enfants avaient été plus spécialement victimes de problèmes dermatologiques.<sup>230</sup> Un constat qui confirme un rapport de la Croix-Rouge:

*« Les émanations gazeuses émises par les déchets ont non seulement pollué l'environnement, mais elles ont également été à l'origine de divers troubles pathologiques parmi la population. Parmi les effets constatés, signalons les problèmes respiratoires, digestifs et dermatologiques, qui ont essentiellement touché les jeunes et les enfants de moins de 15 ans. »<sup>231</sup>*

Plusieurs médecins ont par ailleurs indiqué à Amnesty International avoir soigné jusqu'en novembre et décembre 2006, voire janvier 2007, des personnes souffrant de troubles persistants ou chroniques.

## LES DÉCÈS ENREGISTRÉS

[Les autorités ivoiriennes ont recensé un certain nombre de décès de personnes exposées aux déchets. On ne dispose cependant pas d'informations complètes concernant le nombre total de morts et les causes exactes de leur décès. Le nombre des décès causés par une exposition aux déchets toxiques varie de 15 à 17 selon les sources officielles.<sup>232</sup> Les familles de 16 personnes officiellement décédées (parmi lesquelles six enfants) ont par la suite reçu à titre d'indemnisation d'importantes sommes d'argent prélevées sur le montant versé en dédommagement par la société Trafigura au gouvernement ivoirien (voir chapitre 11). L'étude de l'INHP indique que les hôpitaux ont enregistré 10 décès<sup>233</sup>, pour lesquels les indications suivantes ont été fournies :<sup>234</sup>

Âge	Sexe	Date du décès	Durée de l'hospitalisation (en jours)	Diagnostic
4 ans	masculin	29/08/2006	2	Troubles respiratoires
16 ans	masculin	08/09/2006	0	Mort à son arrivée
Inconnu	masculin	08/09/2006	0	Non précisé
6, mois	Inconnu	09/09/2006	0	Anémie et troubles respiratoires
14 ans	féminin	10/09/2006	1	Syndrome hémorragique

19 ans	masculin	14/09/2006	2	Diarrhées aiguës, vomissements et fièvre
39 ans	masculin	17/09/2006	1	Diarrhées et vomissements
39 ans	masculin	17/09/2006	1	Diarrhées et vomissements
37 ans	masculin	20/09/2006	0	Arrêt cardio-pulmonaire
Inconnu	masculin	24/09/2006	12	Pleuropneumonie

Amnesty International a en outre été informée d'autres décès, apparemment dus à une exposition aux déchets toxiques mais qui n'ont été ni enregistrés officiellement ni examinés par les pouvoirs publics (voir plus loin les paragraphes consacrés aux prisonniers laissés à proximité des déchets toxiques).

## LES PRODUITS CHIMIQUES PRÉSENTS DANS LES DÉCHETS

**Bien que plusieurs organismes aient fait des analyses des déchets transportés par le *Probo Koala* puis déversés à Abidjan, les informations sur leur composition chimique exacte restent imprécises.**

[La première analyse a été réalisée aux Pays-Bas, par Amsterdam Port Services (APS), six semaines avant le déversement. Comme indiqué au chapitre 3, elle a mis en évidence une demande chimique en oxygène (DCO, qui permet de mesurer le degré de pollution) sensiblement plus élevée que prévu. L'Institut médico-légal des Pays-Bas (IMN), qui dépend du ministère néerlandais de la Justice, a également procédé à des analyses des couches aqueuses et hydrocarbonées des déchets. Après le déversement, le Centre ivoirien antipollution (CIAPOL), organisme dépendant du ministère de l'Environnement, a à son tour réalisé des analyses d'échantillons prélevés sur les déchets retrouvés sur le quai et sur le site de décharge d'Akouédo. Toutes ces analyses étaient cependant limitées, car elles ne portaient que sur une partie des matières concernées. Cette question est examinée au chapitre 6 et dans l'annexe du présent rapport. Trafigura n'a jamais rendu publics les résultats de ses propres analyses.

Ce que l'on sait, c'est que les déchets contenaient au moins de l'hydroxyde de sodium, des mercaptides, du sulfure et des phénolates<sup>235</sup>, ainsi que des composés organiques, comme le benzène, le xylène et le toluène. L'exposition à ces éléments chimiques et aux produits issus de leur réaction ou décomposition (susceptibles de s'être formés et d'avoir été libérés lors de l'abaissement du pH des déchets – le pH mesurant le caractère basique ou acide d'une solution) peut avoir, à certaines concentrations, des conséquences préjudiciables pour la santé.

Amnesty International et Greenpeace ont demandé à un toxicologue d'examiner les éléments dont on disposait concernant ces déchets et d'en commenter les effets probables. Comme nous l'avons indiqué, les données rendues publiques sont loin d'être complètes, mais certains éléments semblent indiquer que le pH d'une partie des déchets déversés est tombé au-dessous de 11, ce qui a vraisemblablement provoqué la transformation d'une portion des mercaptides en mercaptans, qui ont alors été libérés dans l'atmosphère.<sup>236</sup>

Or, l'inhalation de quantités importantes de mercaptans a de fortes chances de provoquer des maux de tête, des nausées, des vomissements, de la toux, des étourdissements et un état de somnolence. Les mercaptans sont reconnus comme irritants pour les yeux, la peau et l'appareil respiratoire. Exposés à ces produits, les yeux et la peau deviennent rouges et douloureux. En cas d'exposition prolongée, des dermatites peuvent apparaître. Les mercaptides pourraient avoir donné naissance à des vapeurs de mercaptans, le pH des déchets ayant baissé après le déversement. Mais ils sont aussi dangereux, en tant que tels, par simple contact avec la peau, par ingestion ou par inhalation (sous forme d'aérosols).

Les déchets contenaient en outre du sulfure. Il est plus difficile de savoir si des personnes ont été exposées à de l'hydrogène sulfuré et à quelle concentration. De l'hydrogène sulfuré a pu se dégager si le pH d'une partie des déchets est descendu entre 7 et 8. Selon un toxicologue consulté par Amnesty International et Greenpeace, il est probable que le pH d'une partie au moins des déchets est descendu à ce niveau, par dilution due aux eaux de pluie et contact avec les composants du sol. Les données disponibles ne permettent toutefois pas de dire en combien de temps ce stade pourrait avoir été atteint.<sup>237</sup> Les effets d'une exposition à l'hydrogène sulfuré dépendent de la concentration de ce dernier. Plus cette concentration est forte, plus le danger est grand. L'hydrogène sulfuré irrite les yeux et l'appareil respiratoire. Il a également des effets sur le système nerveux central. Parmi les symptômes connus qu'il peut déclencher, citons les maux de tête, les étourdissements, la toux, les maux de gorge, les nausées et les difficultés respiratoires. Les personnes exposées peuvent avoir les yeux rouges et douloureux. De graves brûlures peuvent également survenir. L'exposition à de fortes concentrations d'hydrogène sulfuré peut entraîner la perte de connaissance et la mort.

Les analyses de l'IMN ont également mis en évidence la présence de benzène, de xylène et de toluène dans les déchets, mais on ignore quelles ont pu être les concentrations de ces éléments dans l'air d'Abidjan après le déversement. L'exposition à ces composés organiques peut provoquer toute une série d'effets préjudiciables pour la santé.<sup>238</sup> Elle peut entraîner un état de somnolence, ainsi que des maux de tête. Nombre de ces produits chimiques ont des effets irritants au niveau des voies respiratoires. Ils peuvent aggraver les difficultés respiratoires des personnes souffrant d'asthme ou de bronchite.

Trafigura a dans un premier temps nié que les déchets puissent être l'unique cause des symptômes constatés, affirmant que d'autres facteurs permettaient d'expliquer l'afflux de patients dans les centres médicaux de la capitale, dans les jours et les semaines qui ont suivi le déversement. Selon la multinationale, cet afflux pouvait aussi s'expliquer, entre autres, par un phénomène d'hystérie collective ou par la volonté des habitants de profiter des services de médecin gratuits mis en place par l'État. Trafigura a également laissé entendre que la population avait été en fait victime d'un insecticide, destiné à tuer les moustiques et répandu à Abidjan et aux alentours quelques jours avant le déversement.<sup>239</sup>

La société a depuis reconnu que les déchets pouvaient avoir eu des effets sur la santé des habitants, mais seulement de façon limitée. Aux termes d'un règlement à l'amiable conclu avec 30 000 victimes dans le cadre de la procédure pour dommages corporels engagée devant la justice britannique (voir chapitre 13), Trafigura a finalement reconnu que les déchets pouvaient avoir eu une série d'effets à court terme sur la santé des habitants – effets se traduisant par « des symptômes de type grippal ».<sup>240</sup> Les éléments sur lesquels se fonde cette assertion n'ont pas été rendus publics par Trafigura.

## TRAFIGURA : VICTIME DE LA PRESSE ?

Dans les années qui ont suivi la catastrophe, Trafigura a publiquement affirmé que les déchets transportés

par le *Probo Koala* n'étaient pas dangereux et qu'ils ne pouvaient pas avoir été à l'origine d'atteintes graves à la santé, et à plus forte raison de décès. L'entreprise s'est en outre plainte de la manière « partielle », « fondée sur des faits erronés » et « très inexacte » dont la presse avait, depuis le début, rendu compte de ce qui s'était passé en Côte d'Ivoire.<sup>241</sup> Elle a dénoncé « la campagne de dénigrement menée contre Trafigura, dont certains militants écologistes, journalistes et responsables politiques ont voulu se servir dans leur intérêt, aux dépens de Trafigura ».<sup>242</sup>

Aux Pays-Bas, où la société faisait l'objet de poursuites pénales pour exportation illégale de déchets dangereux, un débat passionné a fait rage dans les médias, pour savoir si les matières en question étaient ou non toxiques. Trafigura maintient que ce n'était pas le cas. Dans son ensemble, la presse a eu tendance à ne pas croire les affirmations de Trafigura concernant la nature des déchets. Karel Knip, journaliste au quotidien néerlandais *NRC*, fait cependant exception, puisqu'il soutient depuis le départ la position de Trafigura sur la question des déchets et de leur impact. Depuis l'annonce du déversement, il conteste le lien fait entre les déchets transportés par le *Probo Koala* et les problèmes sanitaires et les décès constatés à Abidjan. À notre connaissance, Karel Knip est le seul journaliste ayant eu accès aux rapports de Trafigura (que la société refuse de publier). La société Trafigura dit fonder sa position à propos des déchets sur des rapports qu'elle affirme détenir, mais qu'elle refuse de rendre publics et qui ne peuvent donc pas être soumis à l'examen d'experts scientifiques et médicaux indépendants. Karel Knip aurait cependant été autorisé par Trafigura à consulter ces documents.

En 2010, le tribunal d'Amsterdam, estimant la société Trafigura coupable d'exportation illégale de déchets dangereux, faisait spécifiquement allusion dans son jugement aux relations de l'entreprise avec la presse : « Trafigura est naturellement libre d'adopter dans cette affaire une attitude outragée, mais il ne peut guère ensuite pointer un doigt accusateur sur le monde extérieur, tout en refusant de faire la lumière sur la part de responsabilité qui pourrait être la sienne dans les événements qui se sont produits en juillet et août 2006. En se comportant de cette manière, Trafigura exprime sa totale défiance envers la presse et la sincérité des journalistes, à une exception près, qui concerne le journaliste [nom 46, Karel Knip]. Celui-ci est le seul à comprendre le fonds de l'affaire et à avoir écrit, pendant le déroulement de ce procès et après que Trafigura eut présenté ses arguments, un article – rédigé, pour autant que la Cour puisse l'apprécier, avec l'aide d'informations fournies par Trafigura – expliquant la relative innocuité des déchets ».<sup>243</sup>

S'appuyant sur les commentaires du tribunal, le journal néerlandais *Trouw* a publié un article indiquant que, selon le tribunal, Karel Knip avait fait paraître des informations erronées, en se fondant sur des données fournies par Trafigura.<sup>244</sup> Le journaliste Karel Knip a alors porté plainte contre *Trouw* devant le Conseil consultatif du journalisme. Répondant à une demande de cet organisme, le tribunal d'Amsterdam a confirmé que la lecture qu'avait faite *Trouw* de ses commentaires était correcte.<sup>245</sup>

En novembre 2011, soit quelques semaines avant l'ouverture du procès en appel, le publicitaire Jaffe Vink a publié sur cette affaire un livre intitulé *Le navire toxique – compte rendu d'un scandale journalistique*, dans lequel il affirmait que les déchets transportés par le *Probo Koala* n'étaient pas toxiques et qu'ils n'avaient causé la mort de personne.<sup>246</sup> Le livre et certains articles de MM. Vink et Knip ont suscité une polémique aux Pays-Bas car ils accusaient plusieurs organes de presse – notamment le quotidien *Volkscrant* – ainsi que Greenpeace, d'avoir « monté en épingle » la gravité de l'impact des déchets. Greenpeace a été spécifiquement accusé d'avoir joué un rôle dominant, voire un rôle de catalyseur en attirant l'attention sur Trafigura et le *Probo Koala*.<sup>247</sup> La polémique est finalement retombée avec l'annonce du verdict de la cour d'appel, le 23 décembre 2011, confirmant la nature dangereuse des déchets transportés par le *Probo Koala*.

## LES PROBLÈMES RENCONTRÉS PAR LES MÉDECINS DANS LE CADRE DE LA RIPOSTE MÉDICALE

Malgré l'importance de la mobilisation nationale et internationale, et même lorsque des soins étaient prodigués, la demande a souvent été supérieure aux moyens médicaux mis en œuvre, tant au niveau du personnel qu'à celui du matériel et des médicaments. Les équipes médicales se sont dites « débordées » par le nombre de patients.

*« Pendant la période de pointe, en septembre, il est arrivé que nous voyions plus de 600 personnes par jour. [...] Quand nous arrivions au travail le matin, il y avait déjà de longues queues. Certaines personnes attendaient toute la journée, et revenaient le matin suivant, ce qui les frustrait. C'était un moment très difficile. [...] Parfois, nous étions à court de médicaments et avons dû envoyer les patients ailleurs... »*

**Tiemoko Bleu**

*Médecin généraliste à l'Hôpital militaire d'Abidjan pendant la crise<sup>248</sup>*

L'ampleur de l'urgence médicale a mobilisé le système de santé d'Abidjan comme il ne l'avait jamais été, à un moment où la capacité globale de ce système était mise à mal par la présence même des déchets et leurs effets, de nombreux membres du corps médical ou des services auxiliaires étant eux aussi tombés malades ou ayant préféré s'éloigner, du fait de l'insupportable puanteur et des conséquences sanitaires associées.<sup>249</sup> Évaluant la situation à la mi-septembre 2006, l'OMS relevait que le dispensaire d'Akouédo ne disposait que de trois médecins, pour une moyenne de 300 patients par jour, alors que de nombreux habitants du quartier vivaient sur le site de décharge d'Akouédo ou aux alentours :

*« On constate un important flux de personnes affectées, pour la plupart des enfants et des nourrissons. Ce centre de santé est situé non loin du plus important point de déversement des déchets toxiques. L'air ambiant est très irritant pour les voies respiratoires. Trois médecins assurent la prise en charge des patients depuis le 12 septembre 2006, mais cela ne suffit pas à l'heure actuelle [...] La population se plaint de la mauvaise qualité de l'accueil (longue attente). »<sup>250</sup>*

Le dispensaire manquait en outre des médicaments et du matériel médical les plus essentiels.<sup>251</sup> Un peu plus tard, évaluant elle aussi cette crise, la Croix-Rouge signalait également qu'elle avait manqué de médicaments pendant la période d'urgence.<sup>252</sup> L'absence d'informations concernant la composition des déchets a rendu la tâche des médecins d'autant plus compliquée. « Nous ne connaissons pas la composition des déchets », a expliqué un médecin à Amnesty International. « Nous savions seulement qu'il s'agissait d'hydrocarbures et pas de déchets radioactifs. Du coup, nous avons dû traiter un à un chaque symptôme, en recourant essentiellement à des médicaments génériques permettant de prendre en charge les manifestations visibles des effets des déchets toxiques. »<sup>253</sup> Le Rapporteur spécial des Nations unies sur les conséquences néfastes des mouvements et déversements de produits et déchets toxiques et nocifs pour la jouissance des droits de l'homme, qui s'est rendu en 2008 en Côte d'Ivoire, a lui aussi noté que les soins avaient certes été assurés gratuitement, mais que, dans la plupart des cas, ils avaient été limités au strict minimum.<sup>254</sup> De nombreux patients se sont par exemple vu simplement prescrire du paracétamol contre la douleur ou des gouttes antiseptiques pour leurs problèmes oculaires.

## LES POINTS FAIBLES DE LA RIPOSTE MÉDICALE

Si les soins gratuits prodigués à des dizaines de milliers de personnes dans des centres d'accueil répartis dans toute la ville sont à mettre au crédit du gouvernement,<sup>255</sup> force est de constater que, dans certains cas, ce dernier n'a donné suite aux demandes d'assistance qu'au bout de plusieurs semaines. Il a fallu par exemple attendre le milieu du mois de septembre pour que des unités sanitaires mobiles soient envoyées à Djibi, alors que le chef de ce village avait alerté les autorités dans les heures qui avaient suivi le déversement, en indiquant que la population était très sérieusement touchée. Constatant que leurs demandes d'aide restaient lettre morte, les habitants de Djibi ont organisé un sit-in sur la route d'Alépé, l'un des principaux axes routiers d'Abidjan, exigeant qu'on leur apporte les soins médicaux nécessaires et que les déchets déversés près de leur village soient évacués.

*« Nous avons fini par nous dire que la seule façon d'obtenir de l'aide était de nous faire entendre. Je crois que c'était au moins deux ou trois semaines après le début des mauvaises odeurs. Nous avons décidé de faire un sit-in et de bloquer la circulation sur la route d'Alépé, qui est l'un des grands axes de transport d'Abidjan. Tout le village y est allé et on a occupé la route pendant une demi-journée au moins [...]. La télévision a montré des images de la manifestation et, peu après, la Croix-Rouge est venue enquêter sur la situation à Djibi. Ils sont arrivés avec des médecins du SAMU et ont monté une tente dans ma cour, pour soigner les gens, et ils ont commencé à distribuer des médicaments gratuitement. »*

**Chef Motto, Djibi village**<sup>256</sup>

*« Au bout de trois ou quatre jours, j'avais mal à la tête, j'étais anormalement fatiguée, j'avais des taches sur la peau, j'étais ballonnée. J'avais en permanence un peu mal au ventre, la gorge très sèche [...], tout le corps qui me brûlait et j'avais les yeux gonflés. »*

**Angèle N'Tamon**<sup>257</sup>

Lorsque l'équipe médicale s'est présentée à Djibi, elle a tout de suite pu constater l'ampleur des besoins, comme l'a indiqué un peu plus tard l'un des médecins envoyés sur place.

*« Quand je pense au temps que j'ai passé avec mon équipe à Djibi [...] je crois qu'on peut probablement dire que toute la population du village avait été victime des déchets. [...] Tous les gens que nous avons soignés là-bas se plaignaient d'un ensemble de symptômes susceptibles d'avoir été causés par une exposition à des produits chimiques et qui étaient aisément vérifiables par un simple examen externe. Je n'avais guère de raison de douter de la réalité d'autres symptômes, invisibles ceux-là, comme des maux de tête, car mes collaborateurs et moi-même souffrions des mêmes depuis que nous étions là. Malheureusement, nous n'avons que des traitements symptomatiques à proposer. Nous ne pouvions rien faire contre la cause manifeste des troubles, à savoir les déchets. De nombreux patients ont donc dû revenir, pour obtenir de nouveau des médicaments. »*

**Manasse Goule**

Directeur des Opérations, Service d'aide médicale urgente (SAMU)<sup>258</sup>

Les personnes qui en avaient les moyens se sont rendues dans des cliniques privées, pour y être soignées ou bénéficier d'un suivi. Rares étaient cependant les habitants qui pouvaient se le permettre. La plupart ont dû faire la queue pendant des jours pour recevoir des soins de base.

La riposte médicale a été officiellement déclarée terminée à la fin du mois d'octobre 2006.<sup>259</sup>

## DES PRISONNIERS LAISSÉS À PROXIMITÉ DES DÉCHETS TOXIQUES

**Des déchets toxiques ont également été déversés à quelques mètres seulement de la Maison d'arrêt et de correction d'Abidjan, plus connue sous le nom de MACA, dans laquelle se trouvait alors plus de 4 300 détenus.<sup>260</sup>**

[Les déchets ont été déversés juste à côté du quartier des mineurs. Un jeune prisonnier incarcéré dans ce quartier, âgé de 12 ou 13 ans, serait mort en raison des émanations toxiques.<sup>261</sup> Le médecin qui l'a pris en charge a fait le témoignage suivant : « Il souffrait de divers symptômes, et notamment de vomissements, de toux et de démangeaisons. Il avait des boutons sur tout le corps. Quand on me l'a amené, il était en train de perdre connaissance. Son pouls était faible et sa tension basse. Il a été évacué vers le CHU de Treichville, où il est mort deux jours plus tard. »<sup>262</sup>

Un autre détenu mineur serait également décédé des suites de son exposition aux déchets. Il s'était plaint d'un certain nombre de troubles « peu après le début des odeurs »<sup>263</sup> et avait été retrouvé mort dans sa cellule le lendemain matin. Son décès étant intervenu avant que les autorités pénitentiaires n'aient eu connaissance de la présence des déchets toxiques, il n'a cependant pas été enregistré comme étant lié au déversement de ceux-ci.<sup>264</sup>

En outre, selon le médecin de la prison, si un nombre croissant de détenus s'est plaint de divers symptômes (rhinite, yeux irrités, douleurs thoraciques, etc.) au cours des jours qui ont suivi le 21 août 2006, c'est pendant la première semaine de septembre, peu après une forte averse, que la situation s'est vraiment aggravée.

*« Un certain nombre de jeunes prisonniers sont alors tombés malades [...] Le groupe en question avait travaillé dans les jardins qui se trouvent à l'extérieur, encore plus près de l'endroit où les déchets avaient été déversés. Les plus malades étaient ceux qui étaient restés le plus longtemps dans les jardins. Ils se sont présentés à l'infirmerie, en se plaignant d'avoir des sensations de brûlure et de picotements au niveau du thorax. Ils disaient aussi avoir le nez, les yeux et la gorge irrités. Ces symptômes se sont progressivement aggravés. En milieu de journée, nous avons également commencé à enregistrer des symptômes tels que des douleurs musculaires, de l'arthralgie, des nausées, des vomissements, des diarrhées, des céphalées ou de l'asthénie. Nous avons eu plusieurs cas d'épistaxis et même deux cas d'hématurie. »* [respectivement: maux de tête, faiblesse musculaire, saignements de nez et présence de sang dans les urines]

### Dr Bouaffou

Chef de l'infirmerie de la MACA<sup>265</sup>

Face au nombre croissant de jeunes prisonniers de la MACA souffrant de troubles, les autorités ont pris la décision d'évacuer tous les mineurs le 8 septembre 2006. Les femmes enceintes ou allaitant un enfant ont ensuite été évacuées à leur tour. Les autres détenus sont en revanche restés dans cette prison surpeuplée, exposés aux déchets et à leurs effets préjudiciables pour la santé. Le médecin de la prison a bien recommandé l'évacuation de tous les prisonniers, mais il n'a pas été suivi. Selon les explications qu'il a données à Amnesty International, l'évacuation de plus de 4 000 prisonniers a été jugée irréalisable, dans la mesure où les autres prisons du pays étaient toutes beaucoup plus petites et déjà encombrées.<sup>266</sup>

La plupart des détenus sont donc restés à la MACA. Les pouvoirs publics n'ayant procédé au nettoyage des déchets déversés à côté de la prison qu'en octobre 2006, les effets néfastes sur leur santé ont continué.

« La quasi-totalité des prisonniers dont les cellules donnaient sur les déchets éprouvaient de grandes difficultés à respirer la nuit », se souvient le docteur Bouaffou. « Beaucoup m'ont expliqué qu'ils passaient la soirée en respirant à travers un chiffon ou un oreiller. »<sup>267</sup> Pendant la crise sanitaire, l'infirmerie de la prison a pris en charge 1 780 personnes.<sup>268</sup> « De nombreux détenus présentaient plusieurs symptômes à la fois », précise le docteur Bouaffou. « Quatre-vingts pour cent d'entre eux peut-être souffraient de forts maux de tête. Les pharyngites étaient très courantes. Vingt pour cent peut-être avaient des saignements de nez. La plupart avaient le nez qui coulait sans arrêt. Ils étaient nombreux à avoir des problèmes digestifs. Beaucoup de prisonniers avaient également peur de manger pendant la crise. »<sup>269</sup> Ce médecin a indiqué que certains prisonniers ont de nouveau présenté les mêmes symptômes lorsque les déchets déversés à côté de la prison ont été évacués.

## UNE VAGUE DE PEUR ET D'ANGOISSE

« *On ne sait pas si ça tue [...] On a le droit de savoir quel impact ça a eu sur notre santé.* »  
270

Le déversement a suscité la peur et la colère des habitants et de violentes manifestations ont éclaté dans toute la ville. Le 15 septembre 2006, des habitants du quartier d'Akouédo, furieux, s'en sont pris au ministre des Transports, n'hésitant pas à le sortir de sa voiture pour le contraindre à respirer les émanations provenant des déchets, déversés presque un mois auparavant. Le 9 octobre 2006, la police a fait usage de gaz lacrymogène pour disperser une centaine de manifestants, essentiellement des jeunes, qui avaient élevé une barricade sur la principale voie d'accès au port et enflammé des pneus, pour protester contre le stockage de conteneurs de déchets toxiques.<sup>271</sup>

L'exposition à l'odeur pestilentielle et les effets sur la santé constatés sur de nombreux habitants ont suscité énormément de peur et d'angoisse parmi la population d'Abidjan. L'OMS notait en septembre 2006 une angoisse grandissant parmi la population, face à la fréquence, au nombre et à la gravité des symptômes présentés par les personnes contaminées.<sup>272</sup>

De nouvelles vagues de peur et d'angoisse ont eu lieu à chaque fois que la puanteur s'est intensifiée – ce qui s'est, semble-t-il, produit en particulier après des épisodes pluvieux, entraînant la libération dans l'atmosphère de gaz se formant dans les déchets.<sup>273</sup> L'odeur aurait persisté un certain temps, y compris après les opérations de décontamination (décrites au chapitre 12). Ainsi, commentant l'opération de décontamination menée en octobre 2006, le Bureau de la coordination des affaires humanitaires des Nations unies (OCHA) indiquait : « Les sites d'Akouédo 1 et 2, d'Abobo Veneers (sic) et de la MACA ont été traités. Sur certains sites, alors que les travaux sont terminés, les odeurs persistent, contraignant les habitants à fuir. »<sup>274</sup>

## L'INFLUENCE DE LA PLUIE

**De nombreuse personnes interrogées par Amnesty International, dont des médecins, affirment que « l'odeur du *Probo Koala* » s'est de nouveau manifestée après des périodes de pluie, et ce pendant**

**des mois après le déversement initial des déchets.**

On ignore si le pH de certaines zones de surface des déchets a suffisamment baissé, sous l'effet de la pluie, pour libérer de l'hydrogène sulfuré. La formation de ce gaz et sa libération dans l'atmosphère est d'autant plus probable là où les déchets ont été déversés dans des bras de rivières ou des lagunes, ou encore sur la terre ferme, mais sur une faible épaisseur (favorisant une neutralisation plus rapide et complète). La majeure partie des déchets, déversée ailleurs, a cependant conservé un pH élevé, du fait de la masse même des dépôts et du caractère limité des contacts avec de l'eau. Cette question est examinée plus en détails dans l'annexe 1 du présent rapport.

Pendant la période qui a suivi le déversement, l'État ivoirien a engagé une trentaine de psychologues, qui ont été chargés d'aider la population à faire face au traumatisme subi.<sup>275</sup> Le gouvernement a également lancé une campagne de sensibilisation du public au déversement et aux risques sanitaires associés, dans le but affirmé d'informer les habitants les plus touchés, près des sites de décharge.<sup>276</sup> Cette campagne s'est notamment traduite par des messages diffusés dans les médias, la création d'un site Internet consacré au problème, la mise en place de numéros d'appel gratuits et l'organisation de visites sur le terrain, dans les quartiers concernés.<sup>277</sup> Les pouvoirs publics ont ainsi invité les gens à surveiller de près l'état de santé de leurs enfants, en leur conseillant de ne pas s'approcher des déchets, et encore moins d'y toucher, et de veiller à ce que leurs enfants ne jouent pas à proximité. Les habitants étaient également invités à se rendre à l'hôpital ou chez un médecin en cas de symptômes anormaux.<sup>278</sup>

Plusieurs ONG participant à la riposte sanitaire se sont également impliquées dans des actions d'information de la population. La société nationale de la Croix-Rouge de Côte d'Ivoire (SNCRCI) a par exemple envoyé des volontaires dans les zones affectées, pour diffuser les informations concernant les mesures à prendre en cas de contact avec les déchets et pour sensibiliser les habitants aux risques sanitaires et aux moyens de s'en protéger.<sup>279</sup>

Toutefois, la crise s'aggravant, les habitants d'Abidjan ont exigé à plusieurs reprises d'être mieux informés sur la situation.<sup>280</sup> Les victimes qu'Amnesty International a pu interroger par la suite ont expliqué qu'elles n'avaient guère reçu de réponse des pouvoirs publics lorsqu'elles avaient demandé des précisions sur les conséquences environnementales et sanitaires possibles et sur les moyens mis en œuvre pour les évaluer.<sup>281</sup>

Les efforts du gouvernement pour informer et rassurer la population d'Abidjan se sont en outre heurtés au manque d'informations dont il disposait sur la composition exacte des déchets et sur les conséquences probables, à moyen et long terme, d'une contamination. Il ressort d'un certain nombre d'études de la riposte à la crise que l'impact psychologique de la catastrophe a été d'autant plus fort que les gens ignoraient la nature précise des déchets, ainsi que les risques qu'ils leur faisaient courir.<sup>282</sup> Un groupe de psychologues qui s'étaient portés volontaires pendant la riposte médicale, entre septembre et novembre 2006, et qui avaient pris en charge près de 2 000 personnes, a expliqué que l'inquiétude de la population avait été renforcée par « des rumeurs faisant état d'effets secondaires des déchets toxiques, tels qu'infertilité [...] fausses couches, malformations ou cancer généralisé ». <sup>283</sup> Un certain nombre de troubles psychiques ont été enregistrés, dont des cas d'insomnie, de manque de concentration ou d'asthénie (faiblesse, perte de force), voire des cas de dépression, de

syndrome de stress post-traumatique ou encore d'anxiété généralisée.<sup>284</sup>

## PERSONNES DÉPLACÉES

Le déversement des déchets toxiques a entraîné la fuite de nombreux habitants, qui ont préféré quitter leur domicile et leur lieu de travail. Des déplacements de population ont été enregistrés par les pouvoirs publics. Ces déplacements ont été particulièrement massifs dans les zones les plus proches des sites de décharge, comme les quartiers d'Akouédo, des Lauriers 8 et 9, ou encore de Génie 2000.<sup>285</sup>

Le Centre suisse de recherches scientifiques en Côte d'Ivoire (CSRS) a ainsi conduit une enquête auprès de 809 foyers situés près des sites de déversement. Sur 501 foyers affectés par les déchets toxiques, 453 ont répondu à la question concernant leur déménagement temporaire. Il est ainsi apparu que 114 foyers avaient quitté leur domicile. La plupart des familles contraintes de partir habitaient Akouédo (45 %). Quelque 27 % des familles ayant quitté leur quartier sont allées se réfugier dans les environs ; 40,5 % sont parties dans un autre secteur de la ville ; et 28,8 % ont purement et simplement quitté Abidjan.<sup>286</sup> On ne disposait d'aucune information de suivi concernant la situation des personnes contraintes à partir en raison des effets des déchets.

## CONSÉQUENCES NÉFASTES POUR LES TRAVAILLEURS ET LEURS MOYENS DE SUBSISTANCE

Si de nombreuses personnes vivant près des sites où ont été déversés les déchets ont préféré s'en aller plutôt que de continuer à être exposées à ces derniers, d'autres n'ont pas pu partir, de peur que leurs cultures et leurs maisons ne soient pillées en leur absence.<sup>287</sup> En outre, nombre d'habitants n'avaient pas les moyens de partir et ont été contraints de continuer à vivre et à travailler à proximité des sites où avaient été déversés les déchets.<sup>288</sup> Ils se sont ainsi retrouvés confrontés à un dilemme : Ils étaient obligés de continuer à vivre et à travailler près des déchets pour gagner leur vie, sachant que l'exposition à ces mêmes déchets risquait d'avoir des effets néfastes durables, pouvant compromettre leur capacité à travailler.

L'activité a été en particulier durement touchée dans le quartier industriel de Vridi, où des déchets ont été déversés juste à côté de certaines usines ou entreprises.<sup>289</sup> Un rapport de l'OMS indiquait que la plupart des entreprises du secteur avaient été contraintes de fermer pendant les semaines qui avaient suivi le déversement.<sup>290</sup>

De nombreux employés du quartier ont cependant dû continuer à travailler à côté des déchets, car leurs patrons ne voulaient ou ne pouvaient pas déménager leurs ateliers ou leurs commerces hors de la zone contaminée. Certains patrons auraient fourni des masques à leur personnel, mais cela n'a manifestement pas été le cas de tous. Certains travailleurs se sont confectionné des masques de fortune, pour tenter de se protéger des émanations pestilentielles dégagées par les déchets.<sup>291</sup>

La pêche et les activités agricoles ont également été touchées, le gouvernement ayant interdit certaines pratiques et ordonné l'abattage des animaux, pour éviter toute contamination de la chaîne alimentaire. Le ministère de l'Agriculture a détruit les fruits et les

légumes cultivés sur place.<sup>292</sup> Il a également ordonné la destruction des animaux domestiques et des poissons, ainsi que la fermeture des abattoirs aux alentours des sites touchés.<sup>293</sup> Selon les chiffres du gouvernement, 109,5 hectares de culture, exploités par 245 agriculteurs, ont été détruits et 455 animaux ont été abattus.<sup>294</sup> Au lendemain du déversement, le gouvernement a interdit les activités agricoles, la pêche et les petits commerces dans les zones voisines des sites contaminés. Des mesures spéciales de protection ont par ailleurs été adoptées pour éviter que les gens ne consomment des produits susceptibles d'avoir été contaminés.<sup>295</sup> Ainsi, la pêche dans la lagune a été interdite et tout animal présentant des signes manifestes de contamination a dû être abattu.<sup>296</sup>

Comme l'indique le chapitre consacré, plus loin dans ce rapport, aux limites de la justice, de nombreuses personnes, et notamment des travailleurs et des employeurs, se sont plaintes de ne pas avoir été indemnisées à la hauteur de leurs pertes.

# CHAPITRE 6/ LES DÉCHETS ET LEURS CONSÉQUENCES : QUESTIONS SANS RÉPONSES

Bien que des enquêtes officielles aient eu lieu en Côte d'Ivoire et aux Pays-Bas à la suite du déversement des déchets, et que des poursuites pénales aient été engagées dans ces deux pays, un certain nombre de questions restent en suspens concernant la nature des déchets et leur impact probable sur l'environnement et la santé des personnes exposées. Comme nous l'avons dit au chapitre 5, les zones d'ombre qui persistent dans cette affaire sont source d'incertitude pour de nombreuses victimes, qui restent inquiètes quant aux effets à long terme de ces produits sur leur santé. Trafigura a fait un certain nombre d'assertions concernant les effets sanitaires probables, affirmant notamment que les déchets ne pouvaient pas être à l'origine de décès ni de problèmes de santé à long terme. Il est cependant impossible de vérifier ses déclarations, l'entreprise n'ayant jamais révélé ni la nature exacte des déchets ni la manière dont elle était parvenue à cette conclusion.

## LA COMPOSITION DES DÉCHETS : QUE SAIT-ON ?

Plusieurs organismes ont réalisé des analyses des matières transportées par le *Probo Koala*. Les données les plus précises concernant la composition des déchets proviennent des analyses réalisées par l'Institut médico-légal des Pays-Bas (IMN).<sup>297</sup> Deux entreprises néerlandaises de traitement des déchets, AVR<sup>298</sup> et ATM Moerdijk<sup>299</sup>, ont également analysé des échantillons prélevés par Amsterdam Port Services (APS) lorsque le *Probo Koala* se trouvait dans cette ville, en juillet 2006. Après le déversement, le Centre ivoirien antipollution (CIAPOL), organisme dépendant du ministère de l'Environnement, a à son tour réalisé des analyses d'échantillons prélevés sur les déchets retrouvés sur le quai d'Abidjan et sur le site de décharge d'Akouédo. Les éléments disponibles indiquent bien que les déchets étaient dangereux,<sup>300</sup> comme l'a confirmé la justice néerlandaise. Trafigura a été reconnu coupable en 2010/11 d'exportation illégale de déchets dangereux depuis les Pays-Bas vers l'Afrique. La firme a également été reconnue coupable d'avoir « dissimulé la nature néfaste des déchets pour la vie et la santé », lorsqu'elle les a apportés à Amsterdam pour qu'ils y soient pris en charge. Le tribunal ayant jugé l'affaire s'est notamment appuyé sur le témoignage d'un expert de l'IMN :

*« Il a été établi que les boues contiennent des substances inflammables, caustiques et corrosives (naphte et hydroxyde de sodium, respectivement), des substances allant de dangereuses à (très) toxiques, ainsi que des substances susceptibles de donner naissance, dans certaines conditions, à des produits extrêmement toxiques (sulfure, mercaptides). Étant donné le fait (entre autres) que les boues contiennent des matières inflammables (naphte),*

*des substances susceptibles d'occasionner de graves lésions cutanées (comme l'hydroxyde de sodium), et des substances qui, lorsque le pH baisse, se décomposent en mercaptans et en hydrogène sulfuré (extrêmement) toxiques, nous estimons justifié de conclure à l'extrême dangerosité de ces déchets. »<sup>301</sup>*

## LA DEMANDE CHIMIQUE EN OXYGÈNE (DCO) DES DÉCHETS

APS pensait initialement être en présence de déchets dont la DCO était inférieure à 2 000 mg/l. Or, l'analyse des échantillons prélevés a mis en évidence une DCO de près de 500 000 mg/l (chiffre communiqué par la British Medical Association (BMA) à Falcon Navigation).<sup>302</sup> Les analyses de l'IMN, qui, comme indiqué plus haut, sont considérées comme étant les plus complètes, concluent à une DCO de 720 000 mg/l. La DCO permet de mesurer le niveau de contamination de déchets ou de matières contenant des produits chimiques consommateurs d'oxygène et des composés organiques normalement dégradables, en fonction de la capacité des déchets ou matières à faire baisser, voire à faire disparaître, la quantité d'oxygène présente dans l'eau. Une DCO élevée implique que les matières analysées peuvent donc avoir des effets néfastes sur l'oxygène disponible, avec toutes les conséquences que cela peut entraîner.

## LE POINT D'IGNITION DES DÉCHETS

Le point d'ignition est le niveau de température auquel les vapeurs issues d'une matière sont susceptibles d'entrer en combustion en présence d'une source d'ignition. Plus le point d'ignition est bas, plus la quantité de matières volatiles combustibles est élevée (cas, par exemple, des produits chimiques émettant des vapeurs combustibles ou inflammables). Or, dans le cas qui nous intéresse, le point d'ignition était inférieur à 21°C.<sup>303</sup> Le Catalogue Européen des Déchets ainsi que l'annexe III de la Directive 91/689/CEE relative aux déchets dangereux, précisent quant à elles que tout déchet dont le point d'ignition est inférieur à 55°C doit être considéré comme dangereux.

## LA COMPOSITION DES DÉCHETS : CE QU'ON IGNORE

### UNE COUCHE DE SÉDIMENTS CONTAMINÉE ?

Un dépôt solide se serait formé non seulement dans les citernes contenant les déchets, mais également dans les cuves du navire, lors des lavages à la soude caustique pratiqués. Des sédiments, plus lourds, se sont probablement déposés au fond du bateau, alors que celui-ci était à quai à Amsterdam, et la méthode utilisée pour prélever des échantillons (par descente d'un récipient dans les citernes contenant les boues) ne permettait pas nécessairement de détecter la présence d'une couche inférieure plus solide.<sup>304</sup>

On dispose d'un certain nombre d'éléments, provenant de plusieurs sources, permettant de supposer l'existence dans les déchets d'une couche sédimenteuse ayant échappé au prélèvement d'échantillons. Tout d'abord, un litige est apparu en septembre 2006 entre le propriétaire du *Probo Koala*, la société Prime Marine Management, et Trafigura, qui avait affrété le navire. Le différend portait apparemment sur les coûts du nettoyage des résidus solides restés dans les cuves après le déchargement à Abidjan.<sup>305</sup> Par ailleurs, une enquête menée par les autorités norvégiennes sur une explosion survenue dans les locaux de la

société Vest Tank (voir chapitre 7), où le même procédé de lavage caustique avait été mis en œuvre par Trafigura,<sup>306</sup> a montré que 50 m<sup>3</sup> de sédiments avaient été produits dans ce cas. On pourrait donc raisonnablement considérer qu'un tel dépôt s'est formé à bord du *Probo Koala*. On dispose enfin du témoignage d'un chauffeur de camion d'Abidjan, qui affirme avoir chargé la fin des déchets présents sur le *Probo Koala* :

*« Je n'ai pu remplir qu'une demi-citerne, soit entre 10 et 15 000 litres. Le liquide était alors très lourd – presque comme de la boue liquide. C'était une sorte de boue épaisse et rougeâtre. »*<sup>307</sup>

Le déversement à Abidjan d'une partie du dépôt sédimenteux pourrait avoir aggravé les risques sanitaires encourus par la population. Ce point est développé dans l'annexe du présent rapport.

Les informations rendues publiques sur ces déchets montrent donc clairement qu'ils étaient dangereux. Nul ne connaît mieux la nature des déchets, cependant, que la société Trafigura. Cette dernière a fait un certain nombre de déclarations publiques à ce sujet, concernant notamment les effets potentiels des matières incriminées sur la santé des populations, en se référant à des données, des analyses et des modélisations qu'elle affirme avoir effectué. Or, la société Trafigura refuse toujours de communiquer les informations qu'elle dit détenir.

Étant donné l'ampleur du désastre à Abidjan et l'inquiétude que celui-ci continue de susciter chez les personnes touchées (inquiétude partagée par un certain nombre de professionnels de la santé), il est essentiel que soit révélé, dans toute la mesure du possible, les données dont dispose cette société sur la nature des déchets et leurs effets potentiels. Une telle initiative permettrait à des experts indépendants de se pencher sur les renseignements fournis et, soit de rassurer les personnes affectées, soit de leur apporter les soins nécessaires.

## LE NAPHTA DE COKÉFACTION EST-IL DÉJÀ UN « DÉCHET » AUX TERMES DE LA CONVENTION DE BÂLE?

Aux termes de la Convention de Bâle, le mot « déchets » désigne « des substances ou objets qu'on élimine, qu'on a l'intention d'éliminer ou qu'on est tenu d'éliminer en vertu des dispositions du droit national ».<sup>308</sup> Leur « élimination » désigne toute opération prévue à l'annexe IV de ladite Convention<sup>309</sup>, qui distingue les opérations d'élimination définitive (annexe IV A) et les opérations de recyclage (annexe IV B). L'intitulé de l'annexe IV B est le suivant : « Opérations débouchant sur une possibilité de récupération, de recyclage, de réutilisation, de réemploi directe ou toute autre utilisation des déchets ». La plupart des méthodes de production industrielles ou manufacturières donnent lieu à la création de déchets, qui sont parfois appelés sous-produits. Ces déchets ou sous-produits doivent être éliminés dans les règles ou être retraités et transformés en produits ou en matières premières.

Le naphta de cokéfaction est un sous-produit du raffinage du pétrole qui doit être traité soit par élimination selon une procédure précise, soit être retraité et transformé en matière ou produit de base. Le naphta de cokéfaction mexicain acheté par Trafigura est un résidu liquide issu de deux processus primaires de raffinage. Les experts ne manquent pas souligner

l'étroitesse du marché du naphta de cokéfaction <sup>310</sup>, ce qui ne fait que confirmer le fait que celui-ci n'est pas le produit recherché initialement dans le processus industriel, mais plutôt un sous-produit, qui peut être soit éliminé (par incinération, par exemple), soit retraité (recyclé ou réutilisé) pour en faire un produit ou une matière première. Cette substance doit donc bien être considérée comme un déchet aux termes de la Convention de Bâle.

Si l'on considère le naphta de cokéfaction comme un déchet, il faut ensuite s'interroger sur sa nature, *dangereuse* ou non, qui détermine s'il relève du dispositif de contrôle mis en place par la Convention de Bâle. Si l'on en croit les données fournies par la firme mexicaine ayant vendu le naphta de cokéfaction, celui-ci contenait des composés *toxiques, irritants et inflammables*. <sup>311</sup>

Aux termes de la Convention de Bâle, des déchets dangereux sont « les déchets qui appartiennent à l'une des catégories figurant à l'annexe I, à moins qu'ils ne possèdent aucune des caractéristiques indiquées à l'annexe III ». <sup>312</sup> Le naphta de cokéfaction relève de la catégorie des déchets dangereux telle que définie par la Convention de Bâle, car c'est un déchet figurant à l'annexe I, qui vise notamment les mélanges et émulsions huile/eau ou hydrocarbure/eau et il présente clairement les caractéristiques de dangerosité indiquées en annexe III <sup>313</sup> : c'est une matière explosive, un liquide inflammable et une substance toxique qui, par ingestion, inhalation ou pénétration cutanée peut nuire à la santé humaine. <sup>314</sup>

Amnesty International, le Réseau d'action de la Convention de Bâle (organisation travaillant sur les questions de commerce de produits toxiques et sur le dispositif de Bâle) et Greenpeace estiment que les éléments disponibles permettent de conclure en toute probabilité que le naphta de cokéfaction est en soi un déchet dangereux, qui aurait dû, dans le cas qui nous intéresse, être traité conformément aux dispositions de la Convention de Bâle.

Entre janvier 2006 et mai 2007, Trafigura a transféré une quinzaine de cargaisons de naphta de cokéfaction vers des installations situées sur le territoire de plusieurs pays (Émirats arabes unis, Tunisie et Norvège) et vers deux navires (le *Probo Koala* et le *Probo Emu*), à des fins de désulfuration par lavage caustique (voir plus haut). Dans les Émirats arabes unis, en Tunisie et en Norvège, le lavage caustique s'est fait dans des installations situées à terre. Le lavage caustique réalisé à bord du *Probo Koala* s'est effectué dans les eaux internationales de la mer Méditerranéenne, ainsi que dans les eaux territoriales maltaises, espagnoles et britanniques (Gibraltar). <sup>315</sup> La Norvège, le Mexique, l'Espagne, le Royaume-Uni, Malte et les Émirats arabes unis, qui ont tous été impliqués dans les opérations de transport de naphta de cokéfaction et de lavage caustique, sont également tous parties à la Convention de Bâle.

Au vu de la catégorisation du naphta de cokéfaction en tant que déchet dangereux aux termes de la Convention de Bâle, il est permis de se demander si :

- les six cargaisons en provenance des États-Unis et à destination de la Norvège,
- les cargaisons envoyées aux Émirats arabes unis et en Tunisie,
- le transfert du naphta de cokéfaction intervenu au préalable entre le Mexique et les États-Unis,

- puis entre les États-Unis et les navires *Probo Koala* et *Probo Emu* (en vertu de la Convention de Bâle et des accords de l'OCDE, tout transport de déchets dangereux doit se faire vers une destination déclarée à l'avance),

ont bien été effectués conformément à la réglementation des transports transfrontaliers telle que définie par la Convention de Bâle.

La Convention de Bâle dispose, en son article 6, que tout mouvement transfrontière entre les parties doit faire l'objet d'une notification à l'État destinataire, dont le consentement est requis avant l'expédition. De plus, un mouvement transfrontière entre une partie à la Convention (telle que le Mexique, la Norvège, la Tunisie, Malte, les Émirats arabes unis, l'Espagne ou le Royaume-Uni) et un État non-partie (comme les États-Unis) ne peut se faire que dans le cadre d'accords ou arrangements bilatéraux ou multilatéraux particuliers.<sup>316</sup> Un accord multilatéral de ce type a été mis en place entre les pays membres de l'OCDE : connu sous le nom de Décision C(2001)107/FINAL, adoptée par le Conseil de l'OCDE, telle qu'amendée, cet accord porte sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets destinés à des opérations de valorisation entre pays de l'OCDE. La Norvège, le Mexique, le Royaume-Uni, l'Espagne et les États-Unis faisaient tous partie de l'OCDE en 2005-2006. Les échanges entre ces États en vue d'opérations de recyclage étaient par conséquent légaux, sous réserve que les conditions exigeant un consentement préalable informé prévues par l'accord soient respectées.<sup>317</sup> Aux termes de l'accord de l'OCDE, le Mexique avait donc l'obligation d'exiger des entreprises concernées (et de toute autre entité impliquée dans la production des déchets et leur expédition) qu'elles notifient les autorités gouvernementales compétentes. Les autorités mexicaines étaient tenues de notifier les autorités américaines de l'expédition de la cargaison et d'obtenir leur accord avant de procéder à l'exportation. Les États-Unis avaient la même obligation et auraient donc dû informer la Norvège, l'Espagne et/ou le Royaume-Uni, et attendre d'avoir leur consentement. Toute exportation de déchets destinés à être recyclés sans qu'une notification, suivie d'un accord, ait été obtenue constitue une violation du pacte de l'OCDE. Or, il n'existe aucune trace de notification ou d'accord donné pour les cargaisons dont il est ici question.

La Tunisie, Malte et les Émirats arabes unis (parties à la Convention de Bâle, mais n'appartenant pas à l'OCDE et n'étant donc pas liés par l'accord multilatéral spécial permettant de contourner l'interdiction de transfert entre État partie et État non-partie) n'avaient pas le droit de recevoir le naphta de cokéfaction en provenance des États-Unis, ceux-ci n'ayant pas ratifié la Convention de Bâle.

Si l'on considère, conformément aux arguments exposés dans ce qui précède, que le naphta de cokéfaction est un déchet dangereux, il est probable que, d'une part les exportations de naphta de cokéfaction vers ces pays constituaient également des importations illégales de déchets dangereux, et donc un trafic criminel aux termes de la Convention de Bâle, et que, d'autre part, les exportations en provenance des États-Unis représentaient une violation de l'accord de l'OCDE mentionné plus haut.<sup>318</sup>

Pour résumer, le naphta de cokéfaction possède en soi les caractéristiques d'un déchet dangereux tels que définies par la Convention de Bâle. Si l'on admet que le naphta de cokéfaction est un déchet dangereux, alors les exportations de naphta de cokéfaction depuis le Mexique vers les États-Unis auraient dû se faire uniquement après confirmation du

consentement des États-Unis. En cas d'absence de consentement des États-Unis, les cargaisons ont été expédiées de manière illégale. De même, l'exportation ultérieure du naphta de cokéfaction, sans notification préalable ni consentement, depuis les États-Unis vers des membres de l'OCDE, quels qu'ils soient, et notamment vers la Norvège et vers les eaux territoriales de l'Espagne ou du Royaume-Uni, constitue une violation de l'accord de l'OCDE. L'exportation de naphta de cokéfaction depuis les États-Unis vers la Tunisie, Malte et/ou les Émirats arabes unis constitue un trafic illégal et une infraction pénale aux termes de la Convention de Bâle. Les États-Unis n'ayant pas ratifié la Convention de Bâle, cette activité illégale ne pouvait être réprimée que dans les pays destinataires.

# **PARTIE II      QUI EST RESPONSABLE ?**

# CHAPITRE 7/ LA CULPABILITÉ D'UNE ENTREPRISE : LES ÉLÉMENTS À CHARGE CONTRE TRAFIGURA

Trafigura a rejeté à de multiples reprises toute responsabilité dans la crise qu'a connue Abidjan en 2006. Bien que l'entreprise ait été reconnue coupable par un tribunal néerlandais d'exportation illégale de déchets depuis l'Europe,<sup>319</sup> il n'y a eu pour l'instant aucune enquête réelle sur sa conduite et sa responsabilité concernant les événements qui ont suivi, et notamment le déversement à Abidjan.

L'examen des éléments disponibles montre que la société Trafigura savait qu'elle avait produit des déchets pouvant avoir des effets très néfastes pour l'environnement et la santé humaine. L'entreprise savait, ou aurait logiquement dû savoir, que le transport de tels déchets depuis l'Europe vers l'Afrique était illégal. Elle savait que ces déchets devaient être éliminés de manière adéquate. Pourtant, après avoir contacté quatre structures européennes, qui lui ont dit ne pas pouvoir se charger des déchets, ainsi qu'une cinquième, qui lui a clairement répondu que les substances concernées devaient être soumises à un traitement bien particulier, la société Trafigura a préféré charger une petite entreprise, récemment immatriculée à Abidjan, de se débarrasser des déchets toxiques dans une décharge à ciel ouvert, située au beau milieu d'un quartier pauvre et densément peuplé de la ville.

Non seulement Trafigura n'a pas correctement traité des déchets qu'elle savait dangereux, mais la société a, à plusieurs reprises, trompé les organismes de contrôle et d'autres entreprises sur la nature exacte de ces déchets, augmentant ainsi les risques qu'ils ne soient pas pris en charge dans les règles.

Trafigura s'est à plusieurs reprises opposée aux tentatives visant à obtenir des précisions sur les déchets et sur leur déversement, et demander des comptes à la société. Cette entreprise a profité de la pauvreté et des failles de la législation, en jouant sur la multiplicité des juridictions, pour échapper à la justice, aggravant par son attitude les souffrances de la population d'Abidjan.

Ce chapitre présente les différents éléments du dossier à charge contre Trafigura.

## LE CHOIX DU LAVAGE CAUSTIQUE

Le naphta de cokéfaction pouvait être raffiné de deux façons : par oxydation des mercaptans (dit « procédé Merox ») ou par lavage caustique. Comme nous l'indiquons au chapitre 2, les deux procédés consistent à mélanger de la soude caustique avec le naphta de cokéfaction,

pour fixer les mercaptans (créant ainsi un sous-produit des déchets). Le procédé Merox comprend cependant une seconde phase, importante, qui consiste à transformer les déchets en disulfures stables, par oxydation. Cette phase supplémentaire est normalement réalisée dans des installations spécialisées. Trafigura a procédé à un lavage à la soude caustique, de préférence au procédé Merox. La société a pris cette décision en sachant que :

*« Les lavages caustiques sont interdits dans la plupart des pays, en raison de la nature dangereuse des déchets (mercaptans, phénols, odeur) et les fournisseurs de soude caustique ne veulent pas se charger de l'élimination des déchets, dans la mesure où il ne reste pas beaucoup d'installations sur le marché. »<sup>320</sup>*

Bien qu'il y ait des différences importantes entre le lavage caustique et le procédé Merox, Trafigura a cherché à confondre les deux méthodes. Sur son site Internet, par exemple, sous le titre « Le lavage caustique/procédé Merox est-il inhabituel ? », la société affirme : « Non. C'est une manière connue, légale et efficace de réduire les impuretés contenues dans les distillats d'essence. Elle est utilisée depuis 50 ans dans le secteur du raffinage. Il y avait en 2006, 1 600 unités Merox agréées en service dans le monde. »<sup>321</sup> Le problème, c'est que Trafigura n'a eu recours à aucune de ces 1 600 unités, car Trafigura a préféré recourir à un lavage caustique plutôt qu'au procédé Merox, (relativement) plus sûr. Si Trafigura avait opté pour le procédé Merox, elle aurait pu effectivement s'adresser à l'une des 1 600 unités qui, selon ses propres déclarations, fonctionnent dans le monde. En revanche, comme nous l'avons vu au chapitre 3, Trafigura a eu beaucoup de mal à trouver à terre un endroit où l'on accepterait de procéder à un lavage caustique. Un courriel envoyé le 28 décembre 2005 par le bureau londonien de la firme indique ainsi :

*« J'ai contacté tous nos terminaux de stockage pour un éventuel lavage caustique et seuls ceux de Vopak, [à] Fujairah, et de TANKMED, [à] La Skhira, se disent prêts à envisager la chose... »<sup>322</sup>*

## LA DÉCISION DE PROCÉDER AU LAVAGE CAUSTIQUE EN MER

Comme indiqué plus haut, Trafigura avait trouvé deux sites susceptibles de réaliser les lavages à la soude caustique – l'un dans les Émirats arabes unis, l'autre en Tunisie. Les informations disponibles montrent que Trafigura a effectué une partie du lavage caustique dans les Émirats arabes unis, avant d'aller en Tunisie. Toutefois, à la suite d'un incident survenu sur le site tunisien, les autorités locales ont interdit la poursuite de l'opération, en faisant valoir qu'il n'y avait pas sur place de moyens suffisants pour traiter correctement les déchets résultant du lavage.

Trafigura a alors décidé de procéder au lavage caustique à bord d'un bateau. D'après les informations dont on dispose, cette opération n'avait jamais été réalisée sur un navire, officiellement du moins. Comme devait le constater par la suite la justice néerlandaise, la décision de Trafigura : « revenait essentiellement à faire passer un processus industriel de la terre vers la mer ». <sup>323</sup>

La question des déchets qui allaient être produits à bord du bateau (et des problèmes que

ceux-ci pouvaient poser) faisait manifestement partie des préoccupations de Trafigura. La firme était de toute évidence consciente de la difficulté qu'il y avait à prendre en charge et à éliminer sans risque ces déchets à terre. Lorsqu'ils ont décidé de pratiquer le lavage en mer, les dirigeants de l'entreprise ont envisagé plusieurs options. On peut ainsi lire dans un courriel daté du 10 mars 2006 :

*« Serait-il possible d'affréter un navire sur le point d'être envoyé à la casse [...] et de le stationner quelque part en Afrique de l'Ouest, pour procéder à une partie des lavages caustiques là-bas ? Je ne sais pas ce que nous ferions des boues et je ne veux pas dire que nous les jetterions, mais il doit certainement y avoir un moyen de payer quelqu'un pour qu'il les prenne. Un bateau qui ne se soucie pas de ses revêtements de peinture et qui peut faire recirculer des cargaisons en se débarrassant de ses cuves ferait tout à fait l'affaire. »<sup>324</sup>*  
(Mise en évidence pour les besoins du présent rapport)

Apparemment, certains se moquaient éperdument de ce qui pouvait advenir du navire transportant les déchets :

*« 5k par jour, je crois que tu rêves. C'est le prix des opex [dépenses d'exploitation] d'un bateau comme celui-ci en Afrique de l'Ouest, et il faut ajouter à cela l'amortissement des prix actuels à la casse. Ça te fait plus du double rien que pour commencer. En plus, cela veut dire que tu ne veux pas d'assurance classe P&I et que tu te moques qu'il coule ou pas. »<sup>325</sup>*

Plusieurs courriels internes permettent également de s'interroger sur la possible volonté de Trafigura d'éviter que l'activité inédite qu'elle entend réaliser à bord d'un bateau ne parvienne à la connaissance des organismes de régulation. Un courriel daté du 21 juin 2006 suggère que Trafigura avait également envisagé de stocker le naphta de cokéfaction dans le port britannique de Milford Haven, pour finalement renoncer à cette idée :

*« Nous devrions stocker la merde de PMI sur un navire à Gibraltar plutôt que de l'emmener à Milford Haven. Les raisons sont les suivantes [...] Milford exigera au moins un accord. Rien de tel ne sera nécessaire pour mouiller à Gibraltar. »<sup>326</sup>*

Amnesty International et Greenpeace ont demandé à Trafigura d'expliquer le sens de ces courriels, mais la compagnie n'a pas répondu.

Trafigura a finalement décidé de procéder au lavage caustique à bord d'un bateau, sans avoir défini la manière dont elle entendait disposer sans risques des déchets qui seraient créés.

## DES FAILLES DANS LA GOUVERNANCE : LA ZONE MÉDITERRANÉENNE ET LES EAUX DE GIBRALTAR

**Il n'existe aucun système intégré et efficace de gouvernance environnementale en Méditerranée. La région est actuellement régie par une juxtaposition de régimes juridiques et juridictionnels, qui établissent les compétences dans divers domaines et dans différents secteurs de la Méditerranée, depuis les eaux côtières et nationales jusqu'aux eaux internationales de haute mer, en passant par les zones écologiques ou halieutiques protégées.**

[Contrairement à d'autres régions maritimes, les États qui bordent la Méditerranée ne disposent pas de zone économique exclusive déclarée, ce qui signifie qu'une grande partie de cette mer échappe à toute juridiction nationale. Le contrôle de l'environnement marin et les responsabilités dans ce domaine laissent par conséquent beaucoup à désirer.

Les associations écologistes, dont Greenpeace, s'inquiètent des graves failles qui existent au niveau du contrôle des navires présents autour de Gibraltar. En 2010, 112 843 navires ont franchi le détroit de Gibraltar,<sup>327</sup> porte d'entrée de la Méditerranée. Un désaccord ancien oppose l'Espagne et le Royaume-Uni quant à la souveraineté exercée sur ces eaux. Ce désaccord, auquel vient s'ajouter la concurrence commerciale intense à laquelle se livrent Gibraltar et le port espagnol voisin d'Algésiras, a engendré une situation caractérisée par un grand laxisme en matière de régulation.<sup>328</sup>

Les deux ports sont en concurrence, offrant leurs services, notamment d'avitaillement, aux bateaux pénétrant dans la baie, sans qu'il y ait coordination entre leurs autorités respectives. Le manque de communication entre les deux entités portuaires a entraîné un certain nombre de catastrophes écologiques, telle la collision, en août 2007, entre le cargo le *New Flame* et le pétrolier le *Torm Gertrud*, qui s'est traduite par une importante marée noire.

Le problème est exacerbé par le statut spécial accordé à Gibraltar par l'Union européenne, qui l'exempte du respect de certaines règles, notamment en matière de protection de l'environnement.<sup>329</sup> Les eaux de Gibraltar ont par conséquent acquis une réputation de sanctuaire propice aux opérations et aux activités portuaires irrégulières, qui ne pourraient se dérouler nulle part ailleurs au sein de l'Union européenne.

Au vu des graves conséquences écologiques et humaines de ce laxisme, Greenpeace milite pour une réforme de la gouvernance, et notamment pour la mise en place en Méditerranée d'un mécanisme commun de suivi, de contrôle, de surveillance et de garantie de conformité. Greenpeace demande également que soit conclu, au titre de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer, un accord sur la biodiversité destiné à combler les lacunes qui existent actuellement en matière de gouvernance des océans.<sup>330</sup>

## TRAFIGURA SAVAIT QUE LES DÉCHETS ÉTAIENT DANGEREUX

En 2005, avant de démarrer le processus de lavage caustique, Trafigura savait déjà parfaitement que ce procédé produirait des déchets dangereux. C'est ce qui se dégage clairement des courriels internes ayant circulé au sein de l'entreprise, cités plus haut et au chapitre 2.<sup>331</sup> L'entreprise avait en outre reçu, avant que les déchets n'atteignent Abidjan, de multiples mises en garde l'avertissant que ces déchets représentaient une menace considérable pour la santé humaine.

## PREMIER AVERTISSEMENT : L'INCIDENT EN TUNISIE

Une fuite de gaz survenue en mars 2006 sur le site de TANKMED, en Tunisie, a été à l'origine d'un sérieux problème d'odeur. Plusieurs employés du site ont éprouvé des problèmes respiratoires<sup>332</sup> et trois personnes auraient été hospitalisées.<sup>333</sup> Les autorités tunisiennes ont mené une enquête, à la suite de laquelle le lavage caustique a été interdit, en raison des risques associés aux déchets produits.<sup>334</sup> Les services tunisiens de protection

de l'environnement ont estimé que les produits caustiques utilisés devaient être traités dans le cadre de processus spécialisés et spécialement adaptés.<sup>335</sup>

Cet incident aurait dû mettre Trafigura en garde contre la nature des déchets, qui nécessitaient un traitement bien particulier. Au lieu de cela, l'entreprise, après avoir réalisé une partie du lavage caustique sur les deux seuls sites terrestres ayant accepté de se livrer à cette opération (aux Émirats arabes unis et en Tunisie), a décidé de poursuivre ce lavage à bord d'un bateau.

#### DEUXIÈME AVERTISSEMENT : LES INFORMATIONS TRANSMISES PAR LES FOURNISSEURS DE SOUDE CAUSTIQUE

Une fuite de gaz survenue en mars 2006 sur le site de TANKMED, en Tunisie, a été à l'origine d'un sérieux problème d'odeur. Plusieurs employés du site ont éprouvé des problèmes respiratoires<sup>336</sup> et trois personnes auraient été hospitalisées.<sup>337</sup> Les autorités tunisiennes ont mené une enquête, à la suite de laquelle le lavage caustique a été interdit, en raison des risques associés aux déchets produits.<sup>338</sup> Les services tunisiens de protection de l'environnement ont estimé que les produits caustiques utilisés devaient être traités dans le cadre de processus spécialisés et spécialement adaptés.<sup>339</sup>

Cet incident aurait dû mettre Trafigura en garde contre la nature des déchets, qui nécessitaient un traitement bien particulier. Au lieu de cela, l'entreprise, après avoir réalisé une partie du lavage caustique sur les deux seuls sites terrestres ayant accepté de se livrer à cette opération (aux Émirats arabes unis et en Tunisie), a décidé de poursuivre ce lavage à bord d'un bateau.

#### TROISIÈME AVERTISSEMENT : QUATRE SITES EUROPÉENS SE DÉCLARENT INCOMPÉTENTS POUR LE TRAITEMENT DES DÉCHETS

Lors d'une procédure judiciaire qui s'est déroulée en 2010 devant la justice néerlandaise, il est apparu que la société avait tenté de confier les déchets à au moins quatre sites européens avant l'arrivée à Amsterdam du *Probo Koala*.<sup>340</sup> Or, aucun de ces quatre sites n'avait été en mesure d'accepter la cargaison. À deux reprises au moins, Trafigura a été informée de la nature dangereuse des déchets et des difficultés de leur élimination dans les règles. Le site de Malte s'est déclaré dans l'impossibilité d'accueillir les déchets « en raison de leur contenu chimique »,<sup>341</sup> celui de Gibraltar expliquant pour sa part que « le point d'ignition des boues paraissait trop bas ». <sup>342</sup>

#### QUATRIÈME AVERTISSEMENT : LES ÉVÈNEMENTS SURVENUS LORS DE L'ÉTAPE À AMSTERDAM

Comme indiqué en détail au chapitre 3, une partie des déchets a été transférée à bord d'une barge des Amsterdam Port Services (APS). Peu après le transbordement, l'odeur dégagée par les déchets a alerté APS et les autorités locales.

Trafigura a également été informée du fait qu'APS, structure portuaire agréée et possédant une solide expérience de la réception de marchandises, n'était pas à même de traiter les déchets et que ceux-ci allaient devoir être dirigés vers des installations spécialisées de

retraitement. Bulk Maritime Agencies (BMA), représentant Trafigura à Amsterdam, a informé cette dernière (via Falcon Navigation) que : « Environ 250 m<sup>3</sup> de boues ont été déchargés hier soir. L'analyse de ces boues a révélé une DCO de 500 000. » APS a indiqué à Trafigura que le coût du traitement des déchets passerait par conséquent de 27 euros à 1 000 euros le m<sup>3</sup>.<sup>343</sup>

#### CINQUIÈME AVERTISSEMENT : L'APPEL TÉLÉPHONIQUE DE LA POLICE NÉERLANDAISE

Le 15 août 2006, alors que le *Probo Koala* se trouvait au Nigeria, un fonctionnaire de la police néerlandaise a téléphoné à Naeem Ahmed, de Trafigura Ltd., pour lui indiquer que, étant donné la nature des déchets (lavages de soude caustique/mercaptan soufré), Trafigura devait veiller à ce que ceux-ci ne soient pas déchargés en tant que boues « MARPOL », mais en tant que boues chimiques. Ce policier a précisé que, une fois l'opération terminée, Trafigura devait faire parvenir une copie du bordereau de décharge aux autorités néerlandaises, pour leurs archives.<sup>344</sup> Là encore, l'attention de l'entreprise a été attirée sur le fait que les déchets devaient être éliminés selon des règles précises.

Trafigura avait donc été informée de la nature dangereuse des déchets par des interlocuteurs de trois continents différents. L'opération en Tunisie avait été interrompue parce que le site ne disposait pas d'installations de traitement spécialisées pour ce type de déchets. Au moins quatre sites européens contactés par Trafigura ne disposaient pas non plus d'installations leur permettant de prendre en charge lesdits déchets. Et APS avait clairement indiqué que ces derniers devaient être traités selon une procédure particulière à Rotterdam. Des fournisseurs de soude caustique de deux continents avaient eux aussi adressé des mises en garde sans ambiguïté. Et enfin, la police néerlandaise avait spécialement appelé Trafigura pour lui demander de veiller à ce que les déchets soient traités comme des résidus chimiques plutôt que comme des boues « MARPOL ». Trafigura avait en main toutes ces informations au moment où elle a pris la décision de se débarrasser des déchets à Abidjan.

Il ne fait aucun doute que Trafigura était au courant des possibles risques sanitaires que faisaient courir ces déchets. C'est d'ailleurs ce qu'a conclu en 2010 un tribunal néerlandais, qui a reconnu la société Trafigura et le capitaine du *Probo Koala* coupables de « complicité de livraison de marchandises dont ils savaient qu'elles étaient dangereuses pour la santé des personnes et dont ils ont dissimulé la nature préjudiciable »<sup>345</sup>, en contravention avec l'article 174 du Code pénal des Pays-Bas.

Dans ses attendus, le tribunal a précisé que « Trafigura [...] était informée de la nature potentiellement dangereuse des boues », dans la mesure où la société avait « piloté le lavage de l'essence de bout en bout », et donc qu'elle « connaissait la quantité de soude caustique présente dans les boues ». Le tribunal s'est dit convaincu de la nature dangereuse des déchets, puisqu'ils pouvaient « entraîner des brûlures par contact avec la peau ».<sup>346</sup> Le jugement citait également le rapport d'un expert (M. Bakker, de l'IMN), selon lequel « il était justifié de conclure que ces déchets étaient extrêmement dangereux ».<sup>347</sup> Comme l'a rappelé le tribunal, Trafigura savait que la substance était caustique, le fournisseur, WRT, ayant envoyé par courriel à Naeem Ahmed, de Trafigura Ltd., une notice relative aux précautions à prendre (*Material Safety Data Sheet*), qui l'informait des dangers de la soude caustique.<sup>348</sup>

Le tribunal a également estimé que le capitaine Chertov, qui commandait le *Probo Koala*, était « de toute évidence parfaitement au courant de la nature dangereuse des matières », puisqu'il avait insisté auprès des membres de son équipage pour qu'ils portent des tenues de protection lors des opérations de manutention des déchets.<sup>349</sup>

La cour d'appel a par la suite confirmé les conclusions du tribunal de première instance concernant la connaissance que Trafigura ne pouvait manquer d'avoir du caractère néfaste des déchets.

#### TRAFIGURA A RENONCÉ À UNE SOLUTION D'ÉLIMINATION SANS DANGER POUR DES RAISONS DE COÛT

Entre le moment où Trafigura a produit les déchets toxiques, à bord du *Probo Koala*, et le moment où ces déchets ont été déversés (avec les effets dévastateurs que l'on connaît) à Abidjan, l'entreprise s'est vu proposer une solution permettant d'éliminer les déchets en toute sécurité, aux Pays-Bas.<sup>350</sup> Or, Trafigura a refusé d'opter pour cette solution en raison de son coût,<sup>351</sup> de l'ordre de 500 000 euros. Sachant que Trafigura espérait gagner quelque 7 millions de dollars US par cargaison (5,6 millions d'euros)<sup>352</sup> et que ses revenus pour l'année 2006 avaient atteint 511 millions de dollars US (407 millions d'euros).<sup>353</sup>

On peut donc légitimement se demander si Trafigura ne cherchait pas tant une méthode sûre d'éliminer les déchets qu'une solution lui permettant de dépenser le moins possible.

#### L'EXPORTATION ET LE DÉVERSEMENT DES DÉCHETS EN CÔTE D'IVOIRE ÉTAIENT CONTRAIRES AU DROIT

L'article 18 du règlement (CEE) n° 259/93 du Conseil des communautés européennes, du 1<sup>er</sup> février 1993, concernant la surveillance et le contrôle des transferts de déchets à l'entrée et à la sortie de la Communauté européenne interdit toute exportation de déchets, quels qu'ils soient, depuis l'Union européenne vers des États d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique (ACP), et donc vers la Côte d'Ivoire.<sup>354</sup> Un tribunal néerlandais a estimé le 23 juillet 2010 que Trafigura avait enfreint cette interdiction.<sup>355</sup> Ce jugement a été confirmé en appel.

Le contraire est en fait attesté par un courriel interne, qui montre que Trafigura était bien consciente de ces restrictions, avant même d'avoir démarré les opérations de lavage caustique. Ce courriel, envoyé en copie au président de Trafigura, Claude Dauphin, faisait spécifiquement référence aux déchets qu'allait produire le lavage caustique, indiquant :<sup>356</sup>

« *La législation européenne ne permet plus de faire passer les frontières de l'UE à ce type de déchets.* »

Au vu de ce courriel, la justice néerlandaise a estimé que la société Trafigura avait non seulement passé outre à l'interdiction légale, mais qu'elle l'avait fait de surcroît avec l'intention de nuire :

« Elle a non seulement agi intentionnellement, mais, dans ce cas, avec, peut-on dire, une

intention de nuire. Le courriel envoyé par [nom 7, Ahmed] à ses collègues et à ses supérieurs le 28 décembre 2005 indique bien qu'il y avait connaissance du caractère illégal de l'exportation des déchets : « La législation européenne ne permet plus de faire passer les frontières de l'UE à ce type de déchets. »<sup>357</sup>

## L'ARGUMENT, SELON LEQUEL LES DÉCHETS RELEVAIENT DE LA CONVENTION MARPOL ET NON DE LA CONVENTION DE BÂLE

**Trafigura a à plusieurs reprises tenté de faire valoir que les déchets produits à bord du *Probo Koala* ne relevaient ni de la Convention de Bâle, ni du Règlement européen concernant la surveillance et le contrôle des transferts de déchets, mais plutôt de la Convention MARPOL.**

[C'est notamment la position qu'elle a adoptée pour sa défense dans le cadre du procès pénal qui lui a été intenté aux Pays-Bas, ainsi que dans le cadre de la procédure pour dommages corporels engagée devant la justice britannique (voir à ce sujet le chapitre 13), affirmant que les déchets en cause, dans la mesure où ils relevaient de la Convention MARPOL, n'étaient pas concernés par l'interdiction d'exportation vers des pays en voie de développement.<sup>358</sup>

La Convention de Bâle s'applique aux mouvements entre États de déchets et de déchets dangereux (tels que définis dans ladite Convention). Les « déchets provenant de l'exploitation normale d'un navire » sont explicitement exclus du champ d'application de la Convention. Ces déchets relèvent de la Convention internationale de 1973/78 pour la prévention de la pollution par les navires (Convention MARPOL).

La thèse de Trafigura, qui voudrait faire passer les substances incriminées pour des déchets MARPOL, provenant de l'exploitation normale d'un navire, ne résiste pas à l'analyse.

Le Center for International Environmental Law (CIEL) a étudié à ce sujet les travaux préparatoires de la Convention MARPOL. Cette ONG a constaté que, si l'expression « exploitation normale d'un navire » n'a pas été définie lors des négociations de l'Organisation maritime internationale (OMI), elle est clairement expliquée dans le cadre des travaux préparatoires, études et résumés des négociations.<sup>359</sup> L'examen de ces documents montre que la seule création de déchets à bord d'un navire envisagée par la Convention MARPOL est celle qui concerne son fonctionnement en tant que véhicule (ballast, huiles, lubrifiants, carburants et déchets produits par l'équipage dans l'exercice de la maintenance du véhicule ou d'opérations visant à en favoriser le déplacement, telles que les peintures, les eaux usées, les emballages et les déchets alimentaires). On ne trouve nulle part dans les études menées par l'OMI en vue de la préparation de la Convention MARPOL d'allusion à d'éventuels déchets issus de processus industriels réalisés à bord d'un bateau. La Convention MARPOL ne fait pas davantage référence à des installations portuaires qui seraient destinées à recevoir ce genre de déchets. Si les déchets produits à bord du *Probo Koala* ont posé de tels problèmes lorsqu'il s'est agi de trouver un endroit pour les éliminer correctement et en toute sécurité, c'est précisément parce que la Convention MARPOL ne prévoit à aucun moment de prendre en charge ce type de substances, normalement produites à terre. Trafigura n'a trouvé qu'un seul centre capable de prendre en charge les déchets : le centre de Rotterdam.<sup>360</sup> Le fait que Trafigura n'ait été en mesure de trouver des installations portuaires relevant de la Convention MARPOL susceptibles de réceptionner et de traiter ses déchets montre bien que la Convention et le régime de réception portuaire qu'elle met en place n'ont jamais eu pour vocation de s'occuper des matières de ce type.

Les travaux préparatoires et la simple lecture de la Convention MARPOL indiquent clairement que cette

dernière n'a jamais eu pour objectif de prendre en compte les déchets de ce genre, qui, de fait, ne sont pas couverts par ses dispositions. Ils ne sont donc pas exclus du champ d'application de la Convention de Bâle, qui s'applique à leur transport transfrontière dès l'instant où ils sont considérés comme dangereux aux termes de ladite Convention. Cette lecture de la notion de déchets produits par « l'exploitation normale d'un navire » figurant dans la Convention MARPOL est confirmée par les travaux de l'OMI sur la conformité des installations portuaires aux conditions fixées par la Convention. L'OMI note que l'application de la Convention MARPOL ne peut se faire sans la mise à disposition d'installations d'accueil. En vertu de la Convention, les États sont tenus de fournir des installations portuaires de prise en charge adaptées. Le Comité de protection du milieu marin (MEPC) de l'OMI se penche régulièrement sur la qualité des installations portuaires d'accueil. Il a notamment souligné que, pour que ses installations soient adaptées à la situation, un port doit être attentif aux besoins opérationnels de ses usagers et fournir les structures à même d'accueillir les types et les quantités de déchets issus des navires le fréquentant en temps normal, sans que les navires n'aient à attendre de façon exagérée.

Aucune des définitions précisant la notion d'installations portuaires de prise en charge « appropriées » n'envisage la possibilité de déchets produits lors de processus industriels réalisés à bord d'un bateau. La Convention MARPOL ne prend pas en compte ce type de déchets et il n'existe pas, à notre connaissance, d'installations portuaires MARPOL susceptibles de recevoir et de traiter le type de déchets que transportait le *Probo Koala*.

Les commentaires du tribunal néerlandais qui devait déclarer Trafigura coupable d'avoir illégalement exporté des déchets toxiques depuis l'Europe sont à cet égard instructifs. Les juges ont en effet estimé que :

*« [le lavage caustique de l'essence] [revenait] essentiellement à faire passer un processus industriel de la terre vers la mer. Le navire n'a pas été utilisé pour ce à quoi il était destiné, mais comme une usine flottante, se livrant à un processus qui ne l'obligeait en rien à être en mer, puisque toutes les ressources nécessaires étaient disponibles à terre. »<sup>361</sup>*

Le tribunal fait ensuite observer qu'on ne devait pas

*« oublier qu'il s'agissait là de la première opération connue de lavage caustique d'essence réalisée à bord d'un navire. APS ne pouvait donc pas logiquement s'y attendre. »<sup>362</sup>*

En outre, même si la notion d'exploitation normale d'un navire n'est pas définie dans les négociations de l'OMI, l'emploi de l'adjectif « normal » dans un traité international ne peut pas être considéré comme totalement anodin. Si l'on ajoute à cela que les installations portuaires de prise en charge se doivent, selon la réglementation, de satisfaire les besoins des navires fréquentant les ports en temps normal, on ne peut que constater le caractère intenable de la position, selon laquelle les déchets produits dans le cadre de processus industriels accomplis à bord de navires relèveraient de la Convention MARPOL ou du système d'installations portuaires de prise en charge qui lui est associé.

La situation s'est clarifiée en mai 2012 lorsque l'OMI a adopté un amendement à la Convention pour la sauvegarde de la vie en mer (SOLAS) afin d'interdire le mélange de cargaisons liquides pendant les voyages en mer ainsi que les procédés de production à bord de navires. Cette réglementation entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2014.

Trafigura n'a pas ménagé ses efforts, depuis le déversement des déchets à Abidjan, pour tenter de faire

accréditer la thèse, selon laquelle ceux-ci relèveraient de la Convention MARPOL et non de la Convention de Bâle. Pourtant, l'examen des propres déclarations de Trafigura à propos des déchets montre bien que la société savait, ou aurait dû en toute logique savoir, que les substances en question n'étaient pas couvertes par la Convention MARPOL.

Rien dans les courriels de Trafigura (abondamment cités dans le présent rapport) n'indique que les responsables de cette société aient pu penser à un moment que les déchets pouvaient être sans problème pris en charge par des installations portuaires habilitées à traiter les déchets dits « MARPOL ». Bien au contraire, les courriels internes montrent clairement que Trafigura n'avait pas trouvé de solution d'élimination des déchets avant de démarrer le lavage caustique à bord du *Probo Koala*. Les APS, structure portuaire agréée, habilitée à traiter des déchets « MARPOL », avaient clairement indiqué à Trafigura qu'ils ne pouvaient pas se charger des déchets du *Probo Koala*.

Même s'il est vrai que les autorités néerlandaises ont eu tort de laisser le *Probo Koala* quitter Amsterdam en 2006, cela ne change rien au fait que Trafigura connaissait la nature des déchets, avant même leur production. C'est ce qui ressort sans la moindre ambiguïté du courriel (déjà cité) envoyé le 28 décembre 2005 par Naeem Ahmed, du bureau britannique de l'entreprise, à ses collègues et au président de Trafigura, Claude Dauphin, qui se réfère explicitement au fait que les déchets produits par le lavage caustique étaient dangereux.

On notera enfin que l'entreprise avait manifestement reconnu que les déchets n'étaient pas de type « MARPOL » avant le déversement à Abidjan, puisque son message à la société Puma, en date du 17 août 2006, indiquait: « *La DCO dépassant 2 000 mg/l, elles ne peuvent pas être considérées comme des boues de type « MARPOL », mais comme des boues chimiques ...* »<sup>363</sup> (L'italique est ajouté par nos soins).

Trafigura aurait dû, à ce stade, se demander si ses déchets relevaient de la Convention de Bâle. On ne peut pas croire qu'une entreprise disposant d'une telle expérience du négoce international des produits pétroliers ne soit pas au courant des dispositions mises en place par la Convention de Bâle et n'ait pas le réflexe de se dire que, si des déchets ne relèvent pas de la Convention MARPOL, ils peuvent relever de celle de Bâle.

L'un des principaux arguments développés par la défense de Trafigura dans le cadre des poursuites intentées contre ce dernier devant la justice néerlandaise était que les déchets produits à bord du *Probo Koala* n'entraient pas dans le champ d'application de la Directive européenne sur le transport maritime des déchets, véritable texte d'application de la Convention de Bâle, au motif qu'il s'agissait de « déchets issue de l'exploitation normale d'un navire » et que, par conséquent, l'interdiction d'exportation vers des pays ACP ne s'appliquait pas.<sup>364</sup>

Un argument rejeté par la cour, qui a considéré que les « déchets produits à bord d'un navire » étaient des déchets « produits à bord en raison de circonstances inévitables »<sup>365</sup> tels que des « déchets sanitaires »<sup>366</sup> ou des « restes de nourriture ».<sup>367</sup> Les juges ont estimé que ce qui s'était passé à bord du *Probo Koala* était « totalement différent »,<sup>368</sup> Trafigura ayant essentiellement fait « passer un processus industriel de la terre vers la mer ».<sup>369</sup>

La cour d'appel a confirmé le verdict de culpabilité à l'encontre de Trafigura (voir chapitre 13 pour plus de précisions), indiquant que, si le régime MARPOL pouvait peut-être s'appliquer aux déchets tant qu'ils se trouvaient à bord du *Probo Koala*, ils étaient soumis aux dispositions de la Convention de Bâle et du Règlement européen concernant la surveillance et le contrôle des transferts de déchets dès lors qu'ils avaient

été transférés à bord de la barge d'APS. Toutefois, si la cour a bien évoqué cette éventualité (le fait que deux régimes juridiques différents puissent s'appliquer dans des contextes différents), elle ne s'est pas appesantie sur la nature exacte des activités réalisées à bord du *Probo Koala*. La cour d'appel n'a pas non plus entendu tous les arguments concernant l'interprétation de la Convention MARPOL. Son avis sur cette question ne peut donc pas être considéré comme définitif.

La cour d'appel a qualifié les opérations mises en œuvre à bord du *Probo Koala* de « processus hautement inhabituel ». <sup>370</sup> Comme le montre l'étude des travaux préparatoires en vue de la Convention MARPOL évoquée plus haut, cette Convention n'a jamais eu pour vocation de couvrir le type de déchets transportés par le *Probo Koala*. Les experts juridiques ont contesté le raisonnement de la cour d'appel sur ce point, tout en notant que celle-ci ne s'était guère penchée sur cet aspect de l'affaire et s'était avant tout intéressée aux déchets après leur transfert à APS. <sup>371</sup>

## LA DÉCISION DE SE DÉBARRASSER DES DÉCHETS À ABIDJAN

Trafigura a pris la décision de se débarrasser des déchets à Abidjan après avoir renoncé à toute une série d'autres solutions. La société a choisi cette ville alors qu'elle ne disposait pas d'installations susceptibles de recevoir des déchets MARPOL et qu'il était interdit d'y décharger des déchets relevant de la Convention de Bâle.

Les déchets qui se trouvaient à bord du *Probo Koala* n'étaient pas des déchets de type MARPOL, mais, même si cela avait été le cas, ils auraient dû être traités dans des pays disposant d'installations adéquates. <sup>372</sup> Or, la Côte d'Ivoire n'était pas dotée de telles installations. L'Organisation maritime internationale (OMI) a mis en place une base de données indiquant les installations de prise en charge proposées par les ports du monde entier, permettant ainsi aux professionnels de la navigation de savoir quel port dispose de structures susceptibles de recevoir les différents types de déchets dont ils souhaitent se débarrasser. L'entrée pour Abidjan montre qu'aucune installation n'y est enregistrée.

Cette information a été confirmée par plusieurs experts indépendants. Une mission d'assistance technique à la Côte d'Ivoire mandatée par le Secrétariat de la Convention de Bâle, a fait le constat suivant :

*« Le port d'Abidjan ne dispose pas des installations nécessaires pour le déchargement et le traitement des déchets couverts par la Convention MARPOL. »* <sup>373</sup>

Comme il en a été question plus haut, Trafigura maintient que les déchets exportés d'Europe en juillet 2006 relevaient de la Convention MARPOL. Une position dont l'examen des courriels internes à l'entreprise cités plus haut démontre le peu de crédibilité. Quoi qu'il en soit, et quelle que soit la version que l'entreprise cherche à accréditer quant au statut des déchets au départ de l'Union européenne, Trafigura ne peut pas prétendre qu'elle ignorait que la cargaison du *Probo Koala* ne relevait pas de la Convention MARPOL au moment où celle-ci est arrivée à Abidjan, le 19 août 2006. En effet, entre-temps, un fonctionnaire de la police néerlandaise avait informé l'entreprise que ces déchets devaient être traités comme des déchets chimiques. Trafigura a expressément reconnu que les déchets ne pouvaient pas être considérés comme relevant de la Convention MARPOL dans un courriel adressé à la société Puma :

« Veuillez noter les indications suivantes, concernant la composition des boues, pour votre information :

- DCO (demande chimique en oxygène) – mesurée à environ 21 000 mg/l

...

- Chlore organique total (COT) – mesuré > 5 pct

La DCO dépassant 2 000 mg/l, elles ne peuvent pas être considérées comme des boues de type « MARPOL », mais comme des boues chimiques... » (italiques ajoutés par nos soins, traduction Amnesty International)<sup>374</sup>

La société Trafigura a déchargé à Abidjan des déchets alors qu'elle savait, ou aurait dû savoir, que cette action était illégale au regard du droit international spécifiquement applicable aux déchets produits dans le cadre de processus relatifs aux hydrocarbures (le secteur où elle exerce l'essentiel de ses activités).

## LES RELATIONS DE TRAFIGURA AVEC LE PORT D'ABIDJAN

**Selon ses propres déclarations, Trafigura est, directement ou par le biais de ses filiales, un investisseur majeur à Abidjan, et notamment au sein du port de la ville.**

Des documents que Greenpeace a pu se procurer en 2010 révèlent que le Directeur Général du port avait effectué un séjour à Paris, dans un hôtel de luxe, aux frais de Trafigura, fin mai 2006, quelques mois seulement avant le déversement des déchets à Abidjan et le renouvellement par les autorités portuaires, intervenu le 9 août suivant, de la licence de la compagnie Tommy.<sup>375</sup> Les factures relatives à ce séjour ont été communiquées à Greenpeace par un ancien employé ivoirien de l'hôtel Sofitel de Paris, qui a expliqué avoir démissionné en 2010 pour être libre de divulguer les informations en sa possession. Début 2011, Greenpeace a demandé à Trafigura de préciser les relations que la société entretenait avec le directeur général du port d'Abidjan.<sup>376</sup> Trafigura n'a pas réagi aux informations qui lui ont été soumises, mais elle a publiquement déclaré que les allégations de comportement abusif formulées à son encontre étaient « absurdes » et que, étant donné ses relations avec le port ivoirien, il était « inévitable que des réunions de travail aient lieu avec les autorités compétentes ».

L'entreprise a également réagi sur son site Internet. « Si Trafigura envisageait dès le mois de mai de décharger les boues à Abidjan, pourquoi l'entreprise se serait-elle donné la peine, au prix de frais considérables, d'envoyer le *Probo Koala* à Amsterdam en juillet ? », interroge-t-elle.

Les frais « considérables » occasionnés par le passage du *Probo Koala* à Amsterdam sont difficiles à évaluer, sachant que le navire faisait alors route vers l'Estonie, une destination relativement proche. Amnesty International et Greenpeace ont demandé à Trafigura d'expliquer les motifs de la rencontre à Paris avec le directeur général du port d'Abidjan et de publier la liste des paiements faits à des responsables des pouvoirs publics d'Abidjan, ainsi que des notes réglées en leur faveur. La compagnie n'a pas répondu.

## LE CHOIX DE TOMMY

Après avoir décidé de décharger à Abidjan des déchets dont elle connaissait la dangerosité et qui n'auraient jamais dû quitter l'Europe, la société Trafigura, loin de chercher à ce que ces déchets soient pris en charge dans les meilleures conditions possibles, a confié l'opération à une entreprise qui venait tout juste de recevoir son agrément. Les circonstances ayant présidé à la décision de choisir la société Tommy suscitent de très sérieuses interrogations. Comme cela a déjà été évoqué au chapitre 4, Trafigura connaissait sur place une autre entreprise, plus expérimentée en la matière, l'Ivoirienne des Techniques d' Energies (ITE). Pourtant, le 17 août 2006, la société Puma, filiale de Trafigura, n'a manifestement pas voulu attendre une demi-heure pour parler à ITE et a préféré signer avec Tommy dans les 24 heures.

Aucune explication n'a été apportée au choix de Trafigura, qui a donc chargé une entreprise récemment agréée et n'ayant pas fait ses preuves d'éliminer des déchets dont elle connaissait parfaitement, au moment où cette décision a été prise, le caractère dangereux et dont elle savait qu'ils relevaient d'une prise en charge particulière. Interrogé à Abidjan par la police sur le choix de la société Tommy, Claude Dauphin n'a pas pu donner de réponse :

*« Question à l'accusé : Pourquoi avoir pris le risque en deux jours pour trouver (sic) une société en mesure de traiter ces produits à Abidjan, alors même qu'aucune information n'était disponible sur les tarifs pratiqués dans cette localité et que le contrat d'Amsterdam avec APS avait été rompu pour des raisons tarifaires? »*

*Réponse : « Je me suis moi-même posé la même question. »<sup>377</sup>*

Tommy venait d'obtenir son agrément. Ce simple fait, comme d'autres, aurait dû alerter les responsables de Trafigura.

La lettre manuscrite fournie par la compagnie Tommy, qui constitue le contrat conclu avec Trafigura, aurait dû, de par sa nature même, inciter ces derniers à se poser des questions sur les capacités et l'expérience de cette société. Cette lettre indiquait pour commencer que Tommy s'engageait simplement à « décharger » les déchets, sans mentionner la moindre opération de traitement. Elle citait ensuite une décharge de la ville comme lieu de destination des déchets, affirmant que ce site était « dûment aménagé pour recevoir tous types de produits chimiques ». Enfin, le prix annoncé pour l'élimination des déchets aurait dû davantage encore alerter les responsables sur le caractère inadapté des services proposés par la compagnie Tommy. Celle-ci acceptait en effet de prendre en charge les déchets au tarif de 35 dollars US/m<sup>3</sup> pour les boues chimiques et de 30 dollars US/m<sup>3</sup> (€30) pour les boues « MARPOL », soit des prix très inférieurs au devis de 1 000 euros/m<sup>3</sup> communiqué par APS après analyse des déchets.<sup>378</sup>

Est-il nécessaire de se demander si Trafigura avait conscience du caractère anormalement bas des tarifs pratiqués par la compagnie Tommy ? Probablement pas, au vu des courriels qui ont circulé au sein même de Trafigura, et que nous reproduisons ci-dessous.

## DES CADRES DE TRAFIGURA DEMANDENT À TOMMY DE FALSIFIER SA FACTURE

Le 22 août 2006, trois jours après le déversement des déchets, la police néerlandaise a contacté Trafigura pour lui demander une copie du document attestant que les déchets du *Probo Koala* avaient bien été déchargés en tant que déchets chimiques, ainsi que les différentes pièces à l'appui de cette opération, et notamment la facture du prestataire.<sup>379</sup> Naeem Ahmed, de Trafigura Ltd., à Londres, a écrit à ses collègues de Falcon Navigation :

« *Il faut savoir que cela nous aurait coûté environ \$250k de décharger 200 m<sup>3</sup> à Amsterdam...* »<sup>380</sup>

Quelques minutes plus tard, un collègue de Naeem Ahmed, Jorge Marrero, envoie à Puma, à Abidjan, le message suivant :

« *Merci beaucoup pour votre assistance dans le déchargement des boues à Abidjan, nous vous en sommes très reconnaissants...*

« *Veillez noter que nous devrions mener une opération similaire d'ici environ 45-60 jours sur le navire jumeau Probo Emu et que nous aimerions que vous nous apportiez le même soutien.*

« *En attendant, nous avons besoin, pour celle du Probo Koala, d'une copie de la facture de l'entreprise réceptrice dans les meilleurs délais. Appelez-moi quand vous aurez une minute, car j'aimerais vous préciser quelque chose concernant cette facturation.* »<sup>381</sup>

Jorge Marrero, de Trafigura Ltd, envoie le lendemain un nouveau courriel à Puma.

« *Suite à notre conversation téléphonique, veuillez noter que nous souhaitons recevoir une facture de l'entreprise ayant pris en charge les boues sur le modèle suivant : ...*

« *168,048 m<sup>3</sup> Boues chimiques..... 500US\$/m<sup>3</sup> US\$ 84 024*

*Solides soufrés navire marchand/déchets caustiques*

« *470 m<sup>3</sup> Boues MARPOL..... 50US\$/m<sup>3</sup> US\$ 18 013*

*Eaux usées/boues d'essence*

« *Montant total dû US\$ 102 037*

+++++

« *Veillez avertir WAIBS et la compagnie Tommy qu'ils risquent d'être contactés par les douanes européennes, pour vérifier l'évacuation des boues et le coût de cette évacuation tel qu'établi ci-dessus.* »<sup>382</sup> (L'italique est ajouté par nos soins.)

Le montant indiqué par Trafigura comme devant apparaître sur la facture était bien supérieur au devis initialement communiqué par la compagnie Tommy. La demande de Trafigura d'une facture comportant des prix modifiés anéantit la version de la firme, selon laquelle la compagnie Tommy aurait été « contractée de bonne foi par Trafigura, convaincue que celle-ci

s'acquitterait de ses responsabilités en toute sécurité et légalement. »<sup>383</sup> Il est cependant manifeste que Trafigura avait parfaitement conscience du fait que le prix demandé était trop faible et que cela ne manquerait pas d'attirer l'attention des autorités européennes. Il semble logique de conclure de Trafigura était au courant des insuffisances de la compagnie Tommy. C'est d'ailleurs la conclusion à laquelle arrivent aussi bien le Rapporteur spécial des Nations unies sur les déchets toxiques que la Commission nationale d'enquête ivoirienne. Le Rapporteur spécial des Nations unies sur les déchets toxiques a ainsi constaté que la compagnie Tommy

*« n'avait pas d'expérience préalable du traitement des déchets et ne disposait pas des équipements, du matériel et des compétences nécessaires pour traiter les déchets. Selon le Rapporteur spécial, il est préoccupant que Trafigura ne semble pas avoir pris en considération ces carences. »*<sup>384</sup>

La Commission nationale d'enquête a quant à elle cité nommément deux cadres de Trafigura ayant joué un rôle dans la conclusion du contrat avec Tommy. Il s'agit de Paul Short, directeur de Trafigura pour l'Afrique de l'Ouest, et de Jorge Marrero, du bureau londonien de Trafigura Ltd. La Commission nationale d'enquête a ainsi noté :

*« Ni M. Paul Short, ni M. Marrero ne pouvait ignorer l'incapacité technique de la compagnie Tommy. »*<sup>385</sup>

La Commission s'appuie sur une lettre de Salomon Ugborugbo à Jorge Marrero, en date du 18 août 2006, qui indique que les produits allaient être « déversés » et non pas « traités » à Akouédo. La Commission nationale d'enquête soulève d'autres questions concernant la compagnie Tommy :

*« La compagnie Tommy a toutes les apparences d'une société-écran créée pour la circonstance [...] Tous les acteurs, au cours de leur déposition, ont soutenu ne pas avoir de lien particulier avec la compagnie Tommy. »*<sup>386</sup>

Au vu, entre autres, des signes évidents (le contenu du contrat et les tarifs demandés) de l'incompétence de Tommy à prendre correctement en charge les déchets, la stratégie de Trafigura, qui consiste à se défausser sur la compagnie Tommy, est bien peu crédible (voir encadré « Trafigura est responsable des actes de Tommy »).

## TRAFIGURA A SIGNÉ UN CONTRAT PRÉVOYANT LE DÉVERSEMENT DES DÉCHETS DANS LA DÉCHARGE MUNICIPALE

Le contrat manuscrit conclu avec la compagnie Tommy indique clairement que celle-ci a l'intention de décharger les déchets à Akouédo. Étant donné le caractère dangereux des déchets et le fait que Trafigura, de son propre aveu, n'avait jamais travaillé avec Tommy auparavant, on aurait pu s'attendre de la part de la firme qu'elle exerce une diligence raisonnable afin de vérifier au moins que le site désigné à Akouédo était capable de recevoir ce type de substances. Après tout, Akouédo était mentionné uniquement comme un nom de lieu, non comme un nom de compagnie ou de centre de traitement. Il n'y avait aucune indication selon laquelle les autorisations adéquates pour traiter les déchets du *Probo Koala* existaient.

Cela aurait supposé que les collaborateurs des deux sociétés locales impliquées dans l'affaire – WAIBS et Puma – n'aient pas su ce qu'était Akouédo : une décharge à ciel ouvert connue de la plupart des habitants d'Abidjan. Trafigura n'a toutefois pas fait cela.

La société Trafigura a déclaré qu'elle « ne pouvait pas prévoir que la compagnie Tommy allait ensuite déverser les boues de manière répréhensible et illégale ». <sup>387</sup> Pourtant, la compagnie Tommy a déversé une grande partie des déchets dans la décharge d'Akouédo, exactement comme elle le lui avait annoncé.

## **TRAFIGURA EST RESPONSABLE DES ACTES DE TOMMY**

**Trafigura estime ne pas être responsable des actes de Tommy, et notamment du déversement des déchets, cela ayant été effectué par une entreprise qui lui est étrangère.**

Comme nous le verrons plus en détails dans la section III de ce document, la responsabilité juridique de Trafigura n'a encore jamais été examinée par la justice. Un tribunal néerlandais a reconnu la société coupable d'exportation illégale de déchets depuis l'Europe, sans toutefois se pencher sur ce qui s'est passé en Côte d'Ivoire. La thèse, selon laquelle Trafigura n'aurait aucune responsabilité dans le déversement proprement dit, sous prétexte que celui-ci a été réalisé par une autre entreprise, à laquelle Trafigura avait confié les déchets, est cependant contestable au regard de la législation de protection de l'environnement de nombreux pays.

La Loi britannique sur la protection de l'environnement, par exemple, dispose que l'entité qui produit des déchets a le devoir de se soucier de leur devenir. En vertu de ce devoir de suivi, quiconque importe, produit, transporte, garde, traite ou élimine des déchets est tenu de prendre toutes les mesures raisonnablement possibles pour empêcher que ceux-ci ne soient illégalement éliminés. Les déchets ne peuvent être remis qu'à une entité autorisée à les transporter. <sup>388</sup> Aux termes de cette loi, le fait de déposer des déchets, de faire déposer ou de permettre que soient déposés des déchets sur un terrain en l'absence de licence constitue une infraction pénale. Le fait de conserver, de traiter ou d'éliminer des déchets sans licence constitue également une infraction. Enfin, il est également illégal de déverser des déchets, lorsque cette action risque d'entraîner une pollution de l'environnement ou de porter atteinte à la santé humaine.

Dans ce cadre juridique, comme dans d'autres, comparables, Trafigura pourrait être accusé :

- de ne pas avoir pris toutes les précautions raisonnablement possibles,
- d'avoir eu connaissance de la dangerosité des déchets,
- d'avoir signé un contrat avec une entreprise dont certains signes indiquaient qu'elle n'avait pas les moyens de gérer l'élimination des déchets,
- de ne pas avoir vérifié l'agrément du site d'Akouédo,

et donc de ne pas avoir « pris toutes les mesures raisonnablement possibles pour empêcher que les déchets ne soient illégalement éliminés », et d'avoir en fait permis que des déchets soient déposés sur un site dépourvu de licence. Trafigura ne peut prétendre se dégager de toutes responsabilités, sous prétexte qu'elle a remis les déchets à Tommy, dans les conditions décrites ici. On peut logiquement penser que Trafigura pourrait être attaquée pour son rôle dans le déversement des déchets devant les tribunaux de nombreux pays, y compris ceux de la Côte d'Ivoire.

Les limites de la législation ivoirienne sont analysées au chapitre 8. La Côte d'Ivoire n'a jamais, cependant, mobilisé dans cette affaire tous les moyens juridiques dont elle disposait. Un protocole d'accord, comprenant une disposition qui garantit l'immunité judiciaire à la société Trafigura, a été conclu entre la Côte d'Ivoire et l'entreprise.

#### INFORMATIONS FAUSSES OU TROMPEUSES CONCERNANT LES DÉCHETS

À partir du moment où sont apparus les déchets résultant du lavage caustique réalisé à bord du *Probo Koala*, Trafigura a fourni des informations trompeuses, erronées, incomplètes et contradictoires sur la nature de ceux-ci, aussi bien aux organismes de régulation qu'à d'autres entreprises. La firme n'a jamais révélé toutes les informations qu'elle possédait concernant la composition des déchets.

#### INFORMATIONS ERRONÉES ET INCOMPLÈTES COMMUNIQUÉES À UNIVAR

En avril 2006, Trafigura a déclaré à la société américaine Univar, fournisseur de soude caustique, que son intention était de procéder à un lavage caustique à bord d'un navire et de se débarrasser des déchets résultants à son arrivée au port de La Skhira, en Tunisie.<sup>389</sup> Or, cette information était fautive. Loin de vouloir remettre les déchets à une entreprise en Tunisie, Trafigura a expressément donné l'ordre au capitaine du navire de ne pas révéler aux autorités tunisiennes l'existence des déchets à bord.<sup>390</sup>

#### INFORMATIONS ERRONÉES ET INCOMPLÈTES COMMUNIQUÉES AUX AUTORITÉS NÉERLANDAISES

Lors de l'épisode qui s'est déroulé à Amsterdam, Trafigura et le capitaine du *Probo Koala* ont fait les déclarations suivantes à propos de la nature des déchets. Le 30 juin 2006, les autorités néerlandaises ont reçu une télécopie, les informant que le *Probo Koala* souhaitait décharger « 554 m<sup>3</sup> d'eau de lavage essence/caustique ». <sup>391</sup> Les déchets étaient présentés comme relevant de « l'annexe 1 de MARPOL ; eaux de lavage des citernes huileuses, comprenant des résidus de cargaison ». <sup>392</sup> Ce n'est certainement la description qui convient pour des déchets issus du lavage du naphtha de cokéfaction avec de la soude caustique.

Quelques jours plus tard, le 4 juillet 2006, le capitaine du *Probo Koala*, interrogé par la police, a déclaré que :

« *les boues étaient constituées d'eau de lavage provenant du nettoyage des citernes.* »<sup>393</sup>

Ni Trafigura, ni son agent ni le capitaine du *Probo Koala* n'ont fait état, dans les déclarations officielles qu'on leur a demandé de remplir, du lavage caustique qui a donné naissance aux déchets.

#### INFORMATIONS TROMPEUSES COMMUNIQUÉES À AMSTERDAM PORT SERVICES (APS)

Comme nous l'avons déjà signalé au chapitre 3, la société Trafigura a tenté de faire croire qu'elle avait informé APS qu'une opération de lavage caustique avait eu lieu à bord du *Probo Koala* lors d'un entretien téléphonique qui aurait eu lieu le 19 juin 2006,<sup>394</sup> ce que dément APS.

Le tribunal néerlandais qui a jugé la société en 2010 a rejeté cette version des choses. Il a considéré « invraisemblables »<sup>395</sup> les déclarations de Naeem Ahmed, l'un des dirigeants de la filiale britannique de Trafigura, qui affirmait avoir entièrement informé APS de la vraie nature des déchets. Le tribunal a constaté que Trafigura avait proposé les déchets à APS en les décrivant que de l'eau de nettoyage de citerne à pétrole, une substance qu'APS traite habituellement dans ses installations<sup>396</sup>, plutôt que de décrire correctement les déchets comme soude caustique usagée.

La cour a donc déclaré :

*« Selon toute probabilité, [Naeem Ahmed] a choisi de dissimuler la véritable composition des déchets car, avant cela, plusieurs tentatives visant à se débarrasser desdits déchets s'étaient avérées infructueuses. Il n'avait manifestement pas envie d'admettre qu'il allait devoir payer plus cher pour faire retraiter correctement les déchets. »*<sup>397</sup>

Le tribunal a noté par ailleurs :

*« Il ne faut pas oublier qu'il s'agissait là de la première opération connue de lavage caustique d'essence réalisée à bord d'un navire. APS ne pouvait donc pas logiquement s'y attendre. »*<sup>398</sup>

Toujours en 2010, un tribunal néerlandais a reconnu le capitaine Chertov, qui commandait le navire, coupable de faux et usage de faux, au motif qu'il avait « omis de remplir correctement le formulaire de « Notification de déchets de navire et de (résidus de) substances nocives ». Le capitaine Chertov avait indiqué que les déchets toxiques étaient de simples « eaux de lavage des citernes huileuses » relevant de la « référence ONU 1203 » (code désignant l'essence ou/et les carburants pour moteur) et « de l'eau ». <sup>399</sup>

Le tribunal a estimé que le capitaine Chertov était « au courant de la présence de soude caustique » et qu'il « en connaissait la nature dangereuse ». <sup>400</sup> Le tribunal a considéré que le capitaine Chertov, en falsifiant le formulaire, avait « consenti à ce que les mesures de précaution d'usage ne soient pas prises » par APS, au risque « que des personnes participant aux opérations [déchargement et retraitement des déchets] soient blessées ». <sup>401</sup>

## LA FALSIFICATION DU REGISTRE DES HYDROCARBURES

Lors du procès qui s'est déroulé aux Pays-Bas, il est également apparu, selon la police néerlandaise, que le Registre des hydrocarbures du *Probo Koala* avait été falsifié. Ce Registre indiquait apparemment qu'un lavage normal (périodique) des citernes du navire avait été réalisé sur le bateau le 10 avril 2006. Or, d'autres éléments, et notamment des courriels, laissaient entendre qu'aucun lavage de citernes n'avait été effectué, mais qu'un lavage caustique de naphta de cokéfaction avait en revanche eu lieu. Falsifier le Registre des hydrocarbures constitue une violation de la Convention MARPOL. Les autorités néerlandaises ont par conséquent décidé d'informer le Panama, pays où est enregistré le *Probo Koala*, des constatations qu'elles avaient faites. <sup>402</sup> On ignore si le Panama a pris des mesures à ce sujet.

## UNE NOUVELLE DESCRIPTION DES DÉCHETS POUR ABIDJAN – MAIS UNE FOIS DE PLUS INEXACTE

Comme nous l'avons vu précédemment, dans un courriel en date du 17 août 2006 adressé à

Puma, Trafigura indiquait que les déchets devaient être considérés non plus comme des boues MARPOL, mais comme des boues chimiques.<sup>403</sup> Dans ce même courriel, Trafigura précisait pour la première fois que les déchets avaient une DCO de 21 000 mg/l.<sup>404</sup>

On ignore d'où vient ce chiffre. Trafigura affirme qu'il lui a été communiqué au téléphone par APS le 3 juillet 2006.<sup>405</sup> Ce que dément l'employé d'APS censé l'avoir fait. L'affirmation de Trafigura, selon laquelle APS lui auraient communiqué le chiffre de 21 000mg/l, est peu crédible. Alors que rien n'indique que APS ait pu, à un moment donné, parlé d'une DCO de 21 000 mg/l, il est prouvé qu'ils ont fait savoir à Trafigura, par le canal de l'agent BMA, que la DCO était proche de 500 000 mg/l.<sup>406</sup> Amnesty International et Greenpeace ont demandé à la société Trafigura pourquoi elle avait choisi d'ignorer le chiffre de 500 000 mg/l, qui lui avait été communiqué par écrit, lorsqu'elle avait informé sa filiale ivoirienne de la nature des déchets. La compagnie n'a pas répondu à cette question.

Le chiffre de la DCO n'est d'ailleurs pas le seul problème relevé dans le courriel adressé à WAIBS. Celui-ci ne mentionne en effet à aucun moment le fait que les déchets ont été produits par un lavage caustique.

S'appuyant sur des données dont on ignore l'origine, Trafigura a dit à la compagnie Tommy que les déchets étaient en majeure partie des déchets MARPOL, et pour environ un tiers seulement des déchets à traiter comme des déchets chimiques. Ni APS, ni la police néerlandaise ni un autre organisme n'avait donné à Trafigura de raisons de croire que ces déchets relevaient pour l'essentiel de la Convention MARPOL. Amnesty International et Greenpeace ont demandé à la société Trafigura d'expliquer comment elle était parvenue à cette conclusion. La compagnie n'a pas répondu à cette question.

#### LES DÉCLARATIONS DE TRAFIGURA CONCERNANT LES DÉCHETS APRÈS LE DÉVERSEMENT

Après le déversement, Trafigura a continué de fournir des informations erronées ou trompeuses concernant les déchets. Dans son verdict rendu en juillet 2010, le tribunal néerlandais a fait les commentaires suivants :

*« C'était également Trafigura qui s'était abstenue, dès le départ, de parler ouvertement dans les médias de la nature des boues et de la manière dont celles-ci avaient été créées. Les communiqués de presse publiés par Trafigura en septembre 2006 en témoignent. Dans son rapport annuel 2007, la société s'est même limitée à dire que les boues « consistaient en un mélange d'essence, d'eau et de soude caustique ». Dans ses contacts avec la presse, en 2006 et 2007, Trafigura a adopté une attitude défensive à chaque fois qu'il était question de la nature des boues, alors même qu'il était possible d'être beaucoup plus clair sur la composition exacte des matières et sur leurs éventuelles conséquences pour l'homme et pour l'environnement. Trafigura affirmait par exemple dans un communiqué de presse en date du 6 septembre 2006 : « Trafigura peut confirmer que les déchets (boues) sont constitués d'un mélange d'essence, d'eau et de soude caustique. » Trafigura affirmait également, entre autres informations, dans un communiqué de presse en date du 24 septembre 2006 : « Nous maintenons que la composition des « boues chimiques » – essence, soude caustique usée et eau – correspond à un sous-produit normal issu du nettoyage d'une cargaison de distillats d'essence. Les boues sont totalement conformes aux pratiques de la profession et à*

la réglementation internationale. »<sup>407</sup>

Le tribunal a également relevé qu'un directeur de Trafigura, répondant le 24 septembre 2006 à une version non définitive d'un communiqué de presse de la société, avait déclaré : « Je ne mentionnerais pas du tout l'acide. »<sup>408</sup>

## TRAFIGURA POURSUIT LE LAVAGE CAUSTIQUE – L'AFFAIRE VEST TANK EN NORVÈGE

Malgré les conséquences catastrophiques du déversement des déchets à Abidjan, Trafigura a poursuivi ses opérations de lavage caustique du naphta de cokéfaction mexicain, à bord cette fois du *Probo Emu*<sup>409</sup>. Trois cargaisons auraient été lavées sur cet autre navire. Trafigura a en outre conclu en 2006 avec la société norvégienne Vest Tank un accord portant sur le lavage caustique d'autres cargaisons de naphta de cokéfaction, à terre cette fois, dans les installations de Vest Tank.<sup>410</sup>

Six cargaisons de naphta de cokéfaction ont ainsi été acheminées des États-Unis vers la Norvège entre le 5 novembre 2006 et le 22 avril 2007.<sup>411</sup> Les déchets résultant du lavage caustique ont été traités de la façon suivante par Vest Tank : le concentré caustique et le soufre restant dans les cuves ont été neutralisés par adjonction d'acide chlorhydrique.<sup>412</sup>

Le 24 mai 2007, l'une des cuves a explosé et le contenu d'une autre cuve a commencé à s'en échapper, avant de prendre feu.<sup>413</sup> L'explosion a entraîné le dégagement de diverses substances chimiques, dont des hydrocarbures, du dioxyde de soufre et du sulfure, sous forme d'une épaisse fumée.<sup>414</sup> Les comtés de Gulen et de Masfjorden ont été touchés. Environ 200 personnes auraient souffert de problèmes de santé après avoir été exposées aux vapeurs émises.<sup>415</sup> Elles se seraient notamment plaintes de nausées, de maux de ventre et de tête, de problèmes pulmonaires et d'irritation oculaire.<sup>416</sup>

Après l'explosion, les opérations de lavage caustique du naphta de cokéfaction ont été mises en cause. Vest Tank ne disposait pas de licence l'autorisant à se livrer à cette activité. Les autorités norvégiennes ont ouvert une enquête judiciaire sur cette affaire.<sup>417</sup> Au cours de cette enquête, il est apparu que Trafigura n'avait pas seulement livré à Vest Tank des cargaisons de naphta de cokéfaction, mais également des déchets générés par le lavage caustique de naphta de cokéfaction réalisé en haute mer à bord du *Probo Emu*.

Trois collaborateurs de Vest Tank ont été reconnus coupables d'avoir enfreint un certain nombre de lois, dont le Code pénal, la Loi sur l'environnement, la Loi sur les conditions de travail et la Loi sur les incendies et les explosions. L'ancien directeur général et le président (et propriétaire) de Vest Tank ont été condamnés à 18 mois d'emprisonnement. Un consultant a été condamné à 45 jours d'emprisonnement avec sursis. Le parquet et les trois personnes reconnues coupables ont fait appel du verdict. Le 31 mai 2011, la cour d'appel de Gulating a confirmé le verdict et la condamnation contre le directeur général de l'entreprise,<sup>418</sup> mais a acquitté le consultant. Le troisième prévenu était souffrant au moment de l'audience de la cour d'appel et l'affaire a donc été mise en différé. Le parquet a introduit un recours devant la Cour suprême dans les deux cas.

Une plainte au pénal a également été déposée contre Trafigura pour son rôle présumé dans le scandale Vest Tank. Elle a cependant été rejetée, au motif que Trafigura ne pouvait être poursuivie que si des déchets dangereux avaient été exportés ou importés depuis un autre État vers la Norvège. Or, aux termes de la législation norvégienne, la livraison de déchets produits en haute mer à bord d'un navire n'a pas été

considérée comme constituant un acte d'exportation ou d'importation.<sup>419</sup>

Le ministre norvégien de l'Environnement en charge à l'époque des faits, Erik Solheim, a qualifié cette situation d'inacceptable. « Nous avons clairement mis en évidence une grosse faille dans notre système juridique, qui nous interdit de sanctionner en Norvège quelqu'un qui commet un crime en haute mer », a-t-il déclaré. « C'est absolument inacceptable... »<sup>420</sup>

Une lecture directe de la Convention de Bâle ne permet pas à un État de considérer un navire comme constituant « une zone placée sous sa juridiction nationale ». C'est peut-être une lacune de la Convention, dans la mesure où des déchets peuvent être produits à bord de bateaux et que ceux-ci relèvent de la juridiction de l'État dont ils battent pavillon.

Il n'est pas certain que tous les déchets amenés en Norvège aient été générés en pleine mer. Pendant l'enquête portant sur l'exportation illégale de déchets à partir des Pays-Bas, il est ressorti qu'une partie des déchets qui ont terminé à Abidjan ont été produits dans les eaux territoriales maltaises, espagnoles et les eaux britanniques de Gibraltar.<sup>421</sup> Amnesty International et Greenpeace ont demandé si cela était également vrai des déchets amenés en Norvège, et ont demandé aux autorités norvégiennes de préciser leur position sur l'opportunité d'ouvrir une enquête à ce sujet.

Par ailleurs, les autorités norvégiennes ne semblent pas s'être demandé si le naphta de cokéfaction n'était pas en lui-même déjà un déchet dangereux. Comme indiqué au chapitre 6, le naphta de cokéfaction était un sous-produit issu d'un processus industriel réalisé au Mexique, transporté en camion jusqu'aux États-Unis, vendu à Trafigura, qui l'a ensuite acheminé des États-Unis jusqu'en Norvège. Greenpeace, Amnesty International et le Réseau d'action de la Convention de Bâle estiment, au vu des éléments disponibles, que le naphta de cokéfaction devrait être considéré comme un déchet dangereux, aux termes des définitions internationales données par la Convention de Bâle, à laquelle la Norvège est partie.

La Norvège est le troisième pays où l'on sait que Trafigura a débarqué des déchets dangereux issus du lavage caustique du naphta de cokéfaction (après les Pays-Bas et la Côte d'Ivoire). Or, Trafigura n'a été poursuivie pour ce motif qu'aux Pays-Bas. La société a été reconnue coupable d'avoir livré des marchandises dont elle savait qu'elles représentaient une menace pour la santé et d'en avoir dissimulé la nature dangereuse, en contravention avec l'article 174 du Code pénal néerlandais.

Les événements survenus en Norvège – et l'incapacité des autorités norvégiennes à engager des poursuites contre Trafigura – posent de sérieuses questions sur la capacité, la compétence et la volonté des États de prendre de réelles mesures de lutte contre la criminalité transnationale des entreprises. Le sujet est traité plus en détail dans la dernière partie de ce rapport.

## OBLIGATION DE RENDRE DES COMPTES

Nous avons vu dans ce chapitre le rôle joué par Trafigura dans la production, le déplacement, l'exportation et le déversement des déchets toxiques. Or, malgré le rôle qui a été le sien dans les actes criminels et de négligence décrits dans ce qui précède, cette entreprise n'a fait l'objet que d'enquêtes et de sanctions limitées. Dans un premier temps, deux dirigeants de Trafigura, Claude Dauphin et Jean-Pierre Valentini ont été arrêtés en Côte d'Ivoire, juste après le déversement, puis inculpés d'une série d'infractions à la législation. Toutefois, le 13 février 2007, le gouvernement ivoirien et Trafigura sont parvenus à un accord, aux termes

duquel Trafigura acceptait de verser 95 milliards de francs CFA à la Côte d'Ivoire (environ 200 millions de dollars US). Dans le cadre de cet accord, et en échange de l'indemnisation versée, le gouvernement ivoirien acceptait de : « [renoncer] définitivement à toute poursuite, réclamation, action ou instance présente ou à venir qu'il pourrait faire valoir à l'encontre des Parties Trafigura ». <sup>422</sup> Les deux cadres dirigeants ont été remis en liberté sous caution et les poursuites ont finalement été abandonnées.

En 2009, environ 30 000 victimes du déversement de déchets toxiques ont intenté une action civile contre Trafigura au Royaume-Uni. Cette action a été réglée à l'amiable. Trafigura a payé 30 millions de livres sterling (45 millions de dollars) aux plaignants sans reconnaissance de responsabilité juridique.

En 2010, un tribunal néerlandais a reconnu Trafigura coupable d'exportation de déchets dangereux vers la Côte d'Ivoire. Le verdict coupable a été confirmé en appel. <sup>423</sup> Le ministère public a cependant décidé de ne pas poursuivre l'entreprise pour son rôle dans les événements qui ont suivi le départ des déchets hors de la zone de juridiction néerlandaise. Les limites de l'obligation de rendre des comptes, ainsi que les obstacles à la réalisation de cette obligation créés par la nature plurijuridictionnelle de cette affaire, font l'objet de la troisième partie de ce rapport.

Greenpeace et Amnesty International ont demandé à Trafigura de répondre aux allégations faites dans ce rapport. Dans sa lettre de réponse, reproduite en intégralité dans l'Annexe II, la compagnie affirme que :

*« ce rapport contient d'importantes approximations et relate les faits de façon tendancieuse. Le rapport simplifie des questions juridiques complexes, les analyses sur la base d'hypothèses erronées et en tire des conclusions sélectives qui ne reflètent pas la complexité de la situation ou des procédures judiciaires. Les tribunaux de cinq juridictions ont examiné les différents aspects juridiques de cet incident, des décisions ont été prises et des règlements ont été effectués. Il est tout simplement faux de suggérer que ces questions n'ont pas été examinées correctement par la justice ».*

Trafigura n'a pas précisé de quelles erreurs ou de quelles déformations des faits il s'agissait.

## **LES OBLIGATIONS EN MATIÈRE DE PRÉVENTION DES RISQUES D'EXPOSITION À DES DÉCHETS DANGEREUX**

**En tant qu'États parties au Pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels (PIDESC), les Pays-Bas et la Côte d'Ivoire sont tenus de respecter le droit à la santé de tous et de toutes, et de prendre les mesures nécessaires pour empêcher des tiers, entre autres les entreprises, de porter atteinte à ce droit.**

[Le Comité des droits économiques, sociaux et culturels [ONU] souligne que les obligations d'un État au titre de l'article 12.2(b) comprennent notamment « les mesures visant à empêcher et réduire l'exposition de la population à certains dangers tels que [...] produits chimiques toxiques et autres facteurs environnementaux nocifs ayant une incidence directe sur la santé des individus ». <sup>424</sup> L'État peut enfreindre l'obligation de protéger quand il s'abstient de prendre toutes les mesures voulues pour protéger les personnes relevant de sa juridiction contre des atteintes au droit à la santé imputables à des tiers. « Dans cette catégorie de

manquements entrent certaines omissions, comme le fait de ne pas réglementer l'activité de particuliers, de groupes ou de sociétés aux fins de les empêcher de porter atteinte au droit à la santé d'autrui ; [...] et le fait de ne pas adopter de lois ou de ne pas assurer l'application de lois destinées à empêcher la pollution de l'eau, de l'atmosphère et des sols par les industries extractives et manufacturières. »<sup>425</sup>

Le Comité précise également les obligations qui incombent aux États parties en matière de prévention des atteintes au droit à la santé commises à l'étranger par des tiers, entre autres des entreprises.

*« Pour s'acquitter des obligations internationales leur incombant au titre de l'article 12, les États parties doivent respecter l'exercice du droit à la santé dans les autres pays et empêcher tout tiers de violer ce droit dans d'autres pays s'ils sont à même d'influer sur ce tiers en usant de moyens d'ordre juridique ou politique compatibles avec la Charte des Nations Unies et le droit international applicable. »*<sup>426</sup>

Le PIDESC protège également le droit au travail. Il dispose en son article 6 que les États parties sont tenus de reconnaître le droit qu'a toute personne d'obtenir la possibilité de gagner sa vie par un travail librement choisi ou accepté, et prendront des mesures appropriées pour sauvegarder ce droit.<sup>427</sup> Les États parties ont l'obligation de prendre toutes les mesures nécessaires pour empêcher que le droit à gagner sa vie par le travail ne soit remis en cause par des tiers.

En ce qui concerne les mouvements transfrontières de déchets dangereux, rappelons que la Côte d'Ivoire comme les Pays-Bas sont également parties à la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination (la Convention de Bâle). Ce traité a pour objet de contrôler et de réguler les déchets qui demandent une attention particulière ou peuvent représenter une menace pour la santé humaine ou l'environnement.<sup>428</sup> Aux termes de la Convention, les États parties sont tenus d'interdire l'exportation de déchets : dans les pays qui ont interdit l'importation de tels déchets ; sans notification et accord préalable de l'État d'importation ; s'il existe des raisons de croire que les déchets en question n'y seront pas gérés selon des méthodes écologiquement rationnelles.<sup>429</sup> On entend par « gestion écologiquement rationnelle » « toutes mesures pratiques permettant d'assurer que les déchets dangereux ou d'autres déchets sont gérés d'une manière qui garantisse la protection de la santé humaine et de l'environnement ».<sup>430</sup>

Tous les États parties à la Convention de Bâle considèrent que le trafic illicite de déchets dangereux ou d'autres déchets constitue une infraction pénale. Chaque État partie « prend les mesures juridiques, administratives et autres qui sont nécessaires pour mettre en œuvre et faire respecter les dispositions de la [...] Convention, y compris les mesures voulues pour prévenir et réprimer tout comportement en contravention de la Convention ».<sup>431</sup>

Pour les États qui sont parties à la fois au PIDESC et à la Convention de Bâle, cette dernière peut être considérée comme un instrument juridique particulier, qui fixe les mesures spécifiques que les États doivent prendre pour réguler l'élimination des déchets dangereux, afin de garantir le droit des personnes à la santé, ainsi qu'aux autres droits économiques, sociaux et culturels.

#### **Convention de Bamako sur l'interdiction d'importer en Afrique des déchets dangereux et sur le contrôle des mouvements transfrontières et la gestion des déchets dangereux produits en Afrique**

La Convention de Bamako présente de nombreuses similitudes avec la Convention de Bâle, mais elle contient des dispositions plus vigoureuses contre l'importation des déchets dangereux en Afrique. Aux termes de la

Convention de Bamako, les États parties sont tenus de prendre « les mesures juridiques, administratives et autres appropriées sur les territoires relevant de leur juridiction en vue d'interdire l'importation en Afrique de tous les déchets dangereux, pour quelque raison que ce soit, en provenance des Parties non contractantes. Leur importation est déclarée illicite et passible de sanctions pénales. » La Convention de Bamako traite spécifiquement de l'obligation qu'ont les États parties de coopérer en vue de la prévention des importations de déchets dangereux. Ainsi, les États parties :

*« (a) Transmettent au plus tôt tous renseignements relatifs à l'importation illégale de déchets dangereux au Secrétariat qui les communique à toutes les Parties contractantes ;*

*(b) coopèrent pour garantir qu'aucun État Partie à la présente Convention n'importe des déchets dangereux en provenance d'un État non Partie. À cette fin, les Parties envisagent, lors de la Conférence des Parties contractantes, d'autres mesures pour faire respecter les dispositions de la présente Convention. »*

# CHAPITRE 8/ RESPONSABILITÉ DE LA CÔTE D'IVOIRE, COUPABLE DE NE PAS AVOIR EMPÊCHÉ LE DÉVERSEMENT DES DÉCHETS

La Côte d'Ivoire est partie au Pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels, au Pacte international relatif aux droits civils et politiques et aux Conventions MARPOL, de Bâle et de Bamako. Aux termes de ces traités, le gouvernement est tenu de réguler les mouvements des déchets dangereux, ainsi que les conditions de leur traitement et de leur élimination, afin que ceux-ci ne constituent pas une menace pour les droits humains, et notamment les droits à la santé et à la vie, des personnes susceptibles d'y être exposées.

La Côte d'Ivoire dispose d'un cadre juridique qui reflète les dispositions des traités internationaux relatifs aux déchets dangereux. L'importation en Côte d'Ivoire de déchets, dangereux ou non, est interdite par la Loi n° 88-651 du 7 juillet 1988 (article 1) et la Loi-cadre n° 96-766 du 3 octobre 1996 (articles 99 et 101).<sup>432</sup> Ces deux lois font de l'importation non autorisée de déchets dangereux et de substances nocives une infraction pénale.

Le gouvernement a mis en place en 2006 une Commission nationale d'enquête, chargée d'enquêter sur le déversement de déchets toxiques et d'identifier les personnes impliquées dans cette affaire, ainsi que leur degré de responsabilité.<sup>433</sup> Cette Commission nationale d'enquête a estimé qu'un certain nombre de responsables ou d'organismes publics ivoiriens n'avaient pas correctement appliqué ou fait appliquer la législation du pays. Les manquements les plus graves de la part des autorités ivoiriennes, ayant permis le trafic et le déversement en Côte d'Ivoire des déchets toxiques, dans des conditions totalement illégales, sont dénoncés ci-dessous.

## NON-APPLICATION DE LA RÉGLEMENTATION EN MATIÈRE D'AGRÉMENT

### LA LICENCE IRRÉGULIÈRE DE LA COMPAGNIE TOMMY

La Commission nationale d'enquête a constaté que la compagnie Tommy avait obtenu son agrément « d'avitailleur maritime spécialisé dans la vidange, l'entretien et le soutage » des navires, mais que celui-ci avait été accordé sans suivre la procédure requise et que des erreurs avaient été faites concernant la définition de ses compétences.<sup>434</sup>

L'agrément de la compagnie Tommy en tant qu'avitailleur maritime a été accordé par le ministère des Transports le 12 juillet 2006. Aux termes de la législation ivoirienne, est

« avitailleur maritime toute personne morale auxiliaire du transport maritime chargée de fournir à un navire son approvisionnement ». <sup>435</sup> La Commission nationale relève qu'un avitailleur, outre le soutage (approvisionnement en carburant) peut également fournir des huiles de moteur et des pièces détachées, et donc être amené à remplacer les huiles usagées ou des pièces avariées. <sup>436</sup> Elle note toutefois que cette profession se distingue d'une autre, exercée par des opérateurs autorisés à retirer des navires « les eaux et huiles usagées afin de les traiter ou les conditionner et dont l'octroi de l'agrément relève de la compétence exclusive du ministère de l'Environnement ». <sup>437</sup> Conformément à la Loi n° 96-766 du 3 octobre 1996 portant Code de l'Environnement, le ministère de l'Environnement est seul compétent pour délivrer les agréments de « garbage » (enlèvement d'ordures à bord des navires), de récupération à bord des navires des déchets, ordures, huiles usagées, ferrailles et autres. <sup>438</sup> La compagnie Tommy n'était donc pas agréée pour procéder à la récupération de déchets à bord des navires et à leur traitement.

La Commission nationale d'enquête a par ailleurs relevé que même la procédure d'octroi d'agrément d'avitailleur maritime n'avait pas été respectée par le ministère des Transports. <sup>439</sup> Aux termes de la législation ivoirienne <sup>440</sup>, l'agrément d'avitailleur maritime est délivré sur avis de la Commission des agréments. Or, la compagnie Tommy a été agréée sans que sa demande ne soit communiquée ou vérifiée par cette Commission. <sup>441</sup> La Commission d'enquête a également noté que l'administration n'avait pas convoqué la Commission des agréments depuis 2004. Il n'y a pas non plus eu d'enquête préalable. Ce n'est qu'après l'envoi au ministre des Transports <sup>442</sup> de la demande d'agrément de la compagnie Tommy, pour accord final, que le chef du Bureau « Avitaillement » a effectué une visite de « terrain » au siège de Tommy, pour vérifier l'emplacement. Et bien que cette visite lui ait permis de se rendre compte de l'insuffisance des installations de la compagnie Tommy, rien n'a été fait pour retirer ou modifier l'agrément de l'entreprise. <sup>443</sup>

La Commission nationale d'enquête a constaté que le ministre des Transports avait donné son accord à l'agrément, en l'absence de toute déclaration de la Commission ad hoc et alors qu'il savait que celle-ci ne s'était pas réunie depuis 2004. <sup>444</sup> Elle a par ailleurs souligné que les termes utilisés pour qualifier les activités autorisées aux termes de l'agrément n'étaient pas les bons et introduisaient une confusion quant au champ d'application dudit agrément. Le ministère a employé à mauvais escient dans l'agrément l'expression « spécialisé dans la vidange et l'entretien », ce qui a engendré une confusion entre la profession d'avitailleur maritime et celle de « garbage », qui consiste à retirer les eaux et huiles usagées afin de les traiter, et dont l'octroi de l'agrément relève de la compétence exclusive du ministère de l'Environnement. <sup>445</sup>

#### TOMMY OBTIENT UN PERMIS COMPLÉMENTAIRE DE LA PART DES AUTORITÉS PORTUAIRES

La liste des anomalies ne s'arrête pas là, puisque, le 9 août 2006, soit 10 jours seulement avant le déversement, les autorités portuaires ont accordé à la compagnie Tommy « une autorisation pour la récupération des huiles usagées et des déchets domestiques à bord des navires en escale au Port d'Abidjan ». <sup>446</sup> La Commission nationale d'enquête a constaté que cette autorisation allait au-delà de ce que prévoyait l'agrément délivré par le ministère des Transports, en incluant des activités (récupération de déchets et d'huiles usagées) non prévues par la réglementation régissant les avitailleurs maritimes. <sup>447</sup> Comme indiqué plus

haut, les agréments permettant de récupérer des déchets sur les navires, et notamment des ordures et des huiles usées, sont accordés par le ministère de l'Environnement et non pas par celui des Transports.<sup>448</sup>

Alors qu'elles avaient l'obligation de veiller à ce que la compagnie Tommy dispose bien des compétences et des installations nécessaires à l'accomplissement de ses missions, les autorités portuaires n'ont mené aucune investigation concernant la demande qui leur avait été faite avant d'accorder leur autorisation.<sup>449</sup> La Commission nationale d'enquête a découvert par la suite que c'était cette extension du champ d'activité de la compagnie Tommy qui lui avait permis de récupérer les déchets à bord du *Probo Koala*, « ce que ne peut faire un avitailleur maritime ».<sup>450</sup> Les autorités portuaires ont assuré Puma Energy, filiale de Trafigura, que tous les papiers de la compagnie Tommy étaient en règle.<sup>451</sup>

#### LES SERVICES DOUANIERS « OMETTENT » DE CONTRÔLER L'AGRÉMENT DE LA COMPAGNIE TOMMY

La compagnie Tommy s'est ensuite adressée aux services des Douanes pour obtenir l'autorisation de décharger les déchets. Sa demande a là encore été approuvée sans que l'administration ne cherche à en savoir davantage sur son compte.<sup>452</sup> Le directeur des Douanes a reconnu par la suite que ses services ne s'étaient guère intéressés à la demande de la compagnie Tommy<sup>453</sup>. Ils ont pourtant facilité l'opération de déchargement des déchets, en détachant trois fonctionnaires chargés de la superviser.<sup>454</sup>

#### ABSENCE DE TOUTE INSPECTION DU NAVIRE

Les autorités portuaires étaient au courant de l'arrivée du *Probo Koala* à Abidjan pour y décharger des déchets. Elles avaient reçu une copie du courriel de Trafigura, dans lequel il était question de « résidus chimiques »<sup>455</sup>. Elles auraient par conséquent dû vérifier la nature des matières que transportait ce navire, pour s'assurer qu'elles ne présentaient aucun danger (conformément aux Conventions de Bâle et de Bamako). Or, ni les services des douanes ni les autorités portuaires ne s'en sont donné la peine. Personne n'a inspecté le bateau pour vérifier la nature des déchets. Personne n'a cherché à consulter ou à alerter l'un des organismes ivoiriens chargés des questions environnementales. Strictement rien n'a été fait pour déterminer plus précisément en quoi consistaient ces déchets, même lorsque l'un des fonctionnaires des douanes présents pendant l'opération de déchargement a détecté la forte odeur qui se dégageait et a commencé à éternuer<sup>456</sup>. Les responsables des douanes se sont contentés d'accepter pour argent comptant les déclarations du directeur de la compagnie Tommy, Salomon Ugborugbo, qui affirmait que les déchets ne présentaient aucun danger.<sup>457</sup>

La Commission nationale d'enquête a en outre établi que, bien avant l'arrivée du *Probo Koala*, le directeur général des Douanes avait interdit aux agents de ses services de monter à bord des pétroliers et des navires qui ne déchargeaient pas de marchandises.<sup>458</sup> La Commission nationale d'enquête a estimé que cette interdiction, présentée comme une mesure destinée à éviter les tracasseries des agents des Douanes à l'encontre des équipages des bateaux, avait, « sans aucun doute, empêché l'activité de contrôle des agents des Douanes à bord du navire *Probo Koala* ».<sup>459</sup> La Commission a qualifié cette décision de « renonciation délibérée » du directeur général à la faculté de contrôle reconnue par l'article 49 du Code des Douanes.<sup>460</sup>

Selon la Commission internationale d'enquête sur les déchets toxiques dans le district d'Abidjan, les autorités ivoiriennes :

« n'ont pas vérifié si l'importation de ces déchets était « compatible avec une gestion efficace et écologiquement rationnelle desdits déchets », ni si elle était effectuée « de manière à protéger la santé humaine et l'environnement contre les effets nocifs qui pourraient en résulter ». <sup>461</sup>

#### LORSQUE LES AUTORITÉS AIDENT LE *PROBO KOALA* À PARTIR APRÈS AVOIR PROCÉDÉ AU DÉCHARGEMENT DES DÉCHETS TOXIQUES

Après le déversement, le ministère de l'Environnement a rapidement établi que les déchets provenaient du *Probo Koala*. Le Centre ivoirien antipollution (CIAPOL), organisme dépendant du ministère de l'Environnement, a tenté d'empêcher le départ du navire tant que l'enquête n'était pas terminée. <sup>462</sup> Or, les autorités portuaires ont insisté pour que le directeur du CIAPOL obtienne une réquisition du procureur de la République, sous prétexte qu'il n'était pas possible autrement de s'opposer au départ du *Probo Koala*, ce qui était faux. Le directeur général du port était en effet habilité à immobiliser n'importe quel navire aux fins d'enquête ou d'information. <sup>463</sup> Et la Commission nationale d'enquête de conclure que le directeur général du port a « gravement méconnu les pouvoirs et prérogatives liés à sa charge de Directeur Général du Port Autonome d'Abidjan et a de ce fait favorisé le départ du navire *Probo Koala* privant ainsi l'État de Côte d'Ivoire d'une pièce essentielle à la manifestation de la vérité. » <sup>464</sup>

Le commandant de la Capitainerie du Port a lui aussi facilité le départ du *Probo Koala*. En effet, le navire avait coincé son ancre et le commandant de la Capitainerie avait, alors même que le CIAPOL tentait de s'opposer à son départ, demandé « avec insistance à la société IRES de débloquer l'ancre du *Probo Koala*, afin qu'il puisse rapidement libérer le quai ». <sup>465</sup> La Commission nationale d'enquête a conclu que, en agissant de la sorte, le commandant de la Capitainerie s'était « substitué au consignataire WAIBS dont le rôle [était] d'assister le navire *Probo Koala*. » <sup>466</sup> Le commandant de la Capitainerie devait déclarer un peu plus tard à la Commission nationale d'enquête : « Bloquer un bateau coûte très cher et cela nécessite une autorisation appropriée dans la mesure où le navire a produit tous les documents exigés ». <sup>467</sup>

La Commission déclare dans son rapport que « les autorités portuaires ont fait preuve d'une complicité notoire aussi bien dans le déversement des déchets toxiques que dans le départ du *Probo Koala* ». <sup>468</sup> La Commission fait également observer que l'administrateur général de Puma Energy CI, le gérant de la Société WAIBS, l'ex-directeur général des Affaires maritimes et portuaires et le commandant de la Capitainerie étaient tous des officiers de la Marine et anciens salariés de la Sitram. Ceux-ci ont par ailleurs confirmé qu'ils se connaissaient très bien. <sup>469</sup>

La Commission nationale a également dénoncé « les attitudes observées [...] chez certains acteurs, [laissant] transparaître des indices de corruption et de recherche effrénée de gains au mépris de la vie humaine ». <sup>470</sup>

## RÉTABLISSEMENT DANS LEURS FONCTIONS DE PLUSIEURS FONCTIONNAIRES

Le 26 novembre 2006, le président de la République de l'époque a rétabli dans leurs fonctions, par décret, les chefs des administrations portuaires et douanières, ainsi que le gouverneur du district d'Abidjan, qui avaient été suspendus le 14 septembre précédent. Cette décision est intervenue quelques jours seulement après la publication du rapport de la Commission nationale d'enquête, qui avait sévèrement critiqué l'attitude d'un certain nombre de représentants de l'État, dont le directeur général du Port.<sup>471</sup>

Les fonctionnaires concernés ont retrouvé leur poste dès le 16 décembre 2006. Lors d'une émission télévisée demandant au chef de l'État de revenir sur sa décision, le Premier ministre de l'époque a réagi en affirmant que les décrets constituaient un « obstacle majeur dans la lutte contre l'impunité ».<sup>472</sup>

Les fonctionnaires mis en cause dans le déversement des déchets ont été rétablis dans leurs fonctions alors que l'enquête judiciaire dont ils faisaient l'objet était en cours.

## MANQUEMENTS ADMINISTRATIFS DIVERS

Le manque de coordination entre les différents services de l'État, voire leur antagonisme, a clairement joué un rôle majeur dans les dysfonctionnements qui ont permis le déversement des déchets.

L'agence de protection de l'environnement, le CIAPOL, a pour mission, au titre de la législation ivoirienne, d'analyser systématiquement les eaux du pays, de contrôler les zones côtières et d'appliquer les lois contre les pollutions du milieu marin.<sup>473</sup> Or, le CIAPOL n'a effectué aucun contrôle de ce type pour mesurer les éventuelles pollutions engendrées par le transport maritime. Cela s'explique, selon la Commission nationale d'enquête, par le fait que le CIAPOL n'avait jamais été convié par les autorités portuaires aux réunions qui déterminaient les mouvements des navires et que le directeur général du Port Autonome avait toujours refusé la présence permanente de ses agents au sein du périmètre portuaire.<sup>474</sup> Comme l'a noté le Rapporteur spécial sur les conséquences néfastes des mouvements et déversements de produits et déchets toxiques et nocifs pour la jouissance des droits de l'homme, le CIAPOL n'était pas « en mesure de procéder à des inspections systématiques des navires à quai ».<sup>475</sup>

## LES CARENCES DE LA GESTION DE LA DÉCHARGE D'AKOUÉDO

Le gouverneur du district d'Abidjan devait, aux termes de la loi, veiller à la protection de l'environnement et à la gestion des déchets au sein du territoire placé sous son autorité.<sup>476</sup> Or, la Commission nationale d'enquête a constaté que, concernant la décharge d'Akouédo, le gouverneur n'avait pas veillé à l'application des lois sur la gestion des déchets industriels.<sup>477</sup>

Le district d'Abidjan a conclu en 2002 un accord avec une entreprise privée, Pisa-Impex, qui a été chargée de la gestion de la décharge d'Akouédo. Aux termes de cet accord, Pisa-Impex était habilitée à recevoir tous les résidus apportés par les personnes et par les entreprises de collecte des ordures ménagères. L'accord précisait bien que les déchets toxiques et les résidus industriels étaient exclus.<sup>478</sup> Or, la Commission nationale d'enquête a constaté que la société Pisa-Impex recevait également des déchets industriels à la décharge d'Akouédo, en

violation de l'accord conclu.<sup>479</sup>

Interrogé par la police peu après le déversement, le gouverneur du district a affirmé qu'il n'était pas responsable du contrôle de l'élimination des déchets industriels.<sup>480</sup> Cette mission relevait selon lui du ministère des Transports, qui accordait les permis de mise en décharge pour ce type de déchets. Il estimait que les responsabilités qui avaient pu lui incomber en ce domaine avaient toutes été déléguées. Selon la Commission nationale d'enquête, cette assertion ne reposait sur aucune base légale, la loi précisant les compétences du district ne faisant aucune distinction entre les ordures ménagères et les autres types de déchets.<sup>481</sup> On peut également lire dans le rapport de la Commission :

« Les agents de Pisa-Impex gèrent la décharge d'Akouédo en violation flagrante des prescriptions du contrat de concession de service public et sans aucun contrôle du District d'Abidjan. La Commission note par ailleurs que la société Pisa-Impex n'a aucune expertise pour gérer une décharge comme celle d'Akouédo... »<sup>482</sup>

Tous ces manquements ont contribué au déversement illégal des déchets toxiques dans la décharge d'Akouédo et à divers autres endroits de la ville, ainsi qu'au départ d'Abidjan du *Probo Koala*, qui a ainsi échappé à toute enquête.

## RESPONSABILITÉ DE L'ÉTAT

En s'abstenant de faire appliquer les lois permettant d'interdire l'importation des déchets dangereux en Côte d'Ivoire, le gouvernement n'a pas pris toutes les mesures nécessaires pour empêcher Trafigura et la compagnie Tommy de porter atteinte au droit à la santé et au travail des personnes se trouvant sous sa juridiction. Les autorités n'ont pas appliqué la réglementation en matière d'agrément des entreprises chargées d'évacuer les déchets se trouvant à bord des navires. Elles n'ont inspecté ni le *Probo Koala* ni son contenu, et n'ont pas non plus vérifié la nature des déchets, alors qu'elles disposaient d'éléments indiquant que ceux-ci pouvaient être dangereux. Elles n'ont pas non plus joué leur rôle de régulateur de la décharge d'Akouédo et n'ont pas vérifié que les gestionnaires de cette dernière n'acceptaient pas des déchets industriels et dangereux.

Le gouvernement de la Côte d'Ivoire a failli à l'obligation qui était la sienne, au titre des articles 12.1 et 12.2(b) du Pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels, d'empêcher et de réduire « l'exposition de la population à certains dangers tels que [...] produits chimiques toxiques et autres facteurs environnementaux nocifs ayant une incidence directe sur la santé des individus ». <sup>483</sup> Le gouvernement s'est également dérobé aux obligations contractées au titre des Conventions de Bâle et de Bamako concernant la prévention du trafic, de l'importation et de l'élimination des déchets dangereux par des acteurs non habilités à effectuer de telles opérations. <sup>484</sup>

## FAUTES DIVERSES

Comme nous l'avons indiqué plus haut, le déversement de déchets toxiques dans un pays en voie de développement, qui se remettait à peine d'un conflit intérieur, a déclenché une crise politique, sanitaire et écologique à laquelle le gouvernement a eu toutes les peines du monde à répondre. Ce gouvernement a pris de nombreuses mesures louables pour répondre à

l'urgence, en mettant notamment en place des soins gratuits pour des dizaines de milliers de personnes, en faisant immédiatement appel à la solidarité internationale face à la crise et en s'efforçant, avec l'aide de l'ONU et d'un certain nombre d'autres organismes, d'évaluer l'impact possible de la catastrophe sur l'eau et la chaîne alimentaire. La réaction des autorités a cependant été également marquée par un certain nombre de carences. On peut ainsi regretter que le gouvernement n'ait pas mis en place des services sanitaires spécialement chargés de prendre en charge les communautés d'Abidjan les plus touchées par les conséquences du déversement, comme la population du Djibi-village. Le Comité des droits économiques, sociaux et culturels de l'ONU souligne que « le droit au traitement suppose la mise en place d'un système de soins médicaux d'urgence en cas d'accidents, d'épidémies et de risques sanitaires analogues, ainsi que la fourniture de secours en cas de catastrophe et d'aide humanitaire dans les situations d'urgence ». <sup>485</sup>

Le gouvernement a certes lancé une campagne de sensibilisation de la population et recruté une trentaine de psychologues, qui ont été chargés d'aider les victimes à surmonter leur angoisse et leur traumatisme, mais il n'a pas été capable de répondre aux demandes répétées de la population, qui exigeait d'être informée des risques potentiels d'une exposition aux déchets pour la santé et l'environnement. Comme nous le soulignons dans les chapitres suivants, qui traitent des solutions à envisager, ce manque d'informations était d'autant plus criant qu'il n'y a pas eu vraiment de suivi visant à déterminer les éventuels effets à moyen et à long terme sur la santé des personnes et sur l'environnement. Dans le doute, l'inquiétude concernant des conséquences néfastes potentielles ne peut que persister.

La collecte, l'analyse et la publication des informations sont essentielles à la protection des droits humains dans bien des cas. Le Comité des droits économiques, sociaux et culturels reconnaît l'importance de l'information pour la réalisation des droits, entre autres, à la santé et à l'eau,<sup>486</sup> soulignant que l'accès à l'éducation et à l'information en matière de santé était un élément important et déterminant du droit à la santé.<sup>487</sup>

On peut également reprocher au gouvernement de ne pas avoir pris de mesures pour protéger les droits à la santé et à la vie des détenus de la MACA, qui sont restés exposés aux déchets toxiques jusqu'en octobre 2006. Des prisonniers n'ont pas été évacués et les déchets sont restés à côté de la prison, alors que les autorités étaient au courant des risques qu'entraînait pour les détenus l'exposition à ces substances. Cette attitude est contraire aux obligations contractées par le gouvernement au titre de l'article 12 du Pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels. Elle viole également les articles 6, 7 et 10 du Pacte international relatif aux droits civils et politiques.

# CHAPITRE 9/ RESPONSABILITÉ DES PAYS-BAS, QUI N'ONT PAS EMPÊCHÉ L'EXPORTATION ET LE DÉVERSEMENT DE DÉCHETS TOXIQUES

## LES RESPONSABILITÉS LEGALES DES PAYS-BAS

Les Pays-Bas sont parties au Pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels, ainsi qu'à la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination (Convention de Bâle). Aux termes de ces traités, le gouvernement est tenu de réglementer les mouvements, les contrats, le transport et l'élimination de déchets dangereux pour veiller à ce que ces opérations ne mettent pas en danger les droits à la santé et à la vie, entre autres droits humains, de populations susceptibles d'être exposées à ce type de déchets.

Ce chapitre analyse les violations du droit international et de l'Union européenne (UE) commises par les Pays-Bas, ainsi que les infractions spécifiques au droit interne commises tant par des acteurs étatiques que non étatiques dans le pays. Il démontre que l'absence d'intervention des Pays-Bas pour empêcher les déchets de quitter le pays constituait une violation du droit national, européen et international relatif à l'environnement et – à la lumière des informations détenues par les autorités néerlandaises sur ces déchets et les risques sanitaires qu'ils posaient – une violation du droit international relatif aux droits humains. Plus précisément, les pouvoirs publics néerlandais ont violé leur obligation de protéger le droit à la santé défini par le Pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels, car ils se sont montrés incapables d'empêcher Trafigura et le *Probo Koala* d'exporter des déchets dangereux, qui ont finalement été déversés en Côte d'Ivoire.

## LES FAITS À AMSTERDAM

L'arrivée à Amsterdam du *Probo Koala* et le départ du navire de cette ville sont présentés dans le chapitre 3. Le navire a accosté le 2 juillet 2006, cherchant à éliminer des déchets qualifiés dans les documents de notification officiels d'« eau de nettoyage de citerne huileuse et résidus de cargaison au sens de l'annexe I de la Convention MARPOL » et d'« eau de nettoyage, de gazole et de soude caustique. »<sup>488</sup> Amsterdam Port Services (APS), installation de réception portuaire agréée, avait accepté de traiter les déchets et d'en décharger une partie sur l'une de ses barges dans la soirée du 2 juillet.<sup>489</sup> Cependant, tôt le lendemain matin, les autorités néerlandaises ont reçu des informations faisant état d'une odeur nauséabonde dans la zone portuaire et d'effets sur la santé, notamment des nausées et

des maux de tête, de personnes habitant à proximité des installations d'APS<sup>490</sup>. APS a alors prélevé un échantillon des déchets du *Probo Koala* pour analyse, qui a révélé une contamination bien plus élevée que prévue et une demande chimique en oxygène (DCO) supérieure à celle que cette société était apte à traiter.<sup>491</sup> APS a établi un devis révisé, reposant sur la nécessité d'envoyer les déchets dans une installation spéciale à Rotterdam, devis que Trafigura a refusé. La société a demandé à ce que les déchets soient rechargés à bord du *Probo Koala* dans l'intention de les éliminer ailleurs.<sup>492</sup>

En raison des plaintes suscitées par l'odeur fétide émanant des déchets et de la demande inhabituelle de Trafigura, qui souhaitait que les déchets stockés sur une barge d'APS soient rechargés, de nombreux services des autorités néerlandaises ont dû intervenir dans une procédure bureaucratique complexe. Les 3 et 4 juillet, les différents organismes publics et sociétés privées impliqués ont discuté de ce qu'il convenait de faire des déchets : Trafigura voulait les emporter, mais certains organismes publics ont mis en doute cette solution<sup>493</sup>.

## LES AUTORITÉS IMPLIQUÉES DANS LE PROCESSUS DÉCISIONNEL RELATIF AU *PROBO KOALA* ET AUX DÉCHETS

*[Le service de contrôle par l'État du port ou bureau néerlandais d'inspection navale (dépend du ministère des Transports, des Travaux publics et de la Gestion des eaux)]*

Le service de contrôle par l'État du port est responsable de l'inspection des navires étrangers dans les ports nationaux. Il est chargé de vérifier que l'état des navires et de leurs équipements est conforme aux règles internationales et que la dotation en personnel et l'exploitation de ces navires respectent ces règles.<sup>494</sup> Le service de contrôle par l'État du port est habilité à empêcher des navires de quitter un port et est responsable de la mise en œuvre du droit et des réglementations de l'Organisation maritime internationale (OMI), y compris de la Convention MARPOL.

### *Le port d'Amsterdam et sa direction*

L'autorité portuaire d'Amsterdam gère, exploite et assure le développement du port d'Amsterdam, sur ordre du conseil municipal. C'est un organisme public qui exerce ses activités dans un contexte commercial.

### *Le service de l'Environnement et des Bâtiments de la municipalité d'Amsterdam (Dienst Milieu en Bouwtoezicht ou DMB)*

Le service de l'Environnement et des Bâtiments, qui dépend de la municipalité d'Amsterdam, est responsable de l'application des règlements, de la surveillance et de l'octroi de licences conformément à la Loi relative à la gestion de l'environnement.

### *Le ministère du Logement, de l'Aménagement du territoire et de l'Environnement (Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu ou VROM)*

Ce ministère était responsable de l'environnement en 2006. En 2010, il a été fusionné avec le ministère des Transports, des Travaux publics et de la Gestion des eaux. Un nouveau ministère a alors vu le jour : celui des Infrastructures et de l'Environnement. Le VROM était chargé de la mise en œuvre de la Convention de Bâle.

À l'issue de longues discussions, tard dans la soirée du 4 juillet, le service de l'Environnement et des Bâtiments de la municipalité d'Amsterdam a autorisé APS à repomper les déchets à bord du *Probo Koala*,<sup>495</sup> et, le 5 juillet, le navire a repris la mer. L'escale suivante du navire était Paldiski, en Estonie, mais il était manifeste qu'il ne s'agissait pas là de la destination finale des déchets.<sup>496</sup>

## CE QUE LES AUTORITÉS NÉERLANDAISES SAVAIENT LORSQU'ELLES ONT LAISSÉ LES DÉCHETS QUITTER LE PAYS

L'autorisation donnée par les autorités néerlandaises au *Probo Koala* et à sa cargaison de quitter Amsterdam était une grave erreur. Bien qu'elles aient admis que des erreurs avaient été commises, les autorités néerlandaises ont défendu leur décision, affirmant qu'elles avaient été mal renseignées sur la nature des déchets à bord du *Probo Koala*.<sup>497</sup> Comme indiqué plus haut, Trafigura et le capitaine du navire avaient déclaré que les déchets transportés relevaient de la Convention MARPOL, provenant par conséquent de « l'exploitation normale d'un navire ». Ces déchets incluent des produits comme l'eau de lavage des citernes ou les résidus de cargaison du navire.<sup>498</sup> Ils sont relativement classiques, les ports disposant d'installations spécialisées pour les traiter. Cependant, les déchets à bord du *Probo Koala* ne provenaient pas de l'exploitation normale d'un navire, ils étaient le résultat d'un processus industriel, dont Trafigura savait qu'il produisait des déchets dangereux<sup>499</sup>.

Lorsqu'elles ont décidé de laisser le navire et sa cargaison quitter Amsterdam, les autorités néerlandaises étaient en possession d'autres informations que celles fournies par Trafigura et le capitaine du *Probo Koala*, directement et *via* le consignataire Bulk Maritime Agencies (BMA).

- Les pouvoirs publics néerlandais savaient que les déchets déchargés par le *Probo Koala* sur une barge d'APS avaient suscité des inquiétudes en raison de l'odeur qu'ils dégageaient.
- Ils savaient que l'alarme d'un instrument de mesure utilisé le 4 juillet par un haut fonctionnaire de la police pour analyser un échantillon des déchets s'était déclenchée, indiquant que les valeurs de sécurité fixées avaient été dépassées.<sup>500</sup>
- Ils savaient que des habitants avaient ressenti des effets sur leur santé (à savoir des nausées, des maux de tête et des vertiges) et s'en étaient plaints.
- Ils savaient que les analyses effectuées par APS avaient mis en évidence une DCO, valeur permettant de mesurer le niveau de contamination, sensiblement supérieure à celle des déchets relevant de la Convention MARPOL habituellement pris en charge par APS. Se fondant sur la description des déchets, APS avait estimé leur DCO à moins de 2 000 mg/l. Les analyses ont révélé que la DCO des déchets du *Probo Koala* s'élevait à environ 500 000 mg/l.
- Ils savaient aussi qu'APS, installation de réception portuaire agréée, dotée d'une expérience substantielle dans l'élimination des déchets des navires et capable de traiter les résidus relevant des annexes I à IV de la Convention MARPOL, avait déclaré qu'elle ne pouvait pas prendre en charge les déchets du *Probo Koala* et devrait les envoyer dans une

installation spécialisée à Rotterdam.

- Ils savaient que le montant du nouveau devis établi aux fins d'élimination des déchets était bien supérieur à celui du devis initial et reposait sur le niveau de contamination et sur la nécessité d'un traitement spécialisé.

## RISQUE PRÉVISIBLE POUR LA SANTÉ HUMAINE

Les autorités néerlandaises disposaient d'informations plus que suffisantes pour conclure raisonnablement que les produits transportés par le *Probo Koala* étaient dangereux, car elles savaient qu'ils présentaient un niveau de contamination très élevé et nécessitaient un traitement spécial. Elles savaient également qu'il existait des risques prévisibles pour la santé humaine en raison d'une part de la nature extrêmement toxique des produits et d'autre part des effets sur la santé de certains habitants d'Amsterdam, même après une exposition limitée à ces produits. Elles n'avaient pas besoin, ni n'auraient dû, selon le droit néerlandais, se fonder uniquement sur la description des déchets fournie par le Capitaine du *Probo Koala*. La nécessité d'un traitement spécialisé et les symptômes signalés par les personnes vivant à proximité des docks ne concordaient pas avec la description donnée par Trafigura et ses employés, ce qui aurait dû donner lieu à de plus amples recherches.

Les pouvoirs publics néerlandais détenaient deux autres renseignements entrant en ligne de compte dans la prise d'une décision avant le départ du *Probo Koala* :

- Ils ne connaissaient pas le lieu de dépôt des déchets.
- Le 3 juillet 2006, ils avaient reçu un fax anonyme où il était indiqué que les déchets seraient déversés en mer – information qu'ils ont manifestement prise au sérieux, puisqu'ils ont demandé aux autorités portuaires estoniennes de mesurer les déchets pour s'assurer qu'ils étaient toujours bien à bord à leur arrivée à Paldiski.

## RISQUE PRÉVISIBLE D'ÉLIMINATION INAPPROPRIÉE DES DÉCHETS

Il existait des éléments permettant aux autorités de soupçonner que l'élimination des produits dangereux dans de bonnes conditions et en toute sécurité n'était pas garantie. Le *Probo Koala* a quitté Amsterdam avec les déchets à son bord, car Trafigura refusait de payer les frais associés à l'élimination écologiquement rationnelle de ces déchets aux Pays-Bas. Le fait qu'une installation de réception portuaire agréée aux Pays-Bas ne soit pas à même de gérer les déchets devrait avoir éveillé des soupçons sur le lieu où la société comptait les éliminer. Le devis révisé a été établi par APS, une société officiellement reconnue comme installation de réception portuaire conformément à la Convention MARPOL. Rien ne permettait alors de penser que les affirmations d'APS selon lesquelles la société n'était pas apte à traiter les déchets étaient incorrectes, et rien ne permet de le penser encore aujourd'hui.

En outre, les autorités néerlandaises craignaient manifestement que les déchets ne soient déversés en mer. Pourtant, elles ont laissé partir le navire sans savoir où l'élimination en toute sécurité de ces déchets aurait lieu. Des déchets dangereux étaient donc en la possession d'un acteur dont les pouvoirs publics néerlandais doutaient des intentions

concernant l'élimination écologiquement rationnelle de ces déchets.

Les informations dont disposaient les pouvoirs publics à Amsterdam du 2 au 4 juillet 2006 étaient suffisantes pour justifier une action et, au minimum, pour mener de plus amples recherches sur les déchets avant d'autoriser le navire à quitter les Pays-Bas. Comme cela est expliqué plus bas, les cadres juridiques pertinents reposent précisément sur le risque pour la santé humaine et pour l'environnement rencontré par les Pays-Bas : la présence à bord d'un navire de produits dangereux, transportés vers l'Afrique dans des circonstances offrant des motifs raisonnables de préoccupation quant à l'intention du propriétaire ou du détenteur de ces produits.

## LES MOYENS JURIDIQUES D'ACTION

Les Pays-Bas disposaient des informations nécessaires pour agir, mais étaient aussi à même juridiquement de le faire. En vertu de plusieurs lois applicables dans le pays, les pouvoirs publics étaient habilités à inspecter le navire, à l'empêcher de quitter Amsterdam et à exiger l'élimination des déchets aux Pays-Bas. En outre, le pays n'avait pas seulement le droit au regard de la loi d'empêcher les déchets de quitter Amsterdam, il était tenu de le faire aux termes du droit international et européen.

## NON-APPLICATION DE LA LOI NÉERLANDAISE RELATIVE À LA GESTION DE L'ENVIRONNEMENT

Le déchargement d'une partie des déchets sur une barge d'APS à Amsterdam a constitué un élément crucial. Le fait qu'une partie des déchets ne se trouvait plus sur le navire, mais sur le territoire néerlandais après leur déchargement, semble être largement passé inaperçu à l'époque. Ce point revêtait toutefois une grande importance puisque le droit applicable aux déchets sur la barge relevait de la Loi néerlandaise relative à la gestion de l'environnement, qui interdit le transfert de déchets industriels ou dangereux à quiconque n'est pas autorisé à recevoir ce type de déchets.<sup>501</sup> La Loi relative à la gestion de l'environnement prévoit un certain nombre d'exceptions, mais aucune n'était applicable dans ce cas.<sup>502</sup> Une enquête officielle est parvenue à la conclusion suivante : « Il est indéniable que l'article 10.37 de la Loi relative à la gestion de l'environnement était applicable. »<sup>503</sup>

À l'époque, les autorités de contrôle ont principalement cherché à savoir si APS avait « accepté » juridiquement les déchets à bord de la barge. Cet élément semble avoir occulté l'importance du fait que les déchets ne se trouvaient plus à bord du *Probo Koala*.<sup>504</sup> Qu'APS ait ou non « accepté » juridiquement les déchets, des produits dont la DCO avait été estimée à environ 500 000 mg/l devaient être transférés à une tierce partie, le *Probo Koala*, qui non seulement n'avait pas été autorisé à recevoir des déchets toxiques en vertu de Loi relative à la gestion de l'environnement, mais avait également fait savoir clairement qu'elle procéderait au transport des déchets hors du territoire néerlandais, en d'autres termes à leur exportation – processus régi par le droit international et européen.

## NON-APPLICATION DU RÉGIME DE BÂLE ET DU RÉGLEMENT EUROPÉEN CONCERNANT LES TRANSFERTS DE DÉCHETS

Les déchets transportés à bord du *Probo Koala* étaient des déchets dangereux au sens du

droit international (Convention de Bâle). Ils ne pouvaient donc être transférés de la compétence d'un État à celle d'un autre que dans le respect des termes de la Convention de Bâle, qui régit les mouvements transfrontières de déchets dangereux. Comme cela a été expliqué précédemment, les déchets générés par Trafigura ne relevaient pas de la Convention MARPOL, contrairement à ce qu'avait affirmé la société aux autorités néerlandaises. Les déchets relevant de la Convention MARPOL sont des déchets générés lors de l'exploitation normale d'un navire. Le lavage à la soude caustique du coke de pétrole ne peut être considéré comme une opération d'exploitation normale d'un navire au regard de ce texte.

L'odeur émanant des déchets, les effets signalés sur la santé, le fait que le service de l'Environnement et des Bâtiments avait initialement considéré ces déchets comme « dangereux » au regard de la Loi sur la gestion environnementale, l'incapacité d'APS de traiter les déchets et la valeur de DCO d'environ 500 000 mg/l étaient des signes clairs que les déchets ne provenaient pas de l'« exploitation normale d'un navire ». Bien que la section 10.37 de la Loi de gestion environnementale ait été initialement mentionnée (mais plus tard ignorée) à propos du déchargement des déchets du *Probo Koala*, les autorités ne semblent pas s'être interrogées sur le cadre juridique qui aurait dû globalement s'appliquer aux déchets.

Le Rapporteur spécial des Nations unies sur les conséquences néfastes des mouvements et déversements de produits et déchets toxiques et nocifs pour la jouissance des droits de l'homme, qui a également examiné cette affaire, a conclu qu'« il aurait fallu inspecter le navire et analyser des échantillons pour établir l'origine et la composition exacte des déchets et ainsi déterminer quel était le cadre juridique applicable ». <sup>505</sup>

Or, l'enquête officielle qui a été menée par la suite a révélé que, malgré les problèmes manifestes suscités par les déchets, les pouvoirs publics n'ont pas remis en cause leur classification par Trafigura comme déchets relevant de la Convention MARPOL ni le droit de Trafigura de les transporter vers un autre pays sans appliquer les procédures de contrôle de la Convention de Bâle ou du Règlement européen concernant les transferts de déchets. Les déchets relevaient alors de toute évidence de la compétence des Pays-Bas (en mer ou à bord de la barge). Ainsi, tout transfert vers un autre pays aurait dû être défini comme un mouvement transfrontière, soumis au régime de Bâle et au Règlement européen concernant les transferts de déchets, qui transpose la Convention de Bâle dans la législation européenne. <sup>506</sup>

S'il est vrai que les pouvoirs publics ont pu penser dans un premier temps que les produits étaient des déchets MARPOL classiques, il aurait dû leur paraître évident qu'ils relevaient du régime de Bâle après l'obtention de plus amples informations sur leur nature.

Les autorités néerlandaises pouvaient ainsi raisonnablement envisager la possibilité que les déchets concernés soient dangereux, qu'ils ne relèvent pas de la Convention MARPOL et que la Convention de Bâle et le Règlement européen concernant les transferts de déchets régissent tout mouvement des déchets au-delà des frontières nationales.

Toutefois, même si l'on admet que les pouvoirs publics n'ont pas considéré l'application du régime de Bâle, ils n'ont pas non plus appliqué la Convention MARPOL. S'ils avaient

appliqué le régime MARPOL, ils auraient de toute manière agi différemment.

#### ABSENCE DE PLEINE MISE EN ŒUVRE DE LA CONVENTION MARPOL ET DE LA DIRECTIVE DE L'UE SUR LES INSTALLATIONS DE RÉCEPTION PORTUAIRES

Comme indiqué plus haut, la Convention de Bâle régit les déchets dangereux mais pas les « déchets provenant de l'exploitation normale d'un navire ». <sup>507</sup> Ceux-ci relèvent de la Convention MARPOL. <sup>508</sup> L'objectif de ce texte est de réglementer l'élimination des substances dangereuses en mer. Ce type de substances doit être rejeté dans une « installation de réception ». <sup>509</sup> Si les autorités néerlandaises avaient appliqué correctement le régime MARPOL et le droit de l'UE associé, le désastre qui s'est produit à Abidjan aurait pu être évité.

En vertu de la Directive de l'Union européenne sur les installations de réception portuaires, qui transpose la Convention MARPOL dans la législation européenne, les États membres sont tenus d'assurer la disponibilité d'installations de réception portuaires adéquates, en mesure de recueillir les types et les quantités de déchets d'exploitation des navires et de résidus de cargaison provenant des navires utilisant habituellement le port. <sup>510</sup>

L'article 7 de la Directive traite du dépôt des déchets d'exploitation des navires <sup>511</sup>. Aux termes de cet article, le capitaine d'un navire faisant escale dans un port de l'UE doit, avant de quitter le port, déposer tous les déchets d'exploitation du navire dans une installation de réception portuaire. Des exceptions sont toutefois prévues : « [U]n navire peut être autorisé à prendre la mer pour le port d'escale suivant sans déposer ses déchets d'exploitation s'il s'avère [...] qu'il est doté d'une capacité de stockage spécialisée suffisante pour tous les déchets d'exploitation qui ont été et seront accumulés pendant le trajet prévu jusqu'au port de dépôt ». <sup>512</sup> (passage souligné par nos soins)

Même si les autorités n'avaient eu aucun doute sur les informations erronées fournies par Trafigura au sujet des déchets, et estimé qu'elles avaient affaire à des déchets d'exploitation du navire « normaux » – qui auraient pu par conséquent être conservés à bord si la capacité de stockage du navire était suffisante –, deux points importants auraient dû être pris en considération.

En premier lieu, la Directive de l'UE ne s'appliquait pas aux déchets déjà déchargés sur la barge d'APS. Que ces déchets aient ou non été « acceptés » par APS, ils auraient dû rester à Amsterdam conformément à la Loi relative à la gestion de l'environnement et au Règlement européen concernant les transferts de déchets.

En second lieu, la Directive de l'UE subordonne spécifiquement la conservation de déchets à bord d'un navire au « port de dépôt ». Les Pays-Bas n'avaient pas connaissance du port de dépôt. Même si le port d'escale suivant du navire était Paldiski, en Estonie, les communications échangées au moment des faits indiquent clairement que le Probo Koala n'avait pas l'intention d'y décharger les déchets. Souhaitant recharger les déchets à bord du navire, Falcon Navigation avait envoyé le courriel suivant à BMA, le consignataire néerlandais : « Les eaux de lavage doivent être conservées à bord et éliminées à la prochaine occasion propice ». <sup>513</sup> Cette information a par la suite été communiquée aux autorités municipales. <sup>514</sup>

Un autre article de la Directive de l'UE est applicable aux événements qui se sont produits à Amsterdam. Il dispose : « Lorsqu'il y a de bonnes raisons de croire que le port où il est prévu de déposer les déchets ne dispose pas d'installations adéquates ou que ce port n'est pas connu et qu'il y a, par conséquent, un risque que les déchets soient déversés en mer, l'État membre prend toutes les mesures nécessaires pour éviter la pollution marine, si nécessaire en obligeant le navire à déposer ses déchets avant de quitter le port. »<sup>515</sup> (passage souligné par nos soins)

Dans cette affaire, le port où il était prévu de déposer les déchets était inconnu, et les Pays-Bas prévoyaient effectivement « un risque que les déchets soient déversés en mer », mais ils n'ont pas pris « toutes les mesures nécessaires pour éviter la pollution marine, si nécessaire en obligeant le navire à déposer ses déchets avant de quitter le port ».

Qui plus est, dans la notification préparée par le capitaine Chertov et envoyée par BMA aux autorités portuaires d'Amsterdam, il était indiqué que les déchets incluaient des « résidus de cargaison » ainsi que de l'eau de nettoyage de citerne huileuse.<sup>516</sup> L'article 10 de la Directive de l'UE dispose que les résidus de cargaison doivent être déposés dans une installation de réception portuaire, conformément aux dispositions de la Convention MARPOL.<sup>517</sup> Aucune exception n'est prévue.

La Directive de l'UE imposant l'élimination de certains types de produits, il aurait fallu se demander si les déchets transportés relevaient de ce texte. Étant donné les anomalies déjà mentionnées (l'odeur, l'incapacité d'APS de traiter les déchets), ainsi que l'absence de port de dépôt spécifique, de plus amples recherches auraient dû être effectuées et l'élimination obligatoire des déchets envisagée.

La Directive de l'UE exige des États membres qu'ils veillent à la mise en place d'une procédure effective d'inspection des navires.<sup>518</sup> Le service de contrôle par l'État du port qui, aux Pays-Bas, est une instance nationale relevant du ministère des Transports, des Travaux publics et de la Gestion des eaux, est responsable de la mise en œuvre de cette disposition. La Directive de l'UE reconnaît que tous les navires ne peuvent pas faire l'objet d'une inspection, mais dispose :

*« [L]es États membres accordent, lors de la sélection des navires devant faire l'objet d'une inspection, une attention particulière :*

*- aux navires qui ne respectent pas les exigences de notification visées à l'article 6,*

*- aux navires pour lesquels l'examen des renseignements fournis par le capitaine conformément à l'article 6 donne d'autres raisons de croire que le navire ne satisfait pas à la présente directive... »<sup>519</sup>*

L'article 6 prévoit que le capitaine d'un navire en partance pour un port situé dans la Communauté (par exemple Amsterdam) doit compléter « fidèlement et exactement » le formulaire de l'annexe II.<sup>520</sup> Les Pays-Bas avaient des raisons de croire que les informations fournies par le capitaine du Probo Koala étaient inexactes, en raison de l'odeur et des résultats préliminaires de l'analyse de l'échantillon prélevé par APS le 3 juillet, qui ont révélé une DCO d'environ 500 000 mg/l (dans le cadre d'une procédure judiciaire ultérieure, le

capitaine Chertov a été déclaré coupable d'avoir fourni des informations erronées). À la lumière de ces éléments, il est difficile de comprendre pourquoi les autorités n'ont pas inspecté le navire ni effectué d'autres analyses des déchets. L'opinion suivante a été exprimée dans l'enquête officielle menée par la municipalité d'Amsterdam :

*« Si le service de contrôle par l'État du port avait identifié des raisons – étant donné la singularité des événements et les discordances concernant la prochaine escale (Paldiski en Estonie dans la notification préalable d'arrivée, « prendre la mer dans l'attente de nouvelles instructions » dans les autres formulaires et, ultérieurement, « à la prochaine occasion propice ») – de procéder à une inspection plus approfondie, et s'il avait décidé de prendre les mesures nécessaires pour immobiliser provisoirement le Probo Koala, l'issue du processus décisionnel à Amsterdam aurait pu être différente. »<sup>521</sup>*

La gestion de la situation à Amsterdam en juillet 2006 a été à l'opposé des exigences prévues par la loi. Comme indiqué dans le chapitre 3, les autorités portuaires d'Amsterdam ont été informées par le service de contrôle par l'État du port qu'il « n'exist[ait] pas de fondement juridique au titre des réglementations MARPOL permettant d'empêcher le navire de recharger les résidus et de les déposer dans un autre port, étant donné que la capacité de stockage du navire était suffisante et que le propriétaire du navire était libre de le faire », et le service de l'Environnement et des Bâtiments de la municipalité a donné à APS l'autorisation de recharger les déchets de la barge sur le navire.<sup>522</sup> Le non-respect du cadre juridique en vigueur a été fortement critiqué dans l'enquête officielle.

#### INFRACTION AU PACTE INTERNATIONAL RELATIF AUX DROITS ÉCONOMIQUES, SOCIAUX ET CULTURELS

Le Pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels (PIDESC), auquel les Pays-Bas sont parties, garantit « le droit qu'a toute personne de jouir du meilleur état de santé physique et mentale qu'elle soit capable d'atteindre ». Le Comité des droits économiques, sociaux et culturels a déclaré :

*« Pour s'acquitter des obligations internationales leur incombant au titre de l'article 12, les États parties doivent respecter l'exercice du droit à la santé dans les autres pays et empêcher tout tiers de violer ce droit dans d'autres pays s'ils sont à même d'influer sur ce tiers en usant de moyens d'ordre juridique ou politique compatibles avec la Charte des Nations Unies et le droit international applicable. »<sup>523</sup>*

Les Principes de Maastricht relatifs aux obligations extraterritoriales des États dans le domaine des droits économiques, sociaux et culturels, adoptés par un groupe d'experts en droit international et basés sur le droit international, ont pour objectif de préciser le contenu des obligations extraterritoriales qu'ont les États de concrétiser les droits économiques, sociaux et culturels.<sup>524</sup> Ils énoncent que les « États doivent cesser tout acte ou omission qui crée un risque réel de rendre impossible ou de nuire à la jouissance des droits économiques, sociaux et culturels en dehors de leur territoire. La responsabilité des États est engagée lorsqu'une telle négation ou atteinte est un résultat prévisible de leur comportement. »<sup>525</sup>

En reconnaissant que les États sont responsables des conséquences de leur conduite sur les droits humains en dehors de leur territoire, dans certaines circonstances, le Comité des droits

économiques, sociaux et culturels reprend une opinion juridique de plus en plus partagée selon laquelle cette responsabilité est essentielle à la protection satisfaisante des droits humains. Lorsque des décisions ou des actions dans un État entraînent des atteintes aux droits humains dans un autre État, ces deux États peuvent être tenus pour responsables, en particulier si les conséquences négatives étaient raisonnablement prévisibles. De même, l'incapacité d'un État à prendre des mesures légitimes pour contrôler ou encadrer la conduite de ses agents ou d'acteurs non étatiques domiciliés sur son territoire peut induire des atteintes aux droits fondamentaux dans un autre État qu'il est difficile de prendre en charge ou de réparer efficacement.

Au minimum, le respect du droit à la santé dans d'autres pays signifie que les États doivent prendre en considération les risques prévisibles qu'encourt ce droit dans un autre État et agir s'ils disposent de la capacité juridique et technique de le faire. Comme cela a été expliqué précédemment dans ce chapitre, les autorités néerlandaises disposaient non seulement d'informations suffisantes indiquant que les produits transportés par le *Probo Koala* étaient dangereux et que l'exposition à ces produits pouvait avoir des effets négatifs sur la santé, mais étaient aussi légalement tenues et en mesure d'agir pour empêcher ces produits de quitter les Pays-Bas et de nuire à la santé d'autres personnes. Les conventions de Bâle et MARPOL traitent spécifiquement des déchets transférés du territoire d'un État à celui d'un autre par bateau.

Le principal objectif des conventions de Bâle et MARPOL ainsi que du droit des Pays-Bas et de l'UE relatif aux déchets des navires et aux mouvements de ces déchets est de protéger l'environnement et la santé humaine contre leur élimination dans de mauvaises conditions. Malgré leurs doutes quant à la législation applicable, les pouvoirs publics néerlandais ont fait entièrement abstraction de cet objectif alors même qu'il aurait dû les amener à agir davantage, quelle que soit la complexité de la situation.

Le droit international et européen relatif au contrôle et à la gestion des déchets, y compris les régimes de Bâle et MARPOL, est fondé sur la conduite d'États autres que celui constituant la destination finale des déchets. Si l'on impute uniquement les effets néfastes du déversement de déchets toxiques à l'État où ces déchets sont déposés ou bien où les effets sont ressentis, le principe central du droit international dans ce domaine est mis à mal.

Le gouvernement de Côte d'Ivoire est responsable des violations du droit à la santé de sa population, parce qu'il n'a pas appliqué comme il y est tenu les lois visant à prévenir l'importation de déchets dangereux dans le pays. Cependant, étant donné que ces violations ont résulté de l'incapacité d'un ou de plusieurs États de s'acquitter de leurs obligations au regard des régimes de Bâle et MARPOL et d'interdire l'exportation et le transfert de déchets dangereux, la responsabilité de ces autres États est aussi engagée, car ils ont manqué aux obligations internationales qui sont les leurs aux termes de l'Article 12 du PIDESC. Les Pays-Bas ont donc contrevenu à l'obligation de protéger du droit à la santé dans d'autres pays au titre de l'Article 12 du PIDESC.

#### L'INACTION SE POURSUIT MALGRÉ LA DÉCOUVERTE DE L'ERREUR COMMISE

L'autorisation accordée au *Probo Koala* de reprendre la mer le 5 juillet 2006 n'a pas été la seule erreur des autorités néerlandaises. Après le départ du navire, les policiers qui avaient

enquête sur les événements qui s'étaient déroulés au port ont poursuivi leurs investigations. Ils ont contacté Falcon Navigation, société basée en Grèce chargée de gérer les activités courantes du *Probo Koala* pour Trafigura, qui leur a indiqué que le navire n'avait pas procédé à un nettoyage de ses citernes mais à un lavage à la soude caustique du coke de pétrole.<sup>526</sup>

La police néerlandaise a alors contacté un cadre de Trafigura basé à Londres, Naeem Ahmed, le 15 août. Lors de l'appel, un policier a obtenu confirmation que les déchets à bord du *Probo Koala* avaient été générés par une opération de lavage à la soude caustique et qu'il ne s'agissait donc pas d'« eaux de nettoyage de citerne » comme Trafigura l'avait précédemment affirmé à Amsterdam.<sup>527</sup> En outre, ce policier a déclaré à Naeem Ahmed que Trafigura devait s'assurer que les déchets soient bien classés comme résidus chimiques et non comme résidus MARPOL à des fins d'élimination. Le *Probo Koala* se trouvait alors au Nigeria, tentant de nouveau de décharger sa cargaison – la tragédie d'Abidjan n'avait pas encore eu lieu.

La police néerlandaise avait à ce moment-là de nouveaux motifs graves de préoccupation : elle connaissait l'origine des déchets ; elle savait de toute évidence qu'ils ne relevaient pas de la Convention MARPOL et étaient dangereux ; et elle savait qu'ils se trouvaient désormais en Afrique. En outre, plus d'un mois après que le *Probo Koala* eut tenté de décharger sa cargaison à Amsterdam, la destination des déchets n'avait toujours pas été confirmée, et la police savait, ou aurait dû savoir, qu'elle avait affaire à un mouvement transfrontière de déchets dangereux, qui relève du droit international.

Ces informations supplémentaires auraient dû entraîner l'intervention des autorités compétentes et, conformément à la Convention de Bâle et au PIDESC, des mesures auraient dû être prises pour identifier le lieu de dépôt des déchets et pour contacter les autorités nigérianes. Qui plus est, la police néerlandaise aurait dû faire savoir à Trafigura que l'élimination des déchets dans un pays africain était illégale et exiger leur retour aux Pays-Bas pour qu'ils soient traités dans de bonnes conditions.

Aucune de ces mesures n'a été prise. Cette affaire, qui aurait dû être traitée au niveau de l'État, n'a fait l'objet que de contacts entre la police et la société. Le policier a justifié de la façon suivante son comportement :

*« Je n'aurais jamais imaginé que Trafigura abandonnerait ses déchets en Afrique. Je pensais que, si je continuais à téléphoner à Ahmed, la société ne déverserait pas ses déchets en mer mais les conserverait à bord jusqu'à ce que le navire revienne en Europe. Si je n'ai pas fait part du problème à mes supérieurs, c'est que je sais par expérience que rien n'aurait été fait. »*<sup>528</sup>

Même si le policier semble véritablement avoir agi dans le but d'empêcher le déversement des déchets, le fait qu'il est estimé que le problème ne pouvait pas être signalé aux autorités supérieures est un motif de préoccupation.

En vertu de la Convention de Bâle et du Règlement européen concernant les transferts de déchets, qui transpose la Convention de Bâle dans la législation de l'UE, les Pays-Bas étaient tenus de veiller à la réimportation des déchets ou, dans le cas où cela s'avérait impossible, de s'assurer qu'ils étaient éliminés dans le respect de l'environnement. Le Règlement européen concernant les transferts de déchets stipule ainsi :

« Si le trafic illégal est le fait du notifiant des déchets, l'autorité compétente d'expédition veille à ce que les déchets en question : a) soient ramenés dans l'État d'expédition par le notifiant ou, le cas échéant, par l'autorité compétente elle-même ; b) soient éliminés ou valorisés d'une autre manière, selon des méthodes écologiquement saines, dans un délai de trente jours à compter du moment où l'autorité compétente a été informée du trafic illégal ou dans tout autre délai dont les autorités compétentes concernées pourraient convenir. »<sup>529</sup>

## POURQUOI LES ORGANISMES DE CONTRÔLE ONT-ILS COMMIS TANT D'ERREURS?

Cette question a été étudiée dans le rapport publié à l'issue de l'enquête officielle menée par la municipalité d'Amsterdam. Deux problèmes majeurs, qui nécessitent un examen plus approfondi, ont été identifiés.

### CONFUSION DES ORGANISMES DE CONTRÔLE AU SUJET DU DROIT

Les recherches effectuées par la municipalité d'Amsterdam (publiées dans le rapport de la Commission Hulshof) et par le Rapporteur spécial des Nations unies sur les conséquences néfastes des mouvements et déversements de produits et déchets toxiques et nocifs pour la jouissance des droits de l'homme ont mis en évidence la confusion des différents organismes de contrôle aux Pays-Bas quant aux lois ou aux réglementations applicables.<sup>530</sup> Il semble en particulier que les dispositions de la Loi néerlandaise relative à la gestion de l'environnement ainsi que leur application aux déchets déchargés sur la barge d'APS aient été mal interprétées. Dans un premier temps, le service municipal de l'Environnement et des Bâtiments a indiqué à APS que le repompage des déchets à bord du *Probo Koala* serait contraire à ce texte.<sup>531</sup> Cependant, après avoir consulté APS et ses avocats, le service a modifié sa position.<sup>532</sup> Le service de contrôle par l'État du port, institution responsable d'inspecter les navires étrangers et dont le mandat repose sur les dispositions de la Convention MARPOL, a prodigué des conseils erronés aux autorités portuaires d'Amsterdam. Il a déclaré au directeur du port qu'il « n'exist[ait] pas de fondement juridique au titre des réglementations MARPOL permettant d'empêcher le navire de recharger les résidus (« slops ») et de les déposer dans un autre port, étant donné que [...] le propriétaire du navire était libre de le faire ». Comme expliqué plus haut, au titre de la Directive de l'UE qui met en œuvre la Convention MARPOL, il existait plusieurs fondements juridiques pour interdire au navire de reprendre la mer avec les déchets à son bord. La Loi néerlandaise relative à la gestion de l'environnement et la Convention MARPOL ont bien été citées (sans résultat) par les autorités compétentes, mais la Convention de Bâle et le Règlement européen concernant les transferts de déchets ne semblent pas du tout avoir été pris en considération, alors que ces deux textes traitent de l'exportation de déchets dangereux.

### PRÉPONDÉRANCE DES PRESSIONS FINANCIÈRES SUR L'ÉTAT DE DROIT

À la lumière des informations provenant des enquêtes rendues disponibles après les événements d'Amsterdam, il est clair que des considérations d'ordre financier ont joué un rôle important dans les décisions d'autoriser le repompage des déchets sur le *Probo Koala* et d'autoriser le départ du navire et de sa cargaison dangereuse. Trafigura avait averti APS que

tout retard dans le plan de route du *Probo Koala*, qui retarderait de fait l'arrivée et le séjour du navire à Paldiski, coûterait 250 000 dollars.<sup>533</sup> Lorsque les autorités ont refusé d'autoriser le rechargement des déchets toxiques à bord du *Probo Koala*, le directeur d'APS, craignant que le navire ne parte et que la société n'ait à payer les coûts supplémentaires de traitement, s'est plaint au service de l'Environnement et des Bâtiments le 3 juillet dans la soirée.<sup>534</sup>

Par la suite, des préoccupations d'ordre financier sont venues s'ajouter à une procédure déjà difficile. La situation s'est encore compliquée lorsqu'APS a sollicité une ordonnance de saisie des soutes du *Probo Koala* (propriété de Trafigura Beheer BV, l'affrètement du navire). Il s'agissait d'une mesure de sécurité, au cas où APS soit contrainte de prendre à sa charge le traitement des déchets, puisque Trafigura avait refusé d'en payer les coûts supplémentaires. Les pouvoirs publics locaux sont alors intervenus pour tenter de convaincre Trafigura de fournir à APS une garantie bancaire pour le traitement des déchets, en vain.<sup>535</sup>

Le rapport de la Commission Hulshof a noté que le « sentiment d'urgence » avait joué un rôle dans la décision des autorités selon laquelle rien ne justifiait une interdiction de rechargement des déchets : « La Commission suppose que ce sentiment d'urgence trouve son origine dans des considérations financières. »<sup>536</sup>

La conclusion du rapport Hulshof était la suivante : « Quelle que soit la solution choisie, les fonctionnaires de différents organismes doivent prendre des mesures solides pour veiller à ce que des considérations financières ne fassent pas obstacle à la prise de décisions rapides et saines. » Même si plusieurs fonctionnaires ne savaient pas quelle loi s'appliquait dans cette affaire, les pressions dont ils ont fait l'objet en raison de considérations financières, et leur assujettissement à ces pressions « ont altéré [leur] vision du cœur du problème ».<sup>537</sup>

# **PARTIE III    LE COMBAT POUR LA JUSTICE**

# CHAPITRE 10/ LE DROIT À UN RECOURS EFFECTIF ET À DES RÉPARATIONS

Toutes les victimes de violations des droits humains ont droit à un recours effectif. Ce droit est consacré par divers traités et instruments régionaux et internationaux relatifs aux droits humains<sup>538</sup>, et constitue une règle du droit international coutumier.<sup>539</sup>

Le Comité des droits économiques, sociaux et culturels a donné des précisions sur l'obligation des États d'assurer un recours effectif en cas de violations des droits économiques, sociaux et culturels au titre de l'article 2(1) du PIDESC. Il a déclaré que « les normes du Pacte doivent être dûment reconnues dans le cadre de l'ordre juridique national, toute personne ou groupe lésé doit disposer de moyens de réparation, ou de recours, appropriés et les moyens nécessaires pour faire en sorte que les pouvoirs publics rendent compte de leurs actes doivent être mis en place».<sup>540</sup>

En ce qui concerne le droit à la santé, le Comité a souligné que les personnes ou les groupes dont ce droit a été bafoué doivent « avoir accès à des recours effectifs, judiciaires ou autres, à l'échelle nationale et internationale. Toutes les victimes d'atteintes à ce droit sont nécessairement fondées à recevoir une réparation adéquate, sous forme de restitution, indemnisation, satisfaction ou garantie de non-répétition. »<sup>541</sup>

Le droit à un recours effectif a une vaste portée et inclut des règles de fond comme des éléments de procédure. Il garantit à la victime :

- un accès effectif à la justice, dans des conditions d'égalité ;
- une réparation adéquate, effective et rapide du préjudice subi ;
- l'accès aux informations utiles concernant les violations et les mécanismes de réparation.<sup>542</sup>

Les organismes internationaux de surveillance des droits humains ont déclaré que, au regard du droit à un recours effectif, toutes les allégations de violations devaient faire l'objet d'enquêtes approfondies et efficaces menées dans les meilleurs délais par des mécanismes indépendants et impartiaux.<sup>543</sup> Par ailleurs, le Comité des droits de l'homme des Nations unies a insisté sur le fait que, lorsque les enquêtes révélaient des violations, les États parties étaient tenus de veiller à ce que les responsables soient traduits en justice. Le fait de ne pas enquêter sur des allégations de violations ou de ne pas traduire en justice les auteurs de telles violations pourrait en soi donner lieu à une infraction au Pacte international relatif aux

droits civils et politiques (PIDCP). Le Comité a indiqué que ces obligations se rapportaient notamment aux violations assimilées à des crimes au regard du droit national ou international<sup>544</sup>. En vertu de la Convention de Bâle, les États parties sont tenus de considérer le trafic illicite de déchets dangereux comme une infraction pénale et d'adopter les lois nationales nécessaires pour interdire et réprimer ce trafic.<sup>545</sup>

La réparation désigne les mesures concrètes qui doivent être prises pour remédier aux souffrances des victimes et les aider à reconstruire leur vie. L'objectif des réparations consiste à « autant que possible, effacer toutes les conséquences de l'acte illicite et rétablir l'état qui aurait vraisemblablement existé si ledit acte n'avait pas été commis ».<sup>546</sup>

Il existe cinq formes reconnues de réparations, qui incluent un large éventail de mesures visant à réparer le préjudice causé aux victimes : la restitution, l'indemnisation, la réadaptation, la satisfaction et les garanties de non-répétition.<sup>547</sup>

La **restitution** comprend les mesures ayant pour but de rétablir, dans la mesure du possible, la victime dans la situation qui était la sienne avant la violation subie, par exemple la restitution des terres ou de l'emploi.<sup>548</sup>

L'**indemnisation** implique un versement pour compenser « tout dommage [...] qui se prête à une évaluation économique ».<sup>549</sup> Bien que le préjudice causé par la violation et le montant de l'indemnisation associée doivent être évalués en termes économiques, cela ne signifie pas pour autant que l'indemnisation porte exclusivement sur des dommages matériels. Les Principes fondamentaux et directives des Nations unies concernant le droit à un recours et à réparation des victimes de violations flagrantes du droit international relatif aux droits humains et de violations graves du droit international humanitaire<sup>550</sup> offrent une vaste définition des dommages, qui incluent : « a) le préjudice physique ou psychologique ; b) les occasions perdues, y compris en ce qui concerne l'emploi, l'éducation et les prestations sociales ; c) les dommages matériels et la perte de revenus, y compris la perte du potentiel de gains ; d) le dommage moral ; e) les frais encourus pour l'assistance en justice ou les expertises, pour les médicaments et les services médicaux et pour les services psychologiques et sociaux. »<sup>551</sup>

La **réadaptation** vise à remédier aux dommages physiques et psychologiques causés aux victimes, par notamment « une prise en charge médicale et sociale ainsi que l'accès à des services juridiques et sociaux ».<sup>552</sup>

La **satisfaction** comprend des mesures symboliques importantes telles que : la vérification des faits et la divulgation complète et publique de la vérité ; des excuses publiques, notamment la reconnaissance des faits et l'acceptation de responsabilité ; et des sanctions judiciaires et administratives à l'encontre des personnes responsables des violations.<sup>553</sup>

Les **garanties de non-répétition** incluent des mesures qui contribuent aussi à la prévention, par exemple réexaminer et réformer les lois favorisant ou permettant des violations ; encourager l'observation de normes internationales par les fonctionnaires ; et renforcer l'indépendance du pouvoir judiciaire.<sup>554</sup>

Toutes ces formes de réparations ne s'appliquent pas nécessairement à toutes les atteintes aux droits fondamentaux. Dans chaque situation, il convient de déterminer les mesures de réparation nécessaires pour remédier au préjudice spécifique causé. Ce processus doit prendre en compte les points de vue des victimes, qui sont les mieux placées pour connaître leurs besoins, et la décision finale doit être proportionnelle à la gravité des faits.

Pour qu'un recours soit effectif, une victime doit avoir véritablement et facilement accès à une procédure à même de mettre fin et de réparer les effets de la violation.<sup>555</sup> Lorsqu'il est établi qu'une violation a été commise, la victime doit réellement recevoir réparation du préjudice subi.<sup>556</sup> Le recours doit aussi être abordable et rapide.<sup>557</sup>

Lorsqu'une personne a subi des violations des droits humains aux mains de plusieurs États, elle a droit à une réparation pleine et entière pour l'ensemble des violations. Tant que n'est pas mis en œuvre le droit à un recours effectif concernant un acte dont un État donné est responsable, cet État demeure tenu d'assurer un accès véritable à une procédure à même de garantir ce droit.<sup>558</sup>

Comme évoqué plus haut dans le présent rapport, tous les États sont tenus de protéger les personnes contre des violations de leurs droits humains commises par des tiers. Au titre de cette obligation, ils doivent aussi prendre les mesures qui s'imposent pour enquêter sur les atteintes aux droits fondamentaux et offrir aux victimes un recours effectif. Cette obligation est réaffirmée dans les Principes directeurs des Nations unies relatifs aux entreprises et aux droits de l'homme élaborés par le Représentant spécial du Secrétaire général chargé de la question des droits de l'homme et des sociétés transnationales et autres entreprises :

*« Les États ont l'obligation de protéger lorsque des tiers, y compris des entreprises, portent atteinte aux droits de l'homme sur leur territoire et/ou sous leur juridiction. Cela exige l'adoption de mesures appropriées pour empêcher ces atteintes, et lorsqu'elles se produisent, enquêter à leur sujet, en punir les auteurs, et les réparer par le biais de politiques, de lois, de règles et de procédures judiciaires. »<sup>559</sup>*

En outre, le Comité des droits économiques, sociaux et culturels a souligné que :

*« Il est de la plus haute importance que les États parties garantissent aux victimes d'atteintes de leurs droits économiques, sociaux et culturels par une entreprise l'accès à des recours utiles par des voies judiciaires, administratives, législatives ou autres, le cas échéant. »<sup>560</sup>*

Les chapitres ci-après présentent les efforts déployés dans trois pays : la Côte d'Ivoire, les Pays-Bas et le Royaume-Uni, ainsi que les insuffisances de ces efforts pour offrir aux victimes un recours effectif. Parmi les mesures prises pour accorder réparation aux victimes et amener les responsables à répondre de leurs actes figurent l'établissement d'une commission nationale d'enquête en Côte d'Ivoire, l'ouverture de poursuites pénales en Côte d'Ivoire, la conclusion d'un accord financier entre Trafigura et la Côte d'Ivoire, la réalisation d'opérations de nettoyage en Côte d'Ivoire, l'ouverture de poursuites pénales aux Pays-Bas et l'engagement d'une action civile au Royaume-Uni.

## CHAPITRE 11/ LES LIMITES DE LA JUSTICE À ABIDJAN

« À ce jour, nos demandes sont simples :

- rechercher et punir les auteurs afin que ce drame ne se reproduise plus ;
- accorder des réparations conséquences aux victimes ;
- créer des centres de suivi médical pour ceux qui ont été atteints ;
- prendre en charge socialement ceux qui sont dans le besoin. »

**Geneviève Diallo**

Habitante d'Akouédo <sup>561</sup>

Après le déversement de déchets toxiques, les autorités ivoiriennes ont pris un certain nombre de mesures, notamment juridiques, pour établir les faits et traduire en justice les responsables. Le Premier ministre a créé une Commission nationale d'enquête et le procureur a engagé des poursuites contre des acteurs privés et des fonctionnaires. Des associations de défense des victimes et le gouvernement se sont également constitués parties civiles pour obtenir des dommages et intérêts.

Toutefois, il n'a pas véritablement été donné suite à ces mesures initiales. La Commission nationale a mené une enquête et publié un rapport, mais ses principales conclusions relatives aux raisons pour lesquelles le déversement avait eu lieu et aux responsables de cet acte n'ont pas fait l'objet d'un suivi sans que l'on en connaisse vraiment les motifs.

Trois cadres du groupe Trafigura ont été inculpés par le procureur, mais ils ont par la suite bénéficié d'un non-lieu. En 2007, dans le cadre d'un protocole d'accord avec le groupe Trafigura, le gouvernement ivoirien a reçu 105 milliards de francs CFA (environ 215 millions de dollars) à titre d'indemnisation. Cette somme devait servir à indemniser l'État et les victimes et à financer les opérations de nettoyage. Cependant, la nature de cet accord a fait

obstacle à la justice et au droit à un recours des victimes. Il prévoyait en effet une libération sous caution des cadres inculpés et exigeait l'arrêt des poursuites engagées contre les parties Trafigura. Il limitait en outre le droit des victimes à demander réparation.

Ce chapitre examine les différentes tentatives qui ont été faites pour établir la vérité, engager des poursuites et obtenir réparation pour les victimes en Côte d'Ivoire.

## LA COMMISSION NATIONALE D'ENQUÊTE

*« À tous, nous donn[ons] l'assurance d'accomplir notre mission en toute indépendance et en toute impartialité, sans passion ni haine, dans le seul but de faire éclater la vérité. »*

Le 14 septembre 2006, le Premier ministre a annoncé la création d'une Commission nationale d'enquête sur les déchets toxiques dans le district d'Abidjan.<sup>562</sup> Créée par arrêté le lendemain, cette Commission avait pour mission de :

- diligenter une enquête sur le déversement des déchets toxiques dans le district d'Abidjan ;
- identifier les personnes qui y sont impliquées ;
- situer leur degré de responsabilité.<sup>563</sup>

Elle n'était pas spécifiquement chargée de formuler des recommandations à l'intention des autorités ivoiriennes.

Composée de 14 experts, représentant des institutions ivoiriennes, la société civile et la profession juridique, elle était présidée par une magistrate hors hiérarchie, Mme Fatoumata Diakité. Aux termes de l'arrêté, toutes les autorités ivoiriennes étaient tenues de fournir toute information demandée par les membres de la Commission.<sup>564</sup>

Dans le cadre de sa mission d'établissement des faits, la Commission a rencontré 78 personnes, dont des témoins, des victimes, plusieurs représentants de l'État impliqués dans différents aspects du déversement, y compris des agents portuaires et douaniers, le gouverneur du district d'Abidjan et le directeur de la société de gestion de la décharge. La Commission a fait part de ses conclusions dans son rapport final publié le 21 novembre 2006. Elle a notamment constaté des manquements systématiques de la part des institutions ivoiriennes qui ne se sont pas dûment acquittées de leurs fonctions, et des erreurs éthiques et administratives individuelles. Comme cela a été décrit dans le chapitre 8, la Commission a noté un déficit d'organisation et de contrôle dans la plupart des administrations ivoiriennes impliquées dans le déversement et ses conséquences, et une méconnaissance des textes régissant leurs activités et de leurs attributions.

Dans son rapport, la Commission a déclaré :

*« [L]es attitudes observées par la Commission chez certains acteurs laissent transparaître des indices de corruption et de recherche effrénée de gains au mépris de la vie humaine. »*<sup>565</sup>

La Commission a aussi fait état de ses conclusions concernant des sociétés privées et des particuliers, parmi lesquels Salomon Ugborugbo, dirigeant de la société Tommy, des cadres et des employés du groupe Trafigura, notamment de Puma Energy-CI, filiale de Trafigura en Côte d'Ivoire, et la société WAIBS (West African International Business Services).

La création d'une Commission nationale et la publication de ses conclusions ont été des mesures importantes prises par le gouvernement ivoirien pour découvrir la vérité sur le déversement des déchets toxiques. Les pouvoirs de la Commission nationale étaient toutefois relativement limités : elle n'était pas habilitée à sanctionner ni à accorder réparation. Autre facteur négatif : aucune disposition sur la suite que devrait donner le gouvernement aux conclusions de la Commission nationale ne figurait dans l'arrêté portant création de cette instance. Par exemple, l'arrêté ne prévoyait pas le renvoi des fonctionnaires ou des particuliers tenus pour responsables ni l'engagement de poursuites à leur encontre. Ainsi, ces mesures semblent avoir été laissées à l'appréciation des autorités. Comme décrit plus haut dans le chapitre 8, bien que le Premier ministre ait révoqué les fonctionnaires cités par la Commission nationale, le président alors en exercice les a réintégrés par décret, quelques jours seulement après la publication du rapport de la Commission nationale.

L'arrêté ne prévoyait pas non plus la mise en œuvre des recommandations formulées par la Commission nationale. Cette dernière, consciente de cette restriction, a demandé l'établissement d'un mécanisme à cette fin, mais celui-ci n'a jamais vu le jour.

## LES CONCLUSIONS DE LA COMMISSION NATIONALE D'ENQUÊTE

Les principales conclusions relatives aux faits concernant les personnes et les sociétés qui figurent dans le rapport de la Commission nationale d'enquête sur les déchets toxiques dans le district d'Abidjan sont les suivantes :

- Salomon Ugborugbo, de la société Tommy, a été identifié comme l'« auteur principal » dans le déversement des déchets. La Commission a indiqué que les autorisations et agréments qui lui avaient été accordés étaient « troublant[s] et laiss[ai]ent penser à une collusion frauduleuse ». <sup>566</sup>
- Trafigura, par l'intermédiaire du comportement de deux employés, a enfreint les Conventions de Bâle et MARPOL. La Commission a notamment déclaré : « Ni M. Paul Short, ni M. Marrero ne pouvait ignorer l'incapacité technique de la compagnie Tommy. » Pour parvenir à cette conclusion, la Commission s'est appuyée sur une lettre adressée par Salomon Ugborugbo à Jorge Marrero le 18 août 2006, où il était indiqué que les produits seraient « déversés » plutôt que « traités » à Akouédo. <sup>567</sup>
- Jean-Pierre Valentini et Claude Dauphin, deux cadres de Trafigura, savaient que la Côte d'Ivoire ne disposait pas des installations nécessaires au traitement des déchets. <sup>568</sup> Pour parvenir à cette conclusion, la Commission s'est appuyée sur les déclarations faites par les deux cadres lors de leur interrogatoire par la police à Abidjan après le déversement.
- Le dirigeant de Puma Energy-CI, N'zi Kablan, « a pris une part active dans le transfert illicite des déchets toxiques ». La Commission a constaté que N'zi Kablan avait été informé de la nature des déchets et avait servi d'intermédiaire pour remettre la lettre de Salomon Ugborugbo à Jorge Marrero. <sup>569</sup>
- WAIBS « a une part de responsabilité », car la société aurait dû vérifier les capacités techniques de la société Tommy. <sup>570</sup>

## LA PROCÉDURE PÉNALE EN CÔTE D'IVOIRE

En septembre 2006, le ministère public ivoirien a ouvert une information judiciaire sur les personnes soupçonnées d'avoir joué un rôle dans le déversement des déchets toxiques et dans les conséquences de ce déversement.

### LES CHARGES RETENUES PAR LE PROCUREUR ET L'INFORMATION JUDICIAIRE

En septembre, les autorités ont arrêté et inculpé plusieurs personnes pour des infractions liées au déversement de déchets toxiques, parmi lesquelles :

Claude Dauphin et Jean-Pierre Valentini de Trafigura et N'zi Kablan de Puma Energy-CI (filiale de Trafigura) ;

- Salomon Ugborugbo, dirigeant de la société Tommy ;
- le directeur de WAIBS et trois autres salariés de la société ;
- le commandant de la capitainerie du port ;
- trois agents des douanes ;
- le directeur général des Affaires maritimes et portuaires ;
- deux agents portuaires ;
- deux mécaniciens/garagistes.

Ces personnes ont notamment été inculpées d'infractions, telles que l'empoisonnement et la violation des lois relatives à l'environnement et à la santé publique, ainsi que d'infractions aux lois nationales mettant en œuvre la Convention de Bâle sur les mouvements de déchets dangereux.<sup>571</sup>

## LE DROIT IVOIRIEN

**Loi n° 88-651 du 7 juillet 1988 portant protection de la santé publique et de l'environnement contre les effets des déchets industriels toxiques et nucléaires et des substances nocives** (Loi relative à la santé publique)<sup>572</sup>

L'article 1 de ce texte interdit « tous actes relatifs [...] à l'importation, au transit, au transport, au dépôt [...] des déchets industriels toxiques et nucléaires et des substances nocives ». En outre, aux termes de l'article 3, lorsque l'infraction est commise dans le cadre de l'activité d'une entreprise, la responsabilité pénale incombe à toute personne « préposée ou non, qui de par ses fonctions, a la responsabilité de la gestion, de la surveillance ou du contrôle de cette activité ».

**Loi n° 96-766 du 3 octobre 1996 portant Code de l'environnement**

L'article 99 prohibe l'importation illicite de déchets. L'article 101 prévoit une peine d'emprisonnement de 10 à 20 ans et une amende pour quiconque procède ou fait procéder « à l'importation, au transit, au stockage, à l'enfouissement ou au déversement sur le territoire national de déchets dangereux ou signe un accord pour l'autorisation de telles activités ». Le tribunal peut également ordonner la saisie et l'élimination des déchets aux frais du propriétaire.<sup>573</sup> Enfin, ce texte contient la disposition suivante : « Quiconque procède ou fait procéder à l'achat, à la vente, à l'importation, au transit, au stockage, à l'enfouissement ou au déversement sur le territoire national de déchets dangereux ou signe un accord pour l'autorisation de telles activités, est puni. »

### **Le Code pénal ivoirien**

L'article 342(4) du Code pénal ivoirien érige l'empoisonnement en infraction. On y trouve également une définition de la complicité. Plusieurs personnes ayant participé à l'importation et au déversement des déchets ont été inculpées d'empoisonnement.

Salomon Ugborugbo, dirigeant de la société Tommy, a été inculpé d'empoisonnement et d'autres infractions au titre de la législation relative à l'environnement et à la santé publique.<sup>574</sup> Claude Dauphin, président et co-fondateur de la filiale néerlandaise de Trafigura, et Jean-Pierre Valentini, directeur Afrique de l'Ouest du groupe Trafigura, ont été arrêtés à l'aéroport d'Abidjan à la suite des événements.<sup>575</sup> Les deux hommes et N'zi Kablan (Puma Energy-CI) ont été maintenus en détention à la maison d'arrêt et de correction d'Abidjan (MACA).

N'zi Kablan a été inculpé d'empoisonnement, et Claude Dauphin et Jean-Pierre Valentini de complicité d'empoisonnement. Les trois employés de Trafigura ont aussi été poursuivis pour avoir enfreint la Loi relative à la santé publique ainsi que le Code de l'environnement. En outre, lors de leur interpellation, ils avaient été accusés d'infractions aux lois nationales mettant en œuvre la Convention de Bâle.<sup>576</sup>

Le procureur a pu prononcer une inculpation contre les cadres et les salariés de plusieurs sociétés, mais pas contre les sociétés elles-mêmes. Au regard du droit ivoirien, les personnes morales ne peuvent être considérées comme pénalement responsables de ces infractions spécifiques.<sup>577</sup> Cette situation pose des difficultés d'ordre juridique au procureur qui, pour inculper des personnes au sein d'une société, doit aller au-delà de la personnalité morale de la société pour examiner les rôles individuels joués par ces personnes. Cela peut s'avérer très difficile dans la pratique, en particulier lorsque les processus décisionnels de la société manquent de transparence ou lorsque l'infraction commise est le résultat de plusieurs décisions (ou de l'absence de décision) et ne peut par conséquent être imputée à une personne spécifique. Dans ces cas, les employés sont souvent en mesure de se dissimuler derrière la personnalité morale de la société, et les multinationales d'utiliser la complexité de leur organisation, le recours à des sous-traitants et les méandres de la chaîne logistique pour s'affranchir de toute responsabilité pénale.

La Loi ivoirienne relative à la santé publique prévoit la responsabilité des donneurs d'ordres pour les actes illicites commis dans le cadre des activités de l'entreprise. Aux termes de l'article 3, lorsque l'infraction est commise dans ce contexte, la responsabilité pénale incombe à toute personne « préposée ou non, qui de par ses fonctions, a la responsabilité de la gestion, de la surveillance ou du contrôle de cette activité ».<sup>578</sup> Cette disposition implique

une analyse en deux temps : en premier lieu, déterminer si l'acte visé a été commis dans le cadre des activités de l'entreprise et, en second lieu, identifier les personnes dotées de fonctions de gestion, de surveillance et de contrôle concernant les activités concernées. Même si, pour cette infraction, la responsabilité pénale est étendue aux personnes dotées de fonctions d'encadrement, le procureur doit aller au-delà de la personnalité morale de l'entreprise pour pouvoir identifier les personnes occupant les postes à responsabilité concernés.

Jorge Marrero et Paul Short (groupe Trafigura) n'ont pas été inculpés bien que la Commission nationale d'enquête ait constaté que les deux hommes « ne pouvaient ignorer l'incapacité technique de la compagnie Tommy ». <sup>579</sup> Même s'ils n'étaient pas physiquement présents en Côte d'Ivoire, des mesures juridiques et diplomatiques auraient pu être prises pour les faire comparaître devant la justice en Côte d'Ivoire. À la lumière des conclusions de la Commission nationale d'enquête, il est difficile de comprendre pourquoi les autorités n'ont pas amené Jorge Marrero et Paul Short à rendre des comptes.

## RESPONSABILITÉ DES ENTREPRISES

Pour empêcher les entreprises de causer ou de favoriser des activités illégales responsables d'atteintes aux droits fondamentaux, des instruments juridiques suffisamment dissuasifs doivent être en place. En théorie, il existe trois niveaux de responsabilité lors des poursuites engagées à la suite d'un acte illicite commis dans le cadre des activités d'une entreprise.

Le premier niveau consiste à prouver la responsabilité de la personne morale. Pour cela, il faut que le cadre juridique d'un pays – par l'intermédiaire de son code pénal ou administratif – reconnaisse explicitement que les personnes morales, comme les entreprises, peuvent être considérées comme pénalement responsables de l'acte illicite commis. Dans ce cas, il est probable que l'intention criminelle nécessaire pour établir la culpabilité ou l'innocence de la personne morale sera clairement définie. Cette définition est importante, car elle précise le seuil de responsabilité juridique de la personne morale ainsi que les réparations qui peuvent être obtenues devant la justice.

Le deuxième niveau consiste à prouver la responsabilité des superviseurs pour l'acte illicite commis. Cela signifie que les personnes occupant des postes décisionnels ou dotées de fonctions de contrôle et d'influence doivent être considérées comme responsables d'avoir laissé l'acte illicite se produire. Des dispositions spécifiques du droit interne peuvent traiter de cet aspect en indiquant clairement que les salariés qui auraient dû être informés de l'acte illicite ou empêcher qu'il ne se produise en raison de leurs fonctions de contrôle, d'influence ou de gestion concernant cet acte, ont à rendre des comptes.

Le troisième niveau consiste à prouver la responsabilité juridique de toutes les autres personnes, agents ou employés ayant participé directement ou indirectement à l'acte illicite commis dans le cadre des activités de l'entreprise.

Dans les cas où le droit interne ne reconnaît pas la responsabilité juridique des personnes morales pour l'acte illicite commis, comme en Côte d'Ivoire, il est essentiel que des dispositions appropriées soient adoptées pour veiller à ce que la responsabilité soit établie aux deuxième et troisième niveaux.

Le 22 décembre 2006, environ trois mois après avoir été placés en détention, les deux cadres français de Trafigura, Claude Dauphin et Jean-Pierre Valentini, ont obtenu une mise

en liberté sous caution. Le ministère public ivoirien a immédiatement fait appel de cette décision. Les deux cadres ont par conséquent été maintenus en détention en attendant qu'il soit statué sur cet appel. Ils ont été libérés le 14 février 2007, date à laquelle un accord a été conclu entre le groupe Trafigura et l'État de Côte d'Ivoire. L'information judiciaire sur les déchets toxiques déversés s'est poursuivie jusqu'en octobre 2008.

Parallèlement aux poursuites pénales, des associations de défense des victimes et le gouvernement se sont également constitués parties civiles pour obtenir des dommages et intérêts.<sup>580</sup>

## L'ACCORD CONCLU ENTRE LE GROUPE TRAFIGURA ET L'ÉTAT DE CÔTE D'IVOIRE

Le 13 février 2007, la Côte d'Ivoire et Trafigura sont parvenus à un accord aux termes duquel Trafigura a accepté de verser 95 milliards de francs CFA (environ 190 millions de dollars) à la Côte d'Ivoire pour indemniser les victimes et financer les opérations de nettoyage, et 15 autres milliards de francs CFA (environ 15 millions de dollars) à titre de caution pour les cadres de l'entreprise qui avaient été inculpés et étaient maintenus en détention à la MACA.<sup>581</sup> Trafigura s'engageait aussi à verser 5 milliards de francs CFA supplémentaires pour la construction par la Côte d'Ivoire d'une usine de traitement des ordures ménagères.<sup>582</sup>

Le gouvernement ivoirien a signé cet accord six mois après le déversement des déchets toxiques, sans procéder à une consultation publique des victimes ni évaluer pleinement les effets éventuels de ce déversement sur les droits humains et sur l'environnement. L'accord conclu était définitif – il ne s'agissait pas d'une mesure provisoire dans l'attente d'une pleine évaluation des conséquences du déversement. Il interdisait donc toute réclamation à venir, mettant définitivement un terme à cette affaire.

Dans le protocole d'accord, Trafigura Beheer BV, Trafigura Ltd et Puma Energy sont ensemble désignées les « parties Trafigura » ; elles agissent pour le compte de leurs dirigeants et salariés, ainsi que pour leurs filiales, les dirigeants et les salariés de ces filiales.<sup>583</sup>

Aux termes du protocole d'accord, le gouvernement ivoirien s'est engagé à :

- renoncer définitivement à toute poursuite, réclamation, action ou instance présente ou à venir qu'il pourrait faire valoir à l'encontre des parties Trafigura ;
- se désister formellement de l'action en responsabilité et en dommages et intérêts et de sa constitution de partie civile dans les poursuites engagées contre Trafigura ;
- donner main levée de toutes mesures de saisie ou plus généralement de toute prise de garantie ou sûreté au préjudice des parties Trafigura ;
- garantir aux parties Trafigura qu'il fera son affaire de toute réclamation au titre du déversement et indemniser les victimes.<sup>584</sup>

## LES PROBLÈMES POSÉS PAR LE PROTOCOLE D'ACCORD

### LES DISPOSITIONS DU PROTOCOLE SONT VASTES ET ONT DE LOURDES CONSÉQUENCES

La définition de l'expression « parties Trafigura » est large et semble offrir à toute personne ou société associée au groupe Trafigura une immunité contre les actions en justice, y compris les poursuites judiciaires, liées au déversement de déchets toxiques en Côte d'Ivoire. La disposition qui annule les procédures ou poursuites à l'encontre du groupe Trafigura est particulièrement problématique, car elle fournit des garanties d'impunité juridique alors même que trois cadres de Trafigura avaient à répondre d'accusations à cette époque. Ils ont tous les trois bénéficié d'une remise en liberté provisoire sous caution. L'État a accepté de prendre en charge toute réclamation à venir visant le groupe Trafigura sans créer un mécanisme de soumission de ces réclamations. Comme cela est expliqué plus bas, les victimes ont indiqué qu'elles n'avaient pas été informées ni consultées au sujet de ce protocole d'accord. Ce point fait apparaître un problème plus grave : les victimes ne savaient même pas que le gouvernement avait renoncé en leur nom à leurs droits.

### LES DISPOSITIONS DU PROTOCOLE RELATIVES À L'INDEMNISATION SONT AMBIGUËS

Le protocole n'indique pas clairement la répartition des indemnités. Il prévoyait le versement de 95 milliards de francs CFA (190 millions de dollars) au titre de l'indemnisation de l'État et des victimes et du financement des opérations de nettoyage. 22 milliards de francs CFA (environ 44 millions de dollars) ont été réservés pour les opérations de nettoyage et 73 milliards de francs CFA (environ 156 millions de dollars) pour la compensation, sans toutefois préciser le type de préjudice à indemniser ni les sommes à allouer à l'État et aux victimes.

## UNE PROCÉDURE MARQUÉE PAR DES LACUNES

### ABSENCE DE CONSULTATION ET D'INFORMATION DES VICTIMES

L'accord avec Trafigura a provoqué l'indignation des victimes, car elles n'avaient pas été consultées préalablement par l'État, au sujet notamment de l'indemnisation.<sup>585</sup> Comme indiqué plus tôt, lors de la conclusion de cet accord, l'État n'avait pas quantifié l'ampleur du préjudice subi par les victimes ni identifié le nombre total de personnes et d'activités touchées. Et ce n'est qu'après qu'il a dressé une liste des victimes. L'État ne disposait donc pas d'informations complètes, pourtant, aux termes de l'accord conclu, il a renoncé au droit d'intenter à l'avenir toute action contre Trafigura.

### NON-VERSEMENT DES INDEMNITÉS AUX VICTIMES

Au fil du temps, les victimes du déversement de déchets se sont inquiétées, car l'État continuait de conserver une grande partie des sommes perçues au lieu de les indemniser. Outre l'argent alloué aux opérations de nettoyage, l'État s'est réservé l'essentiel des

73 milliards de francs CFA d'indemnisation, affirmant en juin 2007 qu'il en affecterait une partie à des « projets sociaux et communautaires » dans certains quartiers d'Abidjan. L'État n'a assigné qu'un tiers de cette somme aux victimes.<sup>586</sup> Les informations disponibles donnent à penser qu'une partie de cette somme n'a pas été versée aux victimes et que certaines d'entre elles n'ont peut-être rien reçu. D'après les derniers chiffres communiqués par les pouvoirs publics et datant de 2008, seules 63 % des victimes figurant sur la liste gouvernementale des personnes ayant souffert de problèmes de santé ont reçu des indemnités. Toujours d'après ces chiffres, il semble cependant que plus de 90 % des personnes identifiées comme ayant subi un préjudice économique ont été dédommagées.<sup>587</sup> Aucune précision n'a jamais été donnée sur les projets sociaux et communautaires que les sommes versées à titre d'indemnisation devaient financer.

#### DÉDOMMAGEMENT POUR LES EFFETS SUR LA SANTÉ – UN PROCESSUS DE VERSEMENT ET DE RÉPARTITION ENTACHÉ D'ERREURS

En juin 2007, quatre mois après la conclusion du protocole d'accord, le gouvernement a commencé à indemniser les victimes du déversement de déchets. Il a dressé une liste de 95 247 victimes qui avaient droit à des indemnités, les répartissant dans trois catégories : 1) les familles des personnes décédées ; 2) les personnes malades ; et 3) les personnes qui avaient été hospitalisées.<sup>588</sup>

Dans la première catégorie, les familles de 16 personnes identifiées par l'État comme décédées des suites de l'exposition aux déchets ont reçu les indemnités les plus conséquentes, soit 100 millions de francs CFA (environ 205 000 dollars) chacune. Les 75 personnes recensées dans la troisième catégorie (hospitalisées à la suite du déversement) se sont vu allouer 2 millions de francs CFA (4 000 dollars) chacune.<sup>589</sup>

Plus de 95 000 personnes classées dans la seconde catégorie (personnes malades, examinées par l'une des équipes médicales d'urgence) ont reçu des sommes plus faibles, soit 200 000 francs CFA (400 dollars) chacune.<sup>590</sup>

La méthode employée par les pouvoirs publics pour classer les dommages subis par les victimes dans le but de faciliter le processus d'indemnisation a manqué de rigueur. Ni la deuxième ni la troisième catégorie ne prenaient en considération la gravité du préjudice subi, la possibilité de conséquences à long terme ou les services médicaux dont pourraient avoir besoin les victimes à long terme. Qui plus est, toutes les victimes n'ont pas eu accès à des services médicaux. Les mesures d'urgence prises par les autorités ivoiriennes étaient louables étant donné les circonstances, mais les services mis en place ont été débordés et n'ont pas disposé de ressources suffisantes. En conséquence, un grand nombre des personnes touchées n'ont pu bénéficier de ces services immédiatement après le déversement. Les effets négatifs qu'elles ont subis sur leur santé n'ont donc pas été officiellement enregistrés.

Après l'annonce fin juin 2007 du programme d'indemnisation, des victimes ont manifesté pour protester contre le faible montant des indemnités et contre le fait que le gouvernement conservait l'essentiel de l'argent versé à titre d'indemnisation. De nombreuses victimes se sont également plaintes de ne pas avoir bénéficié de ce programme.

Les autorités ont utilisé les fiches établies par les centres médicaux d'urgence pour dresser la

liste des personnes ayant droit à une indemnisation. Cette approche a été à l'origine d'un certain nombre de problèmes, car ces fiches n'avaient pas été initialement créées à cette fin. Elles ne recensaient que les personnes enregistrées dans l'un des hôpitaux publics sélectionnés ou par l'une des équipes médicales d'urgence. Ainsi, les personnes qui n'avaient pas consulté de médecin ou qui avaient cherché à se faire soigner dans un établissement privé ou par un guérisseur traditionnel ont été automatiquement exclues du programme. Les chiffres exacts varient, mais il semble que le nombre de personnes exclues dans ce contexte soit significatif. Une enquête réalisée par la Ligue ivoirienne des droits de l'homme (LIDHO) a conclu que seules 35 % des victimes avaient été recensées par l'État.<sup>591</sup>

Par ailleurs, il semble que de nombreuses personnes employées dans de petits commerces et entreprises à proximité des sites de déversement n'ont pas pu bénéficier du programme d'indemnisation, car elles ont dû aller travailler pour conserver leur emploi. Un membre du Collectif des travailleurs de Vridi (syndicat représentant quelque 4 000 personnes), a indiqué à Amnesty International qu'un grand nombre de salariés n'étaient pas enregistrés sur les formulaires utilisés par le gouvernement pour recenser les personnes exposées aux déchets toxiques.<sup>592</sup> Les raisons sont multiples : certains salariés ont consulté un médecin avant que le système de recensement ne soit mis en place ; d'autres ne se sont pas rendus dans des hôpitaux publics ; d'autres encore ont choisi de se soigner seuls face aux longues files d'attente et aux traitements génériques prescrits dans les centres médicaux ; certains n'ont pas été autorisés par leur employeur à quitter leur poste pour consulter un médecin car cela aurait perturbé la production ; d'autres ont consulté le médecin de leur entreprise. Ces salariés n'ont pas été indemnisés par les pouvoirs publics parce qu'ils ne figuraient pas sur les fiches. Ils n'ont pas non plus touché les indemnités perçues par les entreprises, qui ont été versées aux employeurs.

À ces difficultés est venu s'ajouter le fait que, dans certains cas, les équipes médicales ont examiné des patients mais ne les ont pas enregistrés car elles ne disposaient pas des formulaires appropriés. Par exemple, le médecin du centre de santé de la MACA a indiqué que les fiches n'avaient été mises à sa disposition qu'un mois après le déversement, à la mi-septembre 2006. Ainsi, sur les 1 780 victimes soignées dans le centre de santé de la prison, seules 400 fiches ont été renseignées.

En outre, même les victimes recensées sur la liste établie par le gouvernement ont souvent eu des difficultés à prouver leur identité. Certaines ne détenaient pas de carte d'identité officielle (ou une attestation des parents dans le cas des mineurs), d'autres se sont rendu compte que l'indemnité qu'elles devaient recevoir avait déjà été perçue par une autre personne portant le même nom.

#### DÉDOMMAGEMENT POUR LA PERTE DE REVENUS ET DE MOYENS DE SUBSISTANCE – UN PROCESSUS DE VERSEMENT ET DE RÉPARTITION ENTACHÉ D'ERREURS

Le programme gouvernemental prévoyait également l'indemnisation d'une partie seulement des personnes, commerces et activités ayant subi un préjudice économique à la suite du déversement. Les pouvoirs publics ont recensé au total 849 personnes du secteur traditionnel (paysans, éleveurs, garagistes, artisans et pêcheurs) et 33 activités et commerces.<sup>593</sup>

Salif Konate, à la tête d'une coopérative de garagistes installés à proximité d'un des sites de déversement, a raconté à Amnesty International que 120 garages avaient été contraints de fermer temporairement pendant les semaines qui avaient suivi le déversement.<sup>594</sup> Il a expliqué que seuls 17 d'entre eux avaient été indemnisés, touchant chacun 250 000 francs CFA (quelque 500 dollars),<sup>595</sup> somme « insignifiante » qui ne couvrait même pas l'activité d'un garage sur une journée.<sup>596</sup>

Dans le cadre d'une évaluation réalisée plus tard par le gouvernement sur l'impact de la crise, il a été noté que plusieurs centaines d'employés avaient été licenciés et que des commerces et d'autres activités avaient dû fermer en raison du déversement.<sup>597</sup> Cependant, alors que les entreprises individuelles et les travailleurs indépendants dans le secteur traditionnel ont, dans une certaine mesure, été dédommagés, certains salariés des commerces et activités touchés semblent avoir été confrontés à une situation très difficile. Ceux dont l'activité du lieu de travail n'a pas été interrompue ont dû continuer à travailler à proximité des déchets toxiques et n'ont souvent pas pu avoir accès à des soins de santé, comme cela a été expliqué plus haut. Ceux dont le lieu de travail a fermé n'ont pas été indemnisés, seul leur employeur l'a été.

À l'issue de sa mission en 2007 sur le déversement de déchets toxiques en Côte d'Ivoire, le Rapporteur spécial des Nations unies sur les déchets toxiques a déclaré :

*« Certes, le Gouvernement a cherché à prendre des mesures pour enregistrer les victimes et il est vrai que les victimes qui se sont inscrites dans les cliniques ou dispensaires ont bel et bien reçu des soins dans la foulée de la crise. Néanmoins, il y a encore beaucoup à faire. Les plaintes entendues pendant mes rencontres avec les diverses parties prenantes se ressemblaient énormément. D'aucuns se plaignent de n'avoir pas réussi à s'inscrire pour obtenir d'indemnisation, d'autres regrettent que l'indemnisation reçue ne soit pas suffisante, tandis que d'autres encore n'avaient strictement rien obtenu. Outre le fait de se sentir menacées dans leur vécu, de nombreuses victimes se sont vu contraintes de quitter leur foyer et leur travail ou entreprise».*<sup>598</sup>

#### *Suspension du processus de versement des paiements par le gouvernement*

Le 19 août 2009, les pouvoirs publics ont annoncé la suspension du processus de versement des paiements en raison d'informations faisant état de cas d'usurpation d'identité et d'un problème d'identification sur les attestations d'indemnisation. On ne connaît pas le nombre de personnes figurant sur la liste officielle des victimes qui n'avaient pas encore été indemnisées lorsque le programme a été suspendu, ni le nombre de celles qui ont été victimes d'une usurpation d'identité. Les autorités ont rendu certaines informations publiques, mais elles ne sont pas facilement accessibles. Selon les données figurant sur le site web du gouvernement et datées du 28 octobre 2008, seules 63 % des personnes recensées pour des effets sur la santé avaient été indemnisées, et pratiquement toutes celles recensées pour un préjudice économique avaient reçu leurs indemnités.<sup>599</sup>

Des représentants des victimes ont exigé avec force de savoir ce qu'il était advenu de l'argent.<sup>600</sup> Comme indiqué plus haut, au moment où nous rédigeons ce rapport, les pouvoirs publics n'ont fourni aucune information précise sur la façon dont cet argent avait été dépensé, sur les fonds restants ni sur la procédure qui sera mise en place pour que les

personnes qui n'ont pas encore été indemnisées puissent bénéficier du programme suspendu en août 2009.

### LE PROTOCOLE D'ACCORD, SYNONYME D'IMPUNITÉ POUR LES PARTIES TRAFIGURA

Aux termes de l'accord et en échange d'une indemnisation, le gouvernement ivoirien a accepté de « renoncer définitivement à toute poursuite, réclamation, action ou instance présente ou à venir » à l'encontre des parties Trafigura.<sup>601</sup> Cette disposition signifie que tous les membres du groupe Trafigura ont bénéficié et continueront de bénéficier d'une immunité générale de poursuites dans le cadre du déversement de déchets toxiques en Côte d'Ivoire.

Le gouvernement a accepté cette disposition, bien que trois cadres du groupe (Dauphin, Valentini et Kablan) qui se trouvaient alors en détention aient déjà été inculpés, et malgré les conclusions de la Commission nationale d'enquête selon lesquelles deux autres employés du groupe (Morrero et Short) savaient que la société Tommy ne disposait pas des capacités nécessaires pour traiter les déchets dans de bonnes conditions.

### LA LIBÉRATION DES TROIS CADRES DU GROUPE TRAFIGURA

Le 14 février 2007, le lendemain de la signature du protocole d'accord, les trois cadres du groupe Trafigura ont obtenu une mise en liberté immédiate sous caution. Le même jour, Dauphin et Valentini ont quitté le pays et sont demeurés absents pendant toute la durée de la procédure pénale.

La libération des trois cadres a suscité une vive indignation de l'opinion publique en Côte d'Ivoire. Des groupes de défense de victimes, qui n'avaient pas été consultés dans le cadre des négociations de règlement de cette affaire, ont fait part de leur stupéfaction lorsque le gouvernement a annoncé qu'il avait conclu un accord avec la société. Certains se sont demandé quelles étaient les implications de cet accord par rapport à l'issue des poursuites pénales engagées contre les cadres du groupe.<sup>602</sup>

Dans un entretien accordé peu de temps après la conclusion d'un accord, l'un des cadres du groupe Trafigura, Eric de Turckheim, a déclaré que la décision prise par la justice de relâcher les personnes inculpées n'avait aucun lien avec cet accord. Lorsque le journaliste lui a demandé si la contribution financière versée par Trafigura pouvait être interprétée comme le « paiement d'une rançon », il a répondu :

*« Ce serait totalement faux. Il se trouve que nous avons trouvé un accord avec le gouvernement d'Abidjan quelques heures avant que la Cour d'Appel ne se prononce sur la détention de nos deux dirigeants. Mais les deux événements sont indépendants ».*<sup>603</sup>

La société, lorsqu'elle affirme qu'il n'existe aucun lien entre la libération des trois cadres et le protocole d'accord, n'est pas crédible à la lumière des dispositions de ce texte. Celui-ci prévoyait en effet le paiement d'une caution. En outre, il était explicitement indiqué dans une note de fin que, au nombre des « documents nécessaires » devant être présentés à la banque avant le paiement des sommes dues, figurait un constat d'huissier attestant de la mise en liberté effective des cadres, de leur embarquement à bord d'un aéronef et du

décollage de cet aéronef et ce, en présence d'un représentant de la banque.

Cette condition figurait également dans la lettre de crédit émise par la Banque internationale pour le commerce et l'industrie en Côte d'Ivoire. Elle stipulait en effet que l'argent ne serait versé au gouvernement ivoirien que sur présentation du document attestant de la libération des cadres de Trafigura.<sup>604</sup>

Les propos tenus publiquement par le procureur ivoirien après la conclusion de l'accord ont révélé le rôle très important joué par le président alors en exercice, Laurent Gbagbo, pour obtenir la libération des cadres de Trafigura. Celui-ci a déclaré à un journaliste que, au vu des « efforts [de Trafigura pour] indemniser les victimes avant le procès » et verser une telle somme, le président ivoirien était en droit de lui dire : « Écoutez, je pense que, en matière d'indemnisation, les représentants de la société Trafigura se sont montrés particulièrement généreux. Je dois moi aussi faire un geste, c'est-à-dire obtenir la libération provisoire sous caution des personnes inculpées », et de lui demander son concours en tant que procureur.<sup>605</sup>

Le procureur a indiqué que les autorités avaient reçu l'assurance que Dauphin et Valentini comparaitraient en justice dans le cadre de la procédure pénale étant donné les intérêts commerciaux de Trafigura en Côte d'Ivoire. En réalité, aucun des deux hommes n'est retourné dans le pays, et la procédure pénale visant les autres parties a continué en leur absence.

#### PRONONCIATION D'UN NON-LIEU EN FAVEUR DES TROIS CADRES AVANT LE PROCÈS

Un an plus tard, les poursuites engagées contre les trois cadres de Trafigura (Dauphin, Valentini et Kablan) ont été abandonnées, la cour d'appel ayant décidé que les preuves étaient insuffisantes pour poursuivre la procédure. Examinant à la fois le cas de Claude Dauphin et celui de Jean-Pierre Valentini, elle a considéré que rien ne venait étayer l'inculpation de complicité d'empoisonnement, car l'information judiciaire « n'avait révélé aucun fait commis personnellement par les inculpés ».<sup>606</sup> Les poursuites engagées à l'encontre des deux hommes pour violation de la législation relative à l'environnement et à la santé publique ont également été abandonnées, la cour d'appel ayant estimé que l'information judiciaire avait démontré que les deux hommes n'avaient commis aucun « acte répréhensible »<sup>607</sup> et qu'ils s'étaient retrouvés au cœur de la procédure parce qu'ils s'étaient rendus en Côte d'Ivoire dans le but d'aider à résoudre la situation.

La cour d'appel a rendu son verdict malgré les éléments compromettants fournis par Claude Dauphin lors de son interrogatoire par le procureur (Il a en effet déclaré : « C'est la société Trafigura et, dans une certaine mesure, M. Morrero, qui sont entièrement responsables de ces agissements. »<sup>608</sup>) et malgré les conclusions de la Commission nationale d'enquête, qui avait estimé que la Côte d'Ivoire ne disposait pas d'installations adaptées pour traiter les déchets toxiques, comme l'ont admis Dauphin et Valentini lors des interrogatoires.<sup>609</sup>

Lors de l'examen de cette affaire, la cour d'appel n'a pas cherché à savoir si une infraction avait été commise dans le contexte des activités de l'entreprise, et n'a donc pas examiné la responsabilité des superviseurs qui en découle au titre de l'article 3 de la Loi relative à la

santé publique (à savoir leur responsabilité de la gestion, de la surveillance ou du contrôle du déversement des déchets). Il semble que cette décision ait été prise à l'encontre des conclusions de la Commission nationale d'enquête et sans considération d'autres éléments par ailleurs présentés dans ce rapport, qui prouvent que les deux hommes avaient directement connaissance des événements et étaient à même de contrôler et/ou d'influencer la situation.<sup>610</sup>

En outre, la cour d'appel a conclu qu'il n'existait aucun motif de poursuivre N'zi Kablan (Puma Energy-CI) pour empoisonnement. Elle a indiqué que cet homme n'avait pas accompli d'actes tombant sous le coup de la Loi relative à santé publique et du Code de l'environnement et que, bien au contraire, il était allé « au-delà des obligations » que sa qualité lui imposait.<sup>611</sup> Cette décision contraste de nouveau vivement avec les conclusions de la Commission nationale d'enquête, qui avait estimé que Kablan avait pris une « part active » dans l'importation illicite des déchets toxiques *via* ses transactions avec la société Tommy.<sup>612</sup> La cour d'appel n'a pas tenu compte de cette incohérence.

S'agissant des deux autres cadres de Trafigura, Jorge Murrero et Paul Short, la cour d'appel a estimé qu'il n'existait aucun motif de poursuites à l'encontre de ces deux hommes :

*« Les investigations entreprises tant au premier qu'au second degré de l'instruction n'ont pu permettre la découverte de leur identité complète respective de sorte qu'ils n'ont pas été inculpés. »*<sup>613</sup>

Elle a ajouté que, « en tout état de cause, aucun fait délictuel ni criminel ne saurait leur être légitimement reproché ». Short et Murrero avaient donné des précisions sur la nature des déchets dans un courriel et indiqué les précautions à prendre, a expliqué la cour d'appel. En outre, la société Tommy leur avait affirmé qu'elle avait fait appel aux services d'un chimiste compétent et comptait utiliser un site adapté pour décharger les résidus.<sup>614</sup> Cette conclusion de la cour d'appel ne concordait pas non plus avec celles de la Commission nationale d'enquête, qui avait estimé que Short et Murrero « ne pouvaient ignorer l'incapacité technique de la société Tommy », que la lettre d'Ugborugbo (contrat de Trafigura avec la société Tommy) indiquait clairement que celui-ci acceptait uniquement de déverser les déchets et non de les traiter, et que Short et Murrero ne pouvaient pas avoir été convaincus par cette lettre.<sup>615</sup>

Il y a eu violation présumée de trois lois ivoiriennes dans cette affaire. L'article 3 de la Loi relative à la santé publique prévoit que, lorsque l'infraction est commise dans le cadre de l'activité d'une entreprise, toutes les personnes chargées de gérer, de surveiller ou de contrôler cette activité devraient avoir à répondre de leurs actes.<sup>616</sup> Si l'on applique cet article à cette affaire, la responsabilité pénale des trois cadres, qui occupaient des fonctions de gestion, de surveillance et de contrôle, pourrait être engagée.

## RENVOI EN JUGEMENT

À la différence de la décision rendue concernant les cadres de Trafigura, la justice ivoirienne a estimé qu'il existait des éléments suffisants pour renvoyer en jugement 12 autres personnes n'appartenant pas à Trafigura et impliquées dans le déversement de déchets toxiques. Il s'agissait du directeur de la société Tommy (Salomon Ugborugbo), du

commandant de la capitainerie du port, de deux employés de WAIBS, d'un agent maritime de WAIBS, de trois douaniers, du directeur des Affaires maritimes et portuaires au ministère des Transports, d'un agent portuaire et de deux garagistes.<sup>617</sup>

S'agissant du commandant de la capitainerie du port, la cour d'appel a conclu qu'il n'avait pas su empêcher la société Tommy et le Probo Koala de polluer la zone portuaire, et qu'il avait autorisé le navire à quitter le port et l'avait aidé à le faire bien qu'il ait eu connaissance d'un problème de pollution.

Le procès s'est déroulé du 29 septembre au 22 octobre 2008. Aucun représentant du groupe Trafigura n'y a assisté. N'zi Kablan, directeur de la filiale ivoirienne de Trafigura, Puma Energy-CI, qui était appelé à comparaître comme témoin, a quitté le pays quelques jours avant l'ouverture du procès. Selon les informations dont on dispose, il n'est pas revenu depuis lors.

Tout au long du procès, les avocats défendant les personnes inculpées qui n'appartenaient pas à Trafigura ont dénoncé des problèmes d'équité, certains étant liés au rôle de Trafigura et à l'absence de représentants de la société.<sup>618</sup>

#### JUGEMENTS DE CULPABILITÉ

Seules deux personnes ont été déclarées coupables : Salomon Ugborugbo, directeur de la société Tommy, et Essoin Kouao, employé de WAIBS, agent maritime dans cette affaire.

Aucune responsabilité de l'État de Côte d'Ivoire n'a été reconnue, et tous les représentants de l'État ont été acquittés.

Salomon Ugborugbo a été condamné à 20 ans d'emprisonnement pour empoisonnement et infraction à la législation relative à la santé publique et à l'environnement. L'employé de WAIBS, Essoin Kouao, reconnu coupable de complicité d'empoisonnement et de complicité d'infraction à la législation relative à la santé publique et à l'environnement, a été condamné à cinq ans d'emprisonnement.<sup>619</sup> Les deux hommes ont depuis lors recouvré la liberté. La libération anticipée de Salomon Ugborugbo aurait eu lieu lors de la crise politique qui a secoué la Côte d'Ivoire en 2010, de nombreux détenus ayant alors pu quitter les prisons. Elle n'a cependant pas été annoncée officiellement.

#### ABSENCE DE POURSUITES À L'ENCONTRE DES MEMBRES DU GROUPE TRAFIGURA

Le texte du protocole d'accord, en particulier la disposition prévoyant la renonciation à toute action future en justice contre les membres du groupe Trafigura, permet de douter de l'avis de la cour d'appel selon lequel les éléments de preuve incriminant les trois cadres de la société étaient insuffisants. Amnesty International et Greenpeace estiment qu'il existait au contraire suffisamment d'éléments pour renvoyer les trois inculpés devant une juridiction de jugement, soit pour leur participation directe aux infractions présumées, soit en raison des fonctions de contrôle et d'influence qu'ils occupaient au sein de la société et dans le contexte du déversement de déchets toxiques. Des moyens diplomatiques et officiels auraient dû être mis en œuvre pour que des poursuites judiciaires soient engagées contre d'autres

employés de Trafigura, notamment contre ceux cités par la Commission nationale d'enquête, lorsqu'il existait des preuves de leur implication directe ou de leur responsabilité à titre de superviseur.

Dans cette affaire, le bon déroulement de la procédure judiciaire semble avoir été compromis par les dispositions du protocole d'accord. En réalité, aucun effort n'a été véritablement déployé pour poursuivre en justice des cadres ou d'autres employés de Trafigura après la conclusion de cet accord.

Le gouvernement ivoirien n'aurait pas dû accepter de renoncer à son droit d'enquêter sur les parties Trafigura et de les poursuivre dans le cadre du déversement de déchets toxiques. En renonçant à ce droit, il a enfreint ses obligations internationales relatives aux droits humains, en vertu desquelles il est tenu de diligenter une enquête sur les infractions présumées commises par les parties concernées et d'engager des poursuites contre les auteurs de ces infractions, de manière équitable et responsable.

# CHAPITRE 12/ LES OPÉRATIONS DE NETTOYAGE ET DE DÉCONTAMINATION

« Les déchets toxiques sont restés longtemps, et je crains les conséquences que nous pourrions subir à long terme. Ceux qui ont été éliminés dans la région ont été stockés dans notre village. Je suis inquiet pour nos vies et celles plus tard de nos enfants. »

N'Tamon N'Drin

Paysan, Djibi-village <sup>620</sup>

## LES OPÉRATIONS DE NETTOYAGE

Le 14 septembre 2006, près de quatre semaines après le déversement, le Premier ministre de Côte d'Ivoire a annoncé que le processus de nettoyage et de décontamination débuterait le 17 septembre. Le gouvernement ivoirien a fait appel aux services de Tredi, une société française, qui a envoyé une équipe de 25 personnes à Abidjan le 16 septembre 2006 pour réaliser les opérations de nettoyage.<sup>621</sup>

Le contrat signé par Tredi et l'État ivoirien n'a jamais été rendu public, mais une partie du contenu du contrat original a été divulguée lors des évaluations du processus de nettoyage et de décontamination qui ont par la suite été réalisées. Selon ces informations, le volume de déchets et de terre polluée couvert par le contrat était estimé à quelque 2 500 tonnes.<sup>622</sup>

Les personnes chargées de mener à bien le processus de décontamination ont été confrontées à plusieurs difficultés. En premier lieu, comme cela a été expliqué plus haut, les déchets avaient été déversés sur plusieurs sites différents. Certains ont été rapidement identifiés, tandis que d'autres demeuraient flous. En second lieu, chaque site de déversement possédait ses propres caractéristiques et nécessitait par conséquent l'application de méthodes de nettoyage spécifiques adaptées aux caractéristiques des sites.<sup>623</sup>

À Akouédo, par exemple, des déchets liquides avaient été déversés en trois endroits. À l'un d'entre eux, ces déchets avaient ruisselé dans une lagune *via* un cours d'eau. La lagune a été traitée *in situ*. À Dokui, il a fallu excaver un ravin entier pour nettoyer le site. La zone située autour de la MACA présentait également des difficultés, car elle comptait trois points de déversement, dont l'un était particulièrement difficile à nettoyer, les déchets ayant coulé le long d'une pente.<sup>624</sup>

Les travaux de nettoyage et de décontamination ont été source de nouvelles angoisses pour les personnes vivant sur les sites touchés, car le fait de manipuler les déchets a entraîné de nouvelles odeurs<sup>625</sup>. En octobre 2006, le Bureau de la coordination des affaires humanitaires (OCHA) des Nations unies a fait les observations suivantes au sujet des efforts de contamination : « Les actions de dépollution des sites pollués se poursuivent. Les sites Akouédo 1 et 2, Abobo Plaque 1 ainsi que celui de la MACA ont été traités. Malgré la fin des travaux sur certains sites, les odeurs pestilentielles persistent faisant fuir les populations riveraines. »<sup>626</sup>

Au fur et à mesure que les travaux progressaient, il est devenu évident que le volume de matériaux pollués à éliminer était bien supérieur aux 2 500 tonnes initialement prévues dans le contrat signé par Tredi et l'État de Côte d'Ivoire. Celui-ci a par la suite été modifié pour refléter les quantités plus élevées de matériaux contaminés à éliminer.<sup>627</sup>

En février 2007, Tredi avait éliminé 9 322 tonnes de matériaux contaminés dans des sites situés à Abidjan et à proximité de la ville.<sup>628</sup> En mars 2007, une partie des déchets ont été expédiés par bateau au port du Havre, puis transportés à Salaise-sur-Sanne en France, où ils ont été incinérés dans les installations de Tredi.<sup>629</sup> La Côte d'Ivoire a procédé à cette exportation conformément à la Convention de Bâle.<sup>630</sup> Toutefois, l'ensemble des matériaux contaminés extraits par Tredi n'ont pas été exportés vers la France. On ne sait pas où les matériaux restants ont été conduits ni comment ils ont été traités. Amnesty International et Greenpeace ont demandé des explications à leur sujet au gouvernement ivoirien, mais n'avaient pas obtenu de réponse au moment de la rédaction de ce rapport.

Cependant, même après l'extraction de plus de 9 000 tonnes de matériaux contaminés, le processus de décontamination n'était pas terminé et plusieurs sites devaient encore être nettoyés. En mars 2007, Tredi aurait présenté une nouvelle proposition de traitement des sites pollués restants sur la route d'Alépé, près de Djibi-village. L'État ivoirien n'a jamais accepté de nouveau contrat,<sup>631</sup> et les travaux de décontamination réalisés par Tredi ont pris fin. Un porte-parole de la société Tredi, qui s'est exprimé en octobre 2007, a indiqué qu'il restait encore plus de 6 000 tonnes de matériaux très pollués.<sup>632</sup>

## LE RÉGLEMENT ET LA PARTICIPATION DE TRAFIGURA AU PROCESSUS DE DÉCONTAMINATION

Les motifs à l'origine de la suspension des opérations de nettoyage réalisées par Tredi n'ont jamais été indiqués clairement,<sup>633</sup> mais semblent liés au protocole d'accord conclu entre Trafigura et le gouvernement ivoirien le 13 février 2007 (voir chapitre 11).<sup>634</sup> Aux termes de cet accord, 22 milliards de francs CFA (environ 44 millions dollars)<sup>635</sup> sur les 95 milliards de francs CFA (190 milliards de dollars) que Trafigura avait accepté de verser avaient été affectés au remboursement des frais de décontamination.<sup>636</sup>

L'accord précisait également que Trafigura était responsable de l'identification de tout autre site susceptible de contenir encore des déchets liés au déversement et de la dépollution complémentaire des sites identifiés<sup>637</sup>. Dans ce but, Trafigura et le gouvernement ivoirien ont convenu d'effectuer un audit de l'avancement des travaux réalisés dans le cadre du contrat avec Tredi. L'État a fait appel aux services d'une société française<sup>638</sup>, Burgeap, pour réaliser cet audit qui s'est déroulé en trois phases :

- Phase 1 : recueil des données existantes et préparation d'un plan d'investigations complémentaires
- Phase 2 : investigations complémentaires sur les sites de déversement
- Phase 3 : définition des travaux complémentaires de dépollution

La phase 1 de l'audit de Burgeap a pris fin en juillet 2007. Le gouvernement ivoirien et Trafigura ont alors décidé de ne pas effectuer les phases 2 et 3 planifiées<sup>639</sup>. À la place, ils ont convenu de nettoyer les points de déversement sur un seul site, le long de la route d'Alépé<sup>640</sup>, s'appuyant semble-t-il sur les investigations initiales menées par Burgeap sur deux sites d'Alépé. Le bureau d'audit avait constaté que des effets liés au déversement de déchets toxiques se faisaient toujours sentir, en particulier des odeurs nauséabondes.<sup>641</sup> Il s'agissait des mêmes sites que ceux identifiés par Tredi comme nécessitant de nouveaux travaux de dépollution.

Burgeap a recommandé le recours à la dégradation biologique pour traiter les points de déversement le long de la route d'Alépé, en d'autres termes de traiter les déchets *in situ* plutôt que de les extraire. Cette approche était différente de celle proposée par Tredi, qui suggérait d'extraire la terre contaminée des zones polluées.<sup>642</sup> Une société canadienne, Biogénie, a alors été chargée de mener à bien le processus de biodégradation sur site.<sup>643</sup>

En avril 2008, environ sept mois après le début du processus de biodégradation mené par Biogénie à Alépé, Trafigura a déclaré que toutes les parties avaient convenu que les travaux de décontamination supplémentaires nécessaires étaient limités. La société a ajouté qu'« une analyse approfondie des risques avait déjà été effectuée » et que « la majorité des opérations d'assainissement prévues avaient été réalisées. »<sup>644</sup>

Le 4 avril 2008, dans le cadre d'un avenant au protocole d'accord d'origine, Trafigura a versé 10 milliards de francs CFA (environ 24 millions de dollars<sup>645</sup>) supplémentaires au gouvernement ivoirien<sup>646</sup>. Sur cette somme, 1,5 milliard de francs CFA (3,6 millions de dollars) devaient couvrir les frais des opérations réalisées par des sociétés privées ivoiriennes pour éliminer les matériaux pollués, 1,5 milliard de francs CFA les coûts du traitement biologique de la terre par Biogénie, et 2 milliards de francs CFA (5 millions de dollars) les coûts du suivi environnemental sur une période de quatre ans. Les 5 milliards de francs CFA (12 millions de dollars) restants représentaient une aide financière pour le gouvernement, destinée semble-t-il à des projets sociaux dans le domaine de la santé.

Cette somme constituait le règlement définitif du protocole d'accord d'origine et dégageait dans les faits Trafigura de toute responsabilité ultérieure en matière de décontamination.<sup>647</sup>

## BIODÉGRADATION

Des spécialistes ont fait part de leurs doutes quant à la pertinence de la technique de dégradation biologique pour nettoyer les sites de déversement à proximité de Djibi-village.<sup>648</sup>

La biodégradation consiste généralement à injecter de l'oxygène dans les sols pollués. Cette molécule est nécessaire à la déconstruction aérobie des substances chimiques. Cependant, cette technique peut facilement laisser échapper des mercaptans et d'autres substances volatiles.

En outre, cette technique fait appel à des micro-organismes dont l'efficacité est affaiblie dans les environnements dont le pH est élevé – ce qui est peut-être le cas des couches les plus profondes du sol pollué à proximité de Djibi. Pour que cette technique soit utilisée dans de bonnes conditions, il convient d'augmenter le taux d'acidité du sol (diminuer son pH).

Outre les doutes sur la pertinence de la méthode de nettoyage utilisée (biodégradation), il existe des préoccupations au sujet de l'environnement dans lequel les habitants de Djibi doivent vivre. La sécurité des sols contaminés par les déchets du *Probo Koala*, même après leur assainissement biologique, demeure une source d'inquiétude. Au regard de l'ampleur des effets sanitaires qu'a connus la Côte d'Ivoire après le déversement, et sachant que le contenu exact des déchets n'a jamais été entièrement divulgué, les craintes exprimées par les habitants travaillant sur les sols contaminés sont compréhensibles.

## UN PROCESSUS DE DÉCONTAMINATION INCOMPLET

Malgré l'ampleur des travaux réalisés pour nettoyer et décontaminer les zones touchées, plusieurs sources ont recueilli des informations sur de graves défaillances du processus, certains sites n'ayant été que partiellement assainis, même plusieurs années après le déversement.

À la suite d'une visite à Abidjan deux années après le déversement d'août 2008, le Rapporteur spécial des Nations unies sur les déchets toxiques a noté avec inquiétude que certains sites n'avaient toujours pas été décontaminés et qu'ils « continuaient de menacer la vie et la santé de dizaines de milliers d'habitants. »<sup>649</sup> En outre, il a constaté que des personnes se plaignaient encore de céphalées, de lésions cutanées, d'affections pulmonaires et rhino-laryngées ainsi que de troubles digestifs.<sup>650</sup>

Lorsque des chercheurs d'Amnesty International se sont rendus à Abidjan en février 2009, ils ont trouvé de grands sacs contenant des matériaux contaminés en périphérie de Djibi et le long de la route d'Alépé. Ces sacs étaient entassés à proximité d'un grand axe routier que les villageois empruntent tous les jours. Ils se trouvaient aussi à proximité d'habitations. Un grand nombre d'entre eux avait été éventrés, leur contenu étant à l'air libre. La clôture en fil de fer installée autour des sacs n'avait pas été correctement entretenue, des personnes, y compris des enfants, pouvaient donc facilement l'enjamber. Un habitant du village, recruté par les autorités pour assurer la surveillance du site, a raconté aux chercheurs d'Amnesty International qu'il n'avait pas été payé depuis des mois mais qu'il continuait de surveiller le site, car la présence de ces sacs sans aucune sécurité l'inquiétait.

Dans la zone industrielle de Vridi, où jusqu'à un tiers des déchets du *Probo Koala* ont peut-être été déversés,<sup>651</sup> les habitants affirment que les sites n'ont jamais été complètement

décontaminés. Selon les informations dont on dispose, le système d'évacuation de Vridi, où les déchets s'étaient écoulés, avait été nettoyé, les déchets toxiques et les sédiments contaminés ayant été enlevés. Cependant, il n'a jamais été remplacé alors qu'il présentait des risques de contamination par le déversement.<sup>652</sup>

En 2009, lors de la visite d'Amnesty International, des habitants de Vridi ont affirmé qu'ils pouvaient sentir l'odeur caractéristique du *Probo Koala* à chaque fois qu'il pleuvait<sup>653</sup>. Des personnes vivant à Djibi et en périphérie du village se sont plaintes du même problème en cas de fortes pluies.<sup>654</sup>

Lors d'un entretien avec Amnesty International en février 2009, le gouvernement ivoirien a reconnu que le processus de nettoyage n'avait pas été entièrement terminé. Le directeur du Centre ivoirien antipollution (CIAPOL) et un haut fonctionnaire du ministère de l'Environnement ont expliqué à l'organisation qu'un programme de travail de suivi, mené conjointement par le CIAPOL et le Bureau national d'études techniques et de développement (BNEDT), devait bientôt être lancé et s'étaler sur quatre ans. Le CIAPOL serait responsable de l'étude environnementale et le BNEDT, en raison de son expertise technique, se chargerait des travaux d'excavation.<sup>655</sup>

Cependant, un réalisateur qui s'est rendu à Djibi un an plus tard, en janvier 2010, a fait les observations suivantes :

*« À Djibi, le site n'est pas protégé. Le tas de sacs (il y en a des centaines) est situé à moins de 100 mètres des habitations du village. Et des gens passent à côté tout le temps, des paysans travaillent non loin de là, certains sacs sont même grands ouverts. On peut aussi voir des vaches. Le panneau « Danger » est pratiquement au sol. De vieilles clôtures sont elles aussi couchées au sol. Tous les habitants du village peuvent encore sentir l'odeur des déchets depuis leur maison lorsqu'il pleut. Même si le site est protégé par des agents de sécurité depuis au moins le début de l'année, on peut facilement y accéder. Les gens passent à côté toute la journée. Les agents de sécurité s'inquiètent donc uniquement des étrangers tentant de filmer ou de prendre des photos. »*

**Bagassi Koura**

Réalisateur en visite à Abidjan en janvier 2010.<sup>656</sup>

À la mi-2010, des employés de Biogénie sont retournés à Djibi. D'après les habitants du village, ils ont rassemblé les matériaux contaminés, y compris les sacs remarquables par Amnesty International, sur un site situé près du village pour les traiter *in situ*. La collecte des matériaux contaminés à Djibi aurait été à l'origine de la réapparition des mauvaises odeurs. Les personnes interviewées par téléphone en décembre 2010 ont indiqué que certains habitants du village avaient de nouveau présenté des problèmes de santé et qu'un grand nombre d'entre eux craignaient les conséquences d'une réexposition.<sup>657</sup> Le village a demandé au gouvernement de dépêcher du personnel de santé pour qu'il réalise une évaluation sanitaire. À la fin de l'année 2012, cette évaluation n'avait semble-t-il toujours pas eu lieu.<sup>658</sup>

## **TRAFIGURA AFFIRME QU'IL N'Y A PLUS DE RISQUES SANITAIRES**

En décembre 2008, par l'intermédiaire de son cabinet d'avocats McGuireWoods, Trafigura a demandé à WSP, cabinet de conseil dans le domaine de l'environnement, de réaliser un audit environnemental dans la région

d'Abidjan, comprenant la visite de 14 sites présumés de déchargement. D'après Trafigura, WSP a conclu dans son rapport qu'« il n'y avait aucun risque pour la santé humaine posé par des polluants provenant spécifiquement des résidus sur les sites de déversement évalués ». Par ailleurs, Trafigura a indiqué que « WSP avait essentiellement recherché des éléments "caractéristiques" susceptibles de provenir uniquement des résidus. [...] Étant donné que le volume des matériaux extraits des sites contaminés était 18 fois supérieur à celui d'origine des résidus, il n'est pas surprenant qu'aucun de ces éléments n'ait été détecté. » WSP aurait également identifié un certain nombre d'autres problèmes environnementaux, non liés aux déchets, sur certains des sites de déversement.<sup>659</sup> Trafigura a refusé de rendre publics les rapports de l'étude réalisée par WSP, seule une synthèse a été publiée. Il est donc impossible de vérifier les conclusions tirées par la société à partir de ces rapports.<sup>660</sup>

## ABSENCE DE SURVEILLANCE ET CRAINTES RELATIVES AUX CONSÉQUENCES ACTUELLES

À ce jour, les habitants d'Abidjan n'ont pas été informés de la composition exacte des déchets, des sites précis de déversement ni des quantités déversées. Bien que des opérations de nettoyage aient été effectuées, elles n'ont de toute évidence pas été complètement terminées. Comme mentionné plus haut, dans certaines régions, des personnes ont indiqué une réapparition de l'odeur du *Probo Koala*, en particulier par temps pluvieux, tandis que d'autres continuent de se plaindre de problèmes de santé qui, selon elles, sont liés à leur exposition aux déchets.

L'assistance médicale a officiellement été interrompue fin octobre 2006. Depuis lors, le gouvernement ivoirien n'a effectué aucune veille sanitaire ni aucune recherche ou analyse sur les implications à long terme de l'exposition aux déchets. Un médecin interrogé par Amnesty International a déclaré qu'il avait noté une augmentation des troubles respiratoires, certains patients souffrant notamment d'un asthme persistant, affection qui n'est apparue chez eux qu'après leur exposition aux déchets toxiques.<sup>661</sup> Toutefois, ces éléments sont insuffisants pour tirer des conclusions et, de toute évidence, un système solide de suivi des populations concernées dans le temps aurait dû être mis en place.

*« Aujourd'hui, après le déversement des déchets toxiques, nous sommes encore plus inquiets car nous craignons de manger des aliments contaminés. Même si les cultures sont interdites, les gens font toujours pousser des produits (par exemple des bananes) dans les zones touchées, et ces produits sont probablement vendus au marché local. Nous buvons aussi de l'eau tout en ayant des doutes. Nous n'avons aucune information sur les conséquences des déchets sur l'eau potable. »*

**Rachel Gogoua**

Présidente de l'Association des victimes d'Akouédo-Extension<sup>662</sup>

À l'issue de sa mission dans le pays, le Rapporteur spécial des Nations unies sur les déchets toxiques a demandé au gouvernement de la Côte d'Ivoire d'engager un vaste processus de consultation, « sur les questions en suspens et sur les mesures nécessaires pour faire face aux effets à long terme de l'incident sur la santé des populations et sur l'environnement », de « réalis[er] une enquête sur la santé dans les zones touchées, cartographi[er] les problèmes sanitaires qui se posent encore et fourni[r] une assistance médicale adéquate aux victimes, y compris le traitement des manifestations nouvelles et à long terme des maladies dues au déversement des déchets » et d'« assurer aux personnes touchées le plein accès à

l'information sur les mesures prises pour faire face aux possibles effets néfastes à long terme de l'incident sur la santé et sur l'environnement.»<sup>663</sup>

Les victimes du déversement de déchets toxiques ont le droit de savoir si ces déchets peuvent avoir des effets à long terme et, dans l'affirmative, quels sont ces effets et comment elles peuvent se faire soigner. La mise en place d'un programme de surveillance rassurerait en partie la population. Amnesty International et Greenpeace ont demandé aux autorités ivoiriennes pourquoi un tel programme n'avait pas été établi à l'aide des sommes perçues dans le cadre du protocole d'accord avec Trafigura mais, au moment de la rédaction du présent rapport, les deux organisations n'avaient pas reçu de réponse.

Trafigura a affirmé que les déchets ne pouvaient pas avoir d'incidences graves ou à long terme. Toutefois, la société a refusé de rendre publiques les données scientifiques en sa possession, de sorte que ces données puissent faire l'objet d'un examen approfondi indépendant (ce point est abordé plus en détail dans l'annexe de ce rapport).

# CHAPITRE 13/ LES LIMITES DE LA JUSTICE A L'ÉCHELLE INTERNATIONALE – PAYS-BAS ET ROYAUME-UNI

« Pourquoi les grands pays industrialisés qui savent [que les déchets sont toxiques] les déversent-ils dans un pays qui ne dispose pas de structure de traitement ? C'est de la méchanceté. On nous traite comme si nous ne valions rien, comme si nous ne savions rien... On profite de nous. »

**Geneviève Diallo,**  
Résidente d'Akouédo <sup>664</sup>

En plus des efforts déployés auprès de la justice de Côte d'Ivoire, des poursuites pénales ont été engagées aux Pays-Bas et une action civile a été intentée au Royaume-Uni, sur la base de différentes infractions<sup>665</sup>. Ces procédures judiciaires démontrent à quel point il est difficile d'obtenir justice dans des affaires impliquant une multinationale et portant sur une série d'événements relevant de diverses juridictions.

## AUX PAYS-BAS, UNE ACTION PÉNALE À L'ISSUE POSITIVE, MAIS LIMITÉE

Le 26 septembre 2006, Greenpeace a déposé une requête auprès du ministère public néerlandais pour demander l'ouverture d'une enquête pénale sur des infractions relatives au déversement de déchets toxiques en Côte d'Ivoire. En juin 2008, le ministère public néerlandais a engagé des poursuites liées à l'exportation illégale de déchets des Pays-Bas vers l'Afrique ainsi qu'à d'autres infractions pénales à l'encontre de la société Trafigura Beheer BV, domiciliée aux Pays-Bas, de Naeem Ahmed, l'un des cadres dirigeants de la société Trafigura Ltd, établie à Londres, et du capitaine Chertov du *Probo Koala*. L'entreprise

Amsterdam Port Services (APS) et son directeur ont également fait l'objet de poursuites relatives à des infractions à la Loi sur la gestion de l'environnement. La municipalité d'Amsterdam a été accusée d'avoir participé au transfert de déchets dangereux sur le *Probo Koala* ou, selon une autre hypothèse, d'avoir donné la permission à APS de charger à nouveau des déchets dangereux sur le *Probo Koala*.<sup>666</sup>

Deux ans plus tard, le 23 juillet 2010, le tribunal de première instance néerlandais a prononcé des verdicts de culpabilité pour un certain nombre de chefs d'accusation. Ainsi, Trafigura a été reconnue coupable d'infractions au règlement européen sur les transferts de déchets et d'avoir livré et dissimulé des biens dangereux. Naeem Ahmed a été déclaré coupable d'avoir livré et dissimulé des biens dangereux. Enfin, le capitaine du *Probo Koala* a été déclaré coupable de falsification relative aux informations fournies sur des documents liés aux déchets du navire, ainsi que de dissimulation de la nature dangereuse des biens.

Il a été reconnu qu'APS et son directeur ont enfreint la Loi néerlandaise sur la gestion de l'environnement en chargeant à nouveau les déchets sur le *Probo Koala* depuis la barge d'APS<sup>667</sup>. Toutefois, le tribunal a aussi estimé qu'APS avait « commis une erreur de droit excusable » car cette société était en droit de se fier aux conseils du service de l'environnement et des bâtiments de la municipalité d'Amsterdam concernant l'autorisation de recharger les déchets sur le *Probo Koala*.<sup>668</sup> Pour ces motifs, le tribunal a accepté la défense d'APS, qui plaidait une « absence de toute culpabilité ».<sup>669</sup>

## LES VERDICTS DE CULPABILITÉ – TRIBUNAL DE PREMIÈRE INSTANCE D'AMSTERDAM

**Chef d'accusation 1 : exportation de déchets d'un État de l'UE vers un pays ACP, en violation de l'article 18 du règlement européen sur les transferts de déchets.**<sup>670</sup>

Trafigura Beheer BV a été reconnue coupable de l'exportation de déchets à bord du *Probo Koala* à destination d'un État de l'ACP (Groupe des États d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique), en contravention avec l'article 18, paragraphe 1 du règlement sur les transferts de déchets. Le tribunal a rejeté l'argument de la défense de Trafigura selon lequel les déchets produits à bord du *Probo Koala* résultaient du fonctionnement normal d'un navire<sup>671</sup>. En outre, le tribunal a déclaré que les déchets avaient été exportés dans « l'intention de nuire ».

Trafigura a invoqué plusieurs autres arguments pour sa défense, qui ont tous été rejetés par le tribunal. Il s'agissait notamment des arguments suivants :

Trafigura a fait valoir qu'il était impossible de prouver que l'entreprise aurait exporté des déchets en Côte d'Ivoire puisqu'il n'était pas prévu d'exporter ces déchets en Côte d'Ivoire au moment où *Probo Koala* se trouvait aux Pays-Bas et que l'exportation s'est réellement terminée lorsque le *Probo Koala* a pénétré dans les eaux territoriales d'un pays ACP, la Mauritanie ou le Togo<sup>672</sup>. Cet argument a été rejeté par le tribunal, qui a jugé que « l'acte d'exportation doit être considéré dans son ensemble<sup>673</sup> », et qu'il a débuté aux Pays-Bas pour prendre fin en Côte d'Ivoire.

Trafigura a avancé qu'elle avait commis une erreur de droit excusable en considérant que les déchets relevaient de MARPOL et que cette ignorance de la loi devait être considérée comme une circonstance atténuante. Le tribunal a rejeté cet argument car Trafigura n'a pas fait état de circonstances particulières

pouvant justifier cette défense :

« La défense a avancé qu'aucun fait ne pouvait être reproché à la société Trafigura car elle est partie du principe que les résidus ne relevaient pas du règlement sur les transferts de déchets, mais de MARPOL. Ce recours pour erreur judiciaire excusable n'est pas valable. En effet, l'invocation d'une méconnaissance de la loi ne peut être favorable à un suspect que dans des circonstances particulières, et Trafigura n'a pas fait état de ce type de circonstances particulières. »<sup>674</sup>

**Chef d'accusation 2 : livraison de biens qui représentaient un danger pour la santé [en connaissance de cause] et dissimulation de la nature dangereuse de ces biens (en violation de l'article 174 du Code pénal néerlandais)**

Trafigura Beheer BV et le capitaine Chertov ont également été reconnus coupables d'avoir « livré en connaissance de cause des biens à APS qui représentaient un danger pour la santé, et d'avoir dissimulé la nature dangereuse de ces biens », en violation de l'article 174 du Code pénal néerlandais. Il a été établi que Naeem Ahmed, cadre dirigeant de Trafigura en poste à Londres, était « le véritable responsable de la supervision de cet acte ».<sup>675</sup>

**Chef d'accusation 3 : falsification (en violation de l'article 225 du Code pénal néerlandais)**

Le tribunal a déclaré le capitaine Chertov coupable de complicité de falsification en vertu de l'article 225 du Code pénal néerlandais<sup>676</sup>. Pour décharger les déchets à Amsterdam, le capitaine Chertov devait remplir un formulaire appelé « Notification des déchets des navires et des (restes de) substances nocives ». Le capitaine Chertov a noté sur le formulaire que les déchets étaient constitués de « lavages de réservoirs ». Le tribunal a estimé qu'il « savait que les déchets ne correspondaient pas simplement à l'eau de lavage du réservoir », car il avait été « impliqué dans les opérations de nettoyage du début à la fin ».<sup>677</sup>

Trafigura et M. Ahmed ont été acquittés des accusations d'implication dans les actes de falsification au motif que l'unique preuve contre eux (la déclaration du capitaine selon laquelle Trafigura était impliquée) a été considérée comme insuffisante<sup>678</sup>. Au cours de l'instance, la défense de Trafigura a reconnu le fait que l'entreprise avait donné l'ordre au capitaine du *Probo Koala* de ne pas révéler l'existence des déchets en Tunisie et a avancé que l'absence d'un courrier électronique similaire concernant les événements d'Amsterdam prouvait que Trafigura n'était pas impliquée dans les faits de falsification à Amsterdam, et que le capitaine avait pris la décision de remplir ainsi les documents de son propre chef.

## LES PEINES

Trafigura Beheer BV a été condamnée à payer une amende d'un million d'euros pour des infractions liées aux chefs d'accusation 1 et 2.<sup>679</sup>

Le capitaine Chertov a été reconnu coupable des chefs d'accusation 2 et 3 et condamné à une peine de prison de cinq mois avec sursis.<sup>680</sup> Naeem Ahmed, déclaré coupable du chef d'accusation 2, a écopé d'une peine de six mois de prison avec sursis ainsi que d'une amende de 25 000 euros.<sup>681</sup>

Le tribunal a fait remarquer que l'infraction de Trafigura Beheer BV au règlement européen sur les transferts de déchets était « l'acte le plus grave »<sup>682</sup> et s'est montré critique à l'égard

des actions de Trafigura. Le tribunal a déclaré :

*« Trafigura peut légitimement et avec raison être accusée des faits que le européen sur les transferts de déchets, la Quatrième Convention de Lomé et la Convention de Bâle visent justement à combattre, à savoir l'exportation de déchets vers des pays du tiers monde et le fait de nuire à l'environnement ».*<sup>683</sup>

La décision soulignait l'absence de véritable projet de Trafigura Beheer BV concernant l'élimination des déchets lorsqu'ils ont été produits<sup>684</sup>, le fait que la société n'a pas vérifié qu'Abidjan disposait des équipements nécessaires au traitement des déchets avant de les décharger<sup>685</sup> et critiquait également les circonstances de l'établissement du contrat avec la compagnie Tommy.<sup>686</sup>

La décision était particulièrement critique à l'égard de l'entreprise pour avoir accepté un tarif de 35 dollars par m<sup>3</sup>, alors qu'elle était au courant de la véritable composition des déchets et qu'elle avait reçu un devis de 950 euros par m<sup>3</sup> de la part d'APS. Elle indique :

*« Dans ces circonstances, Trafigura – qui, à ce moment, connaissait aussi la composition exacte – n'aurait jamais dû autoriser le traitement des déchets à ce prix ».*<sup>687</sup>

Le tribunal a noté que la solution choisie par Trafigura était motivée « par des considérations commerciales<sup>688</sup> ». Le tribunal a également reproché à Trafigura le fait qu'aucun de ses représentants n'était présent en personne, et que seuls ses avocats sont venus apporter des preuves en sa faveur. Le tribunal a également fait les commentaires suivants :

*« Dans une affaire comme celle-ci, on peut attendre d'une entité juridique qu'elle se prononce au moins à l'audience sur le fond de l'affaire afin d'expliquer son point de vue et de permettre au tribunal et au parquet de lui poser des questions sur certains de ses choix ».*<sup>689</sup>

Pour fixer la peine du capitaine du *Probo Koala*, le tribunal a pris en compte le fait que ses actions n'étaient pas motivées par la recherche du profit, mais plutôt dues à la pression exercée par son client immédiat. En outre, le tribunal a accepté l'argument selon lequel le capitaine du *Probo Koala* « n'a pas fait tout cela de son propre chef et suivait, dans une large mesure, les ordres de (du mandataire de) Trafigura. Naturellement, il était la personne qui dirigeait le navire, mais, dans son poste, il était néanmoins largement dépendant (y compris dans un sens économique) de la personne qui avait fait appel à ses services ».<sup>690</sup>

## LA PROCÉDURE EN APPEL

Trafigura Beheer BV, Naeem Ahmed et le ministère public ont tous fait appel du verdict. Trafigura Beheer BV et Naeem Ahmed ont demandé l'annulation de leur peine, tandis que le procureur a fait appel au motif que ni Trafigura, ni Naeem Ahmed n'avaient été reconnus coupables de falsification, et que la municipalité avait bénéficié d'une immunité.

Le 1<sup>er</sup> juillet 2011, la cour d'appel néerlandaise a annulé le verdict prononcé à l'encontre de Naeem Ahmed compte tenu du fait que le tribunal de première instance n'était pas compétent après l'abandon des poursuites d'ordre économique telle que la falsification.<sup>691</sup> Le

ministère public a fait appel de cette décision.

Le 23 décembre 2011, la cour d'appel d'Amsterdam a rendu un arrêt confirmant l'amende d'un million d'euros infligée à Trafigura Beheer BV. La cour a considéré qu'il avait été « prouvé que Trafigura n'avait pas révélé le caractère dangereux des déchets à APS, alors qu'elle savait que ces déchets étaient dangereux pour la vie et/ou la santé et, en outre, que Trafigura avait exporté illégalement les déchets en Côte d'Ivoire après qu'APS les lui eut rendus<sup>692</sup>. » La cour d'appel a ensuite déclaré :

*« La cour d'appel estime que, de manière légitime, les entreprises de production de déchets doivent respecter des exigences très strictes s'agissant du transfert et de l'élimination de ces déchets dans le respect de l'environnement. Il s'agit d'un critère très important du principe d'entrepreneuriat socialement responsable à l'échelle internationale. Le fait qu'un groupe d'entreprises à l'envergure internationale tel que Trafigura ne pouvait pas l'ignorer pèse lourdement dans la décision de la cour d'appel ».*<sup>693</sup>

Cependant, l'arrêt de la cour d'appel soulevait quelques doutes concernant le régime juridique applicable. Cette décision semblait admettre que les déchets qui se trouvaient à bord du *Probo Koala* pouvaient être considérés comme des déchets MARPOL jusqu'au moment où ils ont été remis à APS. À partir de ce moment, ils relevaient du règlement européen sur les transferts de déchets et de la convention de Bâle.

En ce qui concerne APS, la cour d'appel a jugé que cette entreprise avait enfreint la Loi sur la gestion de l'environnement en transférant les déchets sur le *Probo Koala*, qui n'était pas une entreprise de traitement des déchets, mais que celle-ci n'était pas passible de sanction. Elle a donc abandonné les poursuites contre cette société. Comme le tribunal de première instance, la cour d'appel a établi qu'APS pouvait se fier à la notification du service de l'environnement et des bâtiments de la municipalité indiquant qu'il était autorisé de recharger les déchets sur le *Probo Koala*.

En ce qui concerne la municipalité d'Amsterdam, la cour d'appel a également considéré qu'elle ne pouvait pas faire l'objet de poursuites car « ... l'octroi de l'autorisation de repomper les déchets ou l'absence de mesures répressives relèvent de la responsabilité exclusivement administrative qui incombe à la municipalité ».<sup>694</sup>

Au moment de la rédaction de ce rapport, Trafigura Beheer BV et le ministère public avaient tous deux interjeté appel de cette décision auprès de la Cour suprême.

En 2008, Claude Dauphin, président de Trafigura, avait dans un premier temps été inculpé d'un certain nombre d'infractions, notamment d'exportation illégale de déchets depuis les Pays-Bas. À l'époque, l'affaire n'avait pas progressé. Le 30 janvier 2012, le tribunal a décidé que des procédures distinctes pouvaient se poursuivre contre Claude Dauphin, qui a fait appel de cette décision. A l'heure de la rédaction de ce rapport, les procédures se poursuivent.

## DES PROCÉDURES ENCOURAGEANTES MAIS LIMITÉES

Les décisions du tribunal de première instance et de la cour d'appel confirment que la

société a agi de façon illégale et a enfreint la loi européenne et néerlandaise. Elles reconnaissent également que les déchets transportés sur le *Probo Koala* étaient hautement toxiques et dangereux pour la vie et pour la santé.

Bien qu'il s'agisse d'une avancée significative vers plus de justice, il n'en reste pas moins que ces poursuites étaient limitées. Elles se concentraient sur des événements et des infractions qui ont eu lieu aux Pays-Bas uniquement. Elles n'ont pas cherché à établir si Trafigura était impliquée dans tout autre acte illégal lié aux déchets et au déversement de ces derniers après leur exportation illégale des Pays-Bas vers la Côte d'Ivoire.

Le Code pénal néerlandais reconnaît ce qu'on appelle la « règle de la double incrimination », qui signifie qu'un ressortissant néerlandais (y compris une société néerlandaise) peut être poursuivi pour tout acte commis à l'étranger, à condition qu'il soit considéré comme une infraction à la fois par le Code pénal néerlandais et dans le pays où l'acte a été commis<sup>695</sup>.

Cependant, lors des audiences préliminaires de juin 2008, le ministère public néerlandais a clairement affirmé qu'il avait décidé de n'inclure aucun crime potentiel commis en Côte d'Ivoire dans l'enquête, car il « s'est avéré impossible » de mener une enquête en Côte d'Ivoire, en dépit de tentatives en ce sens.<sup>696</sup> On ignore quelles initiatives ont pris les autorités hollandaises pour tenter de mener une enquête en Côte d'Ivoire, où quels obstacles elles ont rencontré.

La décision du procureur a largement restreint la portée des poursuites aux Pays-Bas et, par extension, a limité la capacité des victimes de Côte d'Ivoire à intenter des actions civiles en plus des poursuites pénales.<sup>697</sup> Par exemple, une action intentée par PKL, une entreprise ivoirienne de nourriture pour bébés, qui affirmait avoir subi un préjudice économique à la suite de la contamination de ses produits alimentaires, a été jugée irrecevable par le tribunal néerlandais au motif que l'entreprise n'avait pas subi de préjudice direct découlant des accusations qui devaient être examinées par le tribunal (liées aux actions de Trafigura aux Pays-Bas).

#### APPEL DE GREENPEACE CONTRE LA DÉCISION DU MINISTÈRE PUBLIC

En 2009, Greenpeace a déposé plainte contre la décision du ministère public de ne pas engager de poursuites contre Trafigura Beheer BV et Puma Energy, contre le président de Trafigura, Claude Dauphin, et contre certains employés du groupe Trafigura pour des infractions pénales liées au déversement en Côte d'Ivoire. Il s'agissait notamment des infractions présumées suivantes : pollution intentionnelle de l'environnement en Côte d'Ivoire avec des substances représentant une grave menace sur la santé publique, homicide involontaire et dommages corporels graves.<sup>698</sup> Greenpeace a avancé que les Pays-Bas pouvaient et devaient poursuivre Trafigura pour les infractions qu'elle aurait commises en Côte d'Ivoire, étant donné que Trafigura Beheer BV est une société néerlandaise et que les actes commis en Côte d'Ivoire constituaient des infractions en Côte d'Ivoire comme aux Pays-Bas, et relevaient donc de la règle de la double incrimination. Greenpeace a demandé à la cour d'ordonner au procureur d'enquêter sur ces infractions.

Cependant, le 13 avril 2011, après un long débat qui s'est prolongé sur plusieurs audiences, la cour d'appel a rejeté la plainte de Greenpeace. La cour a jugé que le ministère public

disposait d'une marge d'appréciation pour décider quelles infractions pouvaient faire l'objet d'enquêtes et de poursuites de la part du public, et qu'il est seul compétent pour décider contre quelles affaires engager des poursuites. Pour prendre cette décision, la cour a pris en compte un certain nombre d'arguments avancés par le ministère public.

Elle a d'abord étudié la recevabilité de la plainte et cherché à établir si Greenpeace était une « partie intéressée ». Dans le cadre de cette décision, la cour a jugé que certains aspects de la plainte liés aux actes criminels outrepassaient la mission de Greenpeace en tant qu'organisation.<sup>699</sup> Pour cette raison, elle a estimé que Greenpeace avait un « intérêt direct insuffisant » pour demander l'engagement de poursuites contre certains de ces actes illégaux et, par conséquent, que l'association n'avait pas le droit d'agir en justice sur ces questions.<sup>700</sup>

La cour a également indiqué qu'elle n'estimait pas possible ou opportun d'enquêter sur les faits présumés en Côte d'Ivoire<sup>701</sup>. Elle a évoqué les obstacles potentiels qui pourraient s'opposer à la collecte de preuves à l'extérieur du territoire et à l'obtention d'informations et d'une coopération de la part des autorités ivoiriennes, se référant aux difficultés que les autorités néerlandaises avaient rencontrées dans le passé pour obtenir la coopération et l'assistance juridique de la Côte d'Ivoire. Pour justifier la décision du procureur de ne pas engager de poursuites, elle a également fait valoir que de nombreux accusés avaient déjà fait l'objet de poursuites aux Pays-Bas, qu'une action en justice avait été intentée en Côte d'Ivoire, et qu'une indemnité avait été payée.<sup>702</sup>

Le point de vue selon lequel il ne serait pas possible ou opportun de mener une enquête sur les événements de Côte d'Ivoire est problématique et peut être contesté pour des raisons pratiques et juridiques. En réalité, la majeure partie des preuves concernant ce qui s'est passé en Côte d'Ivoire se trouve dans le domaine public, comme le démontre l'enquête menée par Amnesty International et Greenpeace dans ce rapport. Comme expliqué dans le chapitre précédent, les autorités ivoiriennes ont commandé une enquête nationale et internationale et ont publié ses conclusions. En outre, Greenpeace a affirmé lors des audiences que si les preuves étaient suffisantes pour déclarer Trafigura coupable d'exportation illégale de déchets, elles devraient l'être aussi pour enquêter sur des événements ultérieurs à l'exportation illégale en Côte d'Ivoire.

Bien que la cour néerlandaise ait évoqué une action auprès de la justice ivoirienne, les sociétés du groupe Trafigura n'y ont jamais été poursuivies. Toutes les poursuites contre des représentants du groupe ont été abandonnées après la conclusion d'un accord financier entre Trafigura et le gouvernement de la Côte d'Ivoire, au titre duquel toutes les parties liées à Trafigura bénéficient d'une immunité de poursuites.

## PROCÉDURES JUDICIAIRES AU ROYAUME-UNI

La société Trafigura Ltd, immatriculée au Royaume-Uni, était impliquée dans des décisions clés liées au nettoyage à la soude caustique et à la livraison des déchets à Amsterdam puis en Côte d'Ivoire. L'implication de la société britannique soulève des questions au sujet d'actes illégaux relevant de la compétence britannique. En dépit d'un appel au Parlement demandant l'ouverture d'une enquête sur l'entreprise britannique, celle-ci n'a pas été mise en œuvre. Amnesty International et Greenpeace ont consulté un avocat qui considère qu'il

existe suffisamment de preuves dans le domaine public pour mener une enquête permettant d'établir si Trafigura Ltd était complice du transfert de déchets dangereux ou y a participé<sup>703</sup>.

#### L'ACTION CIVILE AU ROYAUME-UNI

Bien qu'aucune enquête pénale n'ait été ouverte au Royaume-Uni, en novembre 2006, une action civile a été intentée auprès de la Haute Cour de justice d'Angleterre et du Pays de Galles contre Trafigura Limited et Trafigura Beheer BV (les défendeurs) pour des préjudices liés à des dommages corporels et à une perte économique.<sup>704</sup> Cette réclamation a été déposée par environ 30 000 Ivoiriens qui demandaient à être dédommagés pour des dommages corporels qui, selon eux, étaient dus à l'exposition aux déchets toxiques. Le cabinet d'avocats britannique Leigh Day & Co s'est engagé à les représenter selon le principe du « *no win, no fee* », qui signifie que les victimes n'auraient pas à payer d'honoraires s'ils n'obtenaient pas gain de cause. Aux termes de cet accord, le cabinet prenait également en charge l'ensemble des frais de collecte de preuves et d'obtention de la présence de témoins experts.

Alors que cette action civile était considérée comme la plus grande action de groupe de ce type jamais intentée dans l'histoire de la justice britannique, les 30 000 demandeurs représentaient moins d'un tiers des personnes qui auraient été touchées par le déversement des déchets.

Le 16 septembre 2009, les parties sont parvenues à un accord selon lequel les défendeurs avaient accepté de payer un total d'environ 30 millions de livres (45 millions de dollars) aux demandeurs. Les demandeurs étant au nombre de 30 000, cette somme totale correspondait à 1 000 livres environ par personne.<sup>705</sup> Comme cette action civile a été réglée à l'amiable, la cour n'a pas déterminé les responsabilités finales.

En plus de l'indemnisation, les parties se sont mises d'accord sur un certain nombre de dispositions :

- La partie défenderesse, Trafigura, n'admet pas sa responsabilité dans le préjudice dont les demandeurs affirment avoir été victimes.
- Les demandeurs et leurs avocats ont accepté de ne pas divulguer les informations et les documents et de ne pas faire de commentaires publics sur cette affaire.
- Les experts indépendants qui ont examiné des preuves médicales et autres ont signé des accords de confidentialité.
- Leigh Day & Co, le cabinet d'avocats de la partie demanderesse, a également consenti à ne plus représenter d'autres actions qui pourraient être intentées par d'autres personnes touchées par les déchets toxiques.

Ces dispositions posent plusieurs problèmes. Premièrement, les dispositions de confidentialité, qui ont une large portée, signifient que les preuves d'expertise médicale ne peuvent pas être consultées par d'autres victimes et ne peuvent pas être remises en cause, ou utilisées pour contribuer à des interventions efficaces dans le domaine de la santé.

Deuxièmement, le fait que Leigh Day & Co ne soit plus autorisé à travailler pour d'autres victimes est lourd de conséquences. Les autres cabinets britanniques qui acceptent de prendre en charge ce type d'affaires, qui nécessitent des compétences, des ressources et une expertise particulières, sont rares. Le nombre très limité de cabinets d'avocats qui sont disposés et en mesure de se charger de ce type d'affaires constitue pour les victimes un obstacle important à l'accès à la justice dans des affaires impliquant des sociétés. Les dispositions de l'accord qui interdisent à des cabinets de travailler pour d'autres clients potentiels rendent cette tâche encore plus difficile. Pourtant, les dispositions de ce genre sont de plus en plus courantes.

## LA DÉCLARATION CONJOINTE

Dans le cadre de cet accord, Trafigura et les demandeurs ont adopté une déclaration conjointe qui indiquait notamment que « Leigh Day and Co, sur la foi des preuves apportées par les experts, reconnaît désormais que les résidus auraient pu, dans le pire des cas, causer une série de symptômes temporaires et bénins, comparables à la grippe, et de l'anxiété ».

Le texte de la déclaration conjointe découle des résultats des négociations entre les parties, qui ont abouti à un accord financier aux termes duquel Trafigura a accepté de payer 30 millions de livres, soit 45 millions de dollars, aux demandeurs. Les preuves d'experts auxquelles il fait référence n'ont jamais été rendues publiques et relèvent de l'accord de confidentialité prévu par le règlement à l'amiable entre les parties.

Alors que cette déclaration conjointe est un texte négocié, le juge de la Haute Cour a pris l'initiative quelque peu inhabituelle d'approuver l'ensemble du règlement à l'amiable, en faisant la déclaration suivante :<sup>706</sup>

*« ... En lisant les documents, je me suis rendu compte que les experts étaient assez clairs. Les résidus ne pouvaient pas donner lieu aux types de symptômes et de maladies qui étaient mentionnés dans certains articles de presse. J'espère que les médias prendront en compte la déclaration conjointe et remettront les choses en place et en perspective. Je n'ai pas besoin d'en dire plus ; je ne peux que souligner que, de mon point de vue et à la lumière de ce que j'ai vu dans le document [de la cour], la déclaration conjointe est à 100 % vraie. »<sup>707</sup>*

Ces commentaires du juge MacDuff, qui correspondent à un exposé des conclusions vigoureux, ne respectent pas la procédure régulière, qui prévoit une audience et un argument juridique complets. De plus, il n'a mentionné aucun des articles ou des preuves auxquels il faisait référence, et il savait du reste que les preuves étaient sous scellés en raison du règlement à l'amiable.

Un autre juge a fait le commentaire suivant au sujet de la déclaration conjointe lors d'une audience sur les coûts liés à la procédure judiciaire :

*« J'accepte par ailleurs l'argument [des avocats de la partie demanderesse] relatif à la déclaration conjointe qui a été adoptée. Il ne s'agissait pas d'un jugement, ni d'une quelconque décision de justice, mais d'un texte adopté d'un commun accord en vue d'une déclaration publique, et qui est le fruit d'une négociation longue et ardue. »<sup>708</sup>*

Malgré le caractère limité de la procédure du protocole d'accord, le fait que certaines victimes du déversement de déchets aient pu accéder à une cour de justice britannique pour intenter une action civile à l'encontre de Trafigura a permis de rétablir quelque peu la justice

dans cette affaire. Toutefois, le cadre juridique qui a permis à 30 000 Ivoiriens de demander réparation au Royaume-Uni a été modifié depuis, et il est peu probable que des affaires de ce type aient à nouveau lieu à l'avenir. Cela s'explique en partie par le coût de la constitution d'un dossier. Le cabinet d'avocat a dû investir des millions de livres dans cette affaire afin de recevoir les dépositions de chaque demandeur, d'engager des experts et de rassembler tous les éléments de preuve factuels. Il a pu le faire grâce à une disposition de la législation britannique, aujourd'hui supprimée, qui lui permettait d'obtenir une assurance contre toute issue négative.<sup>709</sup>

## LE COMBAT DES DEMANDEURS POUR OBTENIR LEURS INDEMNITÉS

Cependant, la procédure juridique de trois ans pour obtenir l'indemnisation n'a pas été le seul obstacle que les demandeurs ont dû surmonter au Royaume-Uni. Après la conclusion du protocole d'accord, ils ont rencontré d'autres difficultés au moment de recevoir leurs indemnités. Le processus de distribution mis en œuvre par les avocats des demandeurs à Abidjan a échoué lorsqu'un groupe se faisant appeler Coordination nationale des victimes de déchets toxiques de Côte d'Ivoire (CNVDT-CI) a prétendu représenter les victimes et a essayé de prendre le contrôle des fonds d'indemnisation<sup>710</sup>. Alors qu'il était évident que la CNVDT-CI mentait en affirmant représenter les demandeurs dans le cadre des actions intentées au Royaume-Uni, elle a obtenu une ordonnance demandant le transfert de l'argent sur son compte bancaire.<sup>711</sup>

Afin de limiter les dégâts de cette fraude, en février 2010, les avocats britanniques des demandeurs ont convenu d'un accord avec la CNVDT-CI pour appliquer un processus de distribution conjoint. Certaines personnes ont pu obtenir leur argent grâce à ce processus, mais ce dernier a été entaché de nombreux signalements d'irrégularités et a finalement pris fin, alors que 6 000 personnes n'avaient pas encore été payées. Les millions de dollars qui restaient dans les fonds ont disparu. Leigh Day & Co, le cabinet d'avocats britannique, et Amnesty International font tous deux pression sur le gouvernement ivoirien pour qu'il mène une enquête sur cette affaire.

Une enquête sur le détournement des fonds d'indemnisation a été ouverte en 2011. En mai 2012, le président a mis fin aux fonctions du ministre de l'Intégration africaine, Adama Bictogo, qui avait été impliqué dans le processus en 2010. En effet, il aurait essayé de faire en sorte que les avocats britanniques des demandeurs et la CNVDT-ci parviennent à un accord et il est soupçonné d'avoir reçu une partie des indemnités à titre de « rémunération » pour son rôle dans la conclusion de l'accord.<sup>712</sup>

## ALLÉGATIONS DE CORRUPTION ET DE SUBORNATION DE TÉMOINS

Au début de l'année 2009, Leigh Day & Co, le cabinet défendant les victimes, a affirmé que Trafigura et ses avocats du cabinet Macfarlanes auraient approché en toute illégalité les principaux demandeurs de l'action civile au Royaume-Uni dans l'objectif qu'ils modifient leur témoignage. Le cabinet a obtenu une injonction temporaire qui empêchait les avocats de Trafigura de contacter les demandeurs de cette affaire, après présentation de preuves indiquant que certains demandeurs avaient subi des pressions pour qu'ils changent leur déclaration sous serment. Macfarlanes, qui représentait Trafigura, était notamment soupçonné d'avoir payé un témoin de la partie demanderesse pour qu'il se rende au Maroc,

où l'attendait un des associés de Macfarlanes, qui l'a interrogé pendant deux jours. Cette personne affirme qu'on lui a proposé des pots-de-vin pour qu'il modifie son témoignage, et qu'il a subi une pression considérable pour qu'il le fasse. Il a décrit la situation en ces termes :

*« J'ai quitté Abidjan avec Royal Air Maroc. [...] J'ai voyagé en business class. [...] Nous avons une réservation au Sheraton. Je n'avais jamais vu de si bel hôtel de ma vie. J'ai très bien mangé au Sheraton. [...] Le lendemain de notre arrivée, deux hommes blancs, qui parlaient anglais, sont arrivés. Au début, nous avons bavardé, puis ils ont commencé à me poser beaucoup de questions. J'ai passé deux jours entiers, de 8 h à 22 h, à répondre à leurs questions. Nous prenions des pauses de 20 minutes de temps en temps, mais c'était intense. Ils parlaient de nombreuses maladies comme le paludisme. Ils m'ont demandé comment je pouvais être sûr que ma maladie était due aux déchets et pas à autre chose. [...] Ils m'ont dit de dire que je n'avais pas vu les camions, même si je me rappelle clairement avoir vu ces camions décharger les déchets à Akouédo.*

*J'ai commencé à sentir qu'il fallait que je sois d'accord avec eux, sinon je ne rentrerais pas chez moi en vie. Après toutes ces questions, je n'étais même plus sûr de la vérité. Les Blancs savaient aussi que j'avais une fille. Ils m'ont dit qu'ils pouvaient s'occuper d'elle et payer tous ses frais. J'étais très étonné d'apprendre qu'ils savaient que j'avais une fille et qu'ils connaissaient même son nom et sa date de naissance. »<sup>713</sup>*

Trafigura<sup>714</sup> et Macfarlanes<sup>715</sup> ont tous deux nié avoir agi de façon illégitime concernant l'interrogation des témoins. Macfarlanes reconnaît avoir rencontré le témoin de la partie demanderesse au Maroc et avoir payé son « voyage et les frais connexes ». Le cabinet ne toutefois avoir offert des pots-de-vin ou avoir agi de façon contraire à l'éthique. Il a déclaré avoir « des raisons légales valides et exceptionnelles d'avoir accepté de rencontrer l'individu en question » et ajouté : « Nous [...] avons le droit, et même le devoir, d'enquêter en interrogeant les demandeurs, étant donné que leurs preuves auraient probablement une incidence fondamentale sur l'affaire<sup>716</sup>. » Macfarlanes et Trafigura ont également affirmé que c'était le demandeur qui avait souhaité être interrogé en dehors de la Côte d'Ivoire.<sup>717</sup>

Lorsque l'action civile a abouti à un règlement à l'amiable, cette allégation a été retirée<sup>718</sup>. Il est préoccupant de constater que ces accusations, qui étaient jugées assez crédibles pour justifier l'octroi d'une injonction temporaire, n'ont pas fait l'objet d'une enquête plus poussée.

D'autres allégations de subornation de témoins de la part de représentants de Trafigura sont apparues en 2010 lorsque plusieurs chauffeurs, qui avaient participé au transport et au déversement de déchets dangereux à Abidjan en 2006, ont contacté Greenpeace Pays-Bas. Les chauffeurs affirmaient que des représentants de Trafigura leur avaient versé des pots-de-vin pour qu'ils modifient leur compte-rendu du déversement. Greenpeace Pays-Bas a enquêté sur ces accusations, notamment en interrogeant plusieurs chauffeurs et en rassemblant des preuves documentaires, en particulier les déclarations écrites que Trafigura aurait fait signer aux chauffeurs.<sup>719</sup>

Les chauffeurs ont affirmé avoir été contactés en 2008, en 2009 et en 2010, et avoir été payés 400,000 CFA (environ 600 euros) chacun par Trafigura pour qu'ils déclarent que les

déchets n'étaient pas dangereux et qu'ils n'avaient souffert d'aucun problème de santé résultant du contact avec les déchets. La société leur aurait promis plus d'argent s'ils étaient prêts à se rendre à Londres pour apporter des preuves devant le tribunal en soutien à la défense de Trafigura contre l'accusation de dommages corporels.

Les chauffeurs ont également affirmé que des déclarations écrites avaient été préparées (et signées en 2009), et qu'on leur avait dit qu'elles seraient utilisées lors des procédures judiciaires contre Trafigura au Royaume-Uni et aux Pays-Bas. D'après les informations d'Amnesty International et de Greenpeace, ces déclarations n'ont été utilisées dans aucun de ces procès.

Les chauffeurs ont expliqué que, contrairement à ce qu'indiquaient les déclarations qu'ils ont remis à Trafigura, plusieurs d'entre eux avaient présenté de graves symptômes physiques dus au contact avec les déchets. Leur description concorde avec les effets prévisibles d'un contact rapproché avec les substances transportées sur le *Probo Koala*. Immédiatement après le déversement, la plupart des chauffeurs sont partis se cacher, car, alors que la panique et la colère s'emparaient d'Abidjan, ils craignaient pour leur vie. Ceux qui ont contacté Greenpeace en 2010 ont expliqué qu'ils avaient remis les déclarations aux représentants de Trafigura sous la contrainte, de peur d'être dénoncés à Abidjan. Toutefois, ils ont ensuite souhaité raconter leur histoire, afin de présenter leurs excuses à la population d'Abidjan.

En se fondant sur les preuves qui ont été recueillies, Greenpeace a demandé au parquet néerlandais d'ouvrir une enquête sur ces allégations.

En plus des chauffeurs, d'autres Ivoiriens auraient également été approchés par Trafigura et/ou par ses représentants, notamment deux vendeurs de produits pétroliers travaillant dans un garage d'Abidjan. Trafigura les aurait incités à discréditer une déclaration faite par l'un des principaux demandeurs de l'action intentée au Royaume-Uni contre Trafigura afin de réclamer une indemnisation pour des dommages corporels. Greenpeace s'est procuré ces déclarations écrites qui, selon les vendeurs de produits pétroliers, sont fausses, et elles ont également été envoyées au procureur.

Trafigura a nié ces accusations. Les avocats de la société ont reconnu qu'une somme de 1,5 million de francs CFA (soit 2 200 euros) avait été versée aux chauffeurs en avril 2010 pour une deuxième déclaration, mais que la société ne l'a fait que parce qu'elle y était contrainte. Selon le cabinet d'avocats chargé de la défense de Trafigura, Macfarlanes, « cela s'est avéré nécessaire pour l'unique raison que nous avons appris en 2010 que [nom maintenu secret] cherchait à faire du chantage sur Trafigura en diffusant des déclarations complètement fausses sur ses preuves ». <sup>720</sup>

En septembre 2010, deux chauffeurs ivoiriens se sont rendus aux Pays-Bas pour rencontrer le procureur et lui expliquer en personne leurs allégations dans le cadre du dossier soumis par Greenpeace. Ces deux chauffeurs ont ensuite décidé qu'après quatre ans d'anonymat, ils ne cacheraient plus leur visage et leur nom.

En juin 2012, le ministère public néerlandais a informé Greenpeace qu'il n'ouvrirait pas d'enquête pénale sur les accusations portées contre la société. Dans sa lettre, le procureur expliquait que, même si Trafigura Beheer BV était une société immatriculée aux Pays-Bas, il

ne s'agissait que d'une inscription officielle motivée par des raisons fiscales (*via* un administrateur fiduciaire) et que ses activités ne se déroulaient pas aux Pays-Bas. Le procureur a affirmé que cette raison n'était pas suffisante pour qualifier Trafigura Beheer BV de société néerlandaise, entre autres parce qu'il n'existe aucun « critère la rattachant à la compétence de la justice néerlandaise. »<sup>721</sup>

## LES CONSÉQUENCES DRAMATIQUES DE LA GESTION DE RÉPUTATION AGRESSIVE DE TRAFIGURA

La ligne de conduite de Trafigura en matière de gestion de réputation est très préoccupante car elle utilise la législation relative à la diffamation, notamment au Royaume-Uni, pour limiter de façon abusive le signalement d'événements qui servent l'intérêt général. Par l'intermédiaire de ses conseillers juridiques et de ses conseillers en relations publiques, Trafigura a fait pression sur les organes de presse du monde entier pour qu'ils modifient ou suppriment les critiques diffusées dans les médias, en les menaçant souvent de façon explicite de les poursuivre en justice. Cela a incité le Rapporteur spécial des Nations unies sur les déchets toxiques, Okechukwu Ibeanu, à déclarer qu'il était :

*« très préoccupé par les informations selon lesquelles l'entreprise a intenté ou menacé d'intenter des procès pour diffamation contre diverses institutions de la société civile et des médias qui ont rendu compte de l'incident du Probo Koala de façon critique. Ces procès pourraient avoir pour conséquence d'étouffer les informations indépendantes et les critiques du public. À cet égard, le Rapporteur spécial considère que Trafigura, en tant qu'acteur public dans cette affaire, devrait faire preuve de retenue. »*<sup>722</sup>

Les conséquences sur la couverture de cette affaire sont particulièrement notables dans les médias britanniques. La Loi britannique sur la diffamation étant considérée comme la plus favorable aux demandeurs du monde, une simple menace d'action en justice peut être suffisante pour mettre fin à la publication d'informations. Plusieurs grands organes de presse britanniques qui ont enquêté sur le déversement de déchets toxiques en Côte d'Ivoire et ont relaté ces informations ont reçu des menaces judiciaires de la part de Trafigura<sup>723</sup>. Devant une telle pression, un certain nombre de journaux britanniques a accepté de modifier ou de supprimer des articles traitant de cette affaire, et le ton des informations diffusées au Royaume-Uni est souvent radicalement différent de celui utilisé dans le reste du monde.

Un incident en particulier a suscité des inquiétudes au Royaume-Uni. Le 11 septembre 2009, Trafigura a obtenu de la Haute Cour une injonction légale empêchant le journal *The Guardian* de faire référence à des fuites d'informations établies John Minton, un consultant chargé en 2006 par Trafigura d'enquêter sur la question des déchets du *Probo Koala*.<sup>724</sup> Mi-octobre 2009, le député britannique Paul Farrelly a posé une question au Parlement en usant de son immunité parlementaire pour faire référence de manière explicite à l'injonction. *The Guardian* a indiqué sur Internet qu'il ne pouvait pas rendre compte de cette procédure parlementaire.<sup>725</sup> Cela a fait l'objet de nombreux commentaires sur la toile et sur les réseaux sociaux, notamment sur le fait que le droit des médias de rendre compte sans entrave des procédures parlementaires avaient été mises en péril. À la suite de ces événements en ligne, la nature de l'injonction a été révélée.

Le 27 mai 2010, Caroline Lucas, députée britannique, s'est inquiétée devant le Parlement du fait que les médias britanniques ne pouvaient pas rendre compte librement de l'affaire Trafigura, en affirmant que « de nouvelles actions en justice contre Trafigura ont été intentées devant les tribunaux néerlandais, et sont largement relayées à l'étranger, mais pas ici ».<sup>726</sup> Mme Lucas a également déposé une motion parlementaire faisant référence à des « allégations selon lesquelles des citoyens et des sociétés britanniques auraient été

impliqués dans des expéditions illégales de déchets puis dans des manœuvres visant à étouffer l'affaire et des sommes d'argent auraient été versées à des chauffeurs de camion en échange de témoignages favorables » et indiquant que « ces informations n'ont pas été complètement relayées au Royaume-Uni en raison des conséquences dramatiques de la législation britannique en matière de diffamation ». <sup>727</sup>

Cette motion appelait également le gouvernement à ouvrir une enquête exhaustive sur les accusations portées contre Trafigura et à réviser les lois sur la diffamation pour permettre de rendre compte de l'ensemble de cette affaire. <sup>728</sup>

## ÉCHEC DES TENTATIVES EN FRANCE ET DEVANT LA COMMISSION EUROPEENNE

Le 29 juin 2007, 20 victimes ivoiriennes du déversement de déchets toxiques ont, avec le soutien des avocats de plusieurs ONG françaises et ivoiriennes <sup>729</sup>, déposé plainte contre deux cadres français de Trafigura, Claude Dauphin et Jean-Pierre Valentini, auprès du parquet de Paris. Ils ont demandé l'ouverture d'une enquête officielle sur les faits qui leur sont reprochés, notamment : administration de substances nuisibles, homicide involontaire, corruption active des personnes relevant d'États étrangers autres que les États membres de l'Union européenne et d'organisations internationales publiques autres que les institutions des Communautés européennes et infraction aux dispositions particulières de mouvements transfrontaliers de déchets. <sup>730</sup>

Le 16 avril 2008, après une enquête préliminaire, le ministère public français a rendu une décision de classement sans suite, en raison notamment de :

- l'absence durable d'attache avec le territoire français des personnes physiques susceptibles d'être mises en cause, notamment Messieurs Dauphin et Valentini, respectivement président du conseil d'administration et administrateur du groupe Trafigura ;
- l'établissement hors du territoire français des filiales et entités commerciales appartenant au groupe Trafigura ;
- l'existence concomitante de procédures pénales : outre la procédure pénale suivie en Côte d'Ivoire, le procureur a évoqué les poursuites engagées aux Pays-Bas. <sup>731</sup>
- En avril 2010, deux ONG françaises, Robin des Bois et Sherpa, ont porté plainte contre l'Estonie et les Pays-Bas auprès de la Commission européenne, en demandant que cette dernière renvoie les affaires devant la Cour européenne de justice. La Commission européenne a rejeté ces deux plaintes. <sup>732</sup>

Dans le cas des Pays-Bas, la Commission a évoqué les poursuites engagées auprès de la justice néerlandaise pour justifier sa décision de ne prendre aucune mesure contre ce pays. Pourtant, l'action intentée aux Pays-Bas n'a sanctionné aucun acteur gouvernemental pour son rôle dans l'autorisation de l'exportation illégale des déchets toxiques. En outre, les Pays-Bas n'ont fait l'objet d'aucune enquête ou sanction au niveau international pour ne pas s'être correctement acquittés de leurs obligations légales au regard du droit international.

Concernant l'Estonie, la Commission a fait valoir qu'après le départ du *Probo Koala* d'Amsterdam, les

autorités néerlandaises ont contacté les autorités estoniennes pour leur demander de vérifier que tous les déchets se trouvaient bien à bord du navire, ce que les autorités estoniennes ont fait. Elle a également affirmé que Trafigura avait induit les autorités en erreur en qualifiant les déchets de « résidus » alors qu'il s'agissait en fait de déchets dangereux. Enfin, elle a observé qu'aux termes du droit communautaire, les autorités portuaires n'ont pas l'obligation de vérifier toutes les exportations de déchets. Dans le cas de l'Estonie, le raisonnement juridique est peu convaincant. L'Estonie ne disposait pas de toutes les informations détenues par les Pays-Bas, mais le Contrôle par l'État du port estonien était au courant que des déchets problématiques se trouvaient à bord d'un navire qui relevait de sa compétence et que, conformément à la Convention MARPOL, il pouvait inspecter le navire et les déchets. En sachant que le Contrôle par l'État du port néerlandais avait demandé à son homologue estonien de mesurer les déchets pour vérifier qu'ils n'avaient pas été déversés dans la mer, on comprend mal pourquoi les autorités estoniennes n'ont pas envisagé de prendre d'autres mesures.

En outre, le port auquel le *Probo Koala* devait faire escale après Paldiski était Lomé, en Afrique de l'Ouest. Sur la base des informations en leur possession à propos des problèmes rencontrés à Amsterdam, les autorités estoniennes auraient également dû prendre en compte le fait que le règlement européen sur les transferts de déchets s'appliquait dans ce cas. L'Estonie n'a jamais expliqué pourquoi elle n'avait pris aucune mesure en vertu de la convention de Bâle, de MARPOL ou du droit communautaire relatif aux déchets et aucune enquête n'a été menée à ce sujet. Les autorités estoniennes n'ont pas répondu aux demandes d'informations.

# CHAPITRE 14/ TOUS LES PAYS ONT MANQUÉ A LEURS OBLIGATIONS ENVERS LES VICTIMES

Les événements décrits dans ce rapport sont de nature véritablement transnationale. Les déchets toxiques étaient générés par une multinationale, Trafigura, qui a décidé de procéder à un nettoyage à la soude caustique dans la mer Méditerranée, alors qu'elle était parfaitement consciente que les déchets ainsi produits seraient dangereux. La société a ensuite essayé de décharger et de faire traiter les déchets aux Pays-Bas. Lorsqu'elle a estimé que le coût du traitement des déchets était trop élevé aux Pays-Bas, elle a exporté illégalement ces déchets en dehors de ce pays et de l'Union européenne, à destination de l'Afrique. Elle a engagé une entreprise en Côte d'Ivoire, Tommy, qui n'avait pas les qualifications et l'expertise requises pour traiter les déchets toxiques.

La génération, le transport et le déversement des déchets toxiques se sont déroulés dans le monde entier et Trafigura a transporté les déchets de la mer Méditerranée aux Pays-Bas, en Estonie, au Togo, au Nigeria et en Côte d'Ivoire. C'est la population d'Abidjan qui a dû subir les conséquences de ce transport illégal de déchets par Trafigura et du déversement de déchets toxiques par Tommy, le mandataire de Trafigura. En effet, ces événements ont porté atteinte à ses droits à la santé, notamment à un environnement sain, et au travail.

La Convention de Bâle a été créée justement pour prévenir ce type de comportement et de conséquences. Elle a pour objectif de créer un système de normes internationales et de coopération entre les États permettant d'empêcher les mouvements transfrontaliers illégaux de déchets dangereux. Ce rapport montre comment une multinationale a réussi à contourner ce système en exploitant les lacunes en matière de répression et de législation dans différents pays. Il décrit comment divers États se sont soustraits à leurs obligations d'empêcher les mouvements transfrontaliers et le déversement de déchets toxiques et de protéger les droits à la santé des personnes qui ont été touchées par le déversement des déchets.

Les États impliqués, notamment les Pays-Bas et la Côte d'Ivoire, mais également d'autres pays, n'ont pas empêché les mouvements transfrontaliers et le déversement des déchets et n'ont pas réussi à imposer des règles à une multinationale pour éviter qu'elle n'enfreigne ces normes internationales. Mais, en plus, ils n'ont pas proposé collectivement de recours effectif aux victimes dont les droits humains ont été bafoués par Trafigura. Les atteintes aux droits humains étaient transnationales, mais les recours ne l'étaient pas. En effet, comme l'illustrent les chapitres précédents, les victimes, ainsi que le groupe travaillant en faveur des victimes, ont dû se déplacer en Côte d'Ivoire, aux Pays-Bas, au Royaume-Uni, en France et même devant la Commission européenne pour réclamer la justice et des recours effectifs. Ils ont été confrontés à de multiples obstacles les empêchant d'obtenir des réparations ainsi qu'à des procédures non coordonnées, qui ne prenaient en compte l'histoire que de façon parcellaire et qui imposaient aux victimes de prouver elles-mêmes les atteintes aux droits

humains et même de veiller à l'application des réparations et de réclamer les indemnités auxquelles elles avaient droit.

Étant donné que les victimes ont eu un grand nombre d'occasions d'obtenir justice dans plusieurs juridictions, on aurait pu s'attendre à ce qu'elles parviennent plus facilement à établir la vérité et à bénéficier de recours effectifs. Pourtant, la réalité est toute autre : en dépit des nombreux efforts qui ont été faits, aucun des États impliqués n'a garanti aux victimes leur droit à un recours effectif.

Comme indiqué précédemment, en vertu du droit international, lorsque plusieurs États portent atteinte aux droits humains d'une personne, cette dernière a le droit à des réparations complètes pour l'ensemble des violations. Tant que le droit à un recours effectif n'est pas respecté pour un acte commis par un État particulier, ce dernier reste tenu d'offrir un véritable accès à une procédure permettant d'obtenir un recours effectif.<sup>733</sup>

Les Principes de Maastricht précisent que « [I]orsque le dommage résultant d'une violation alléguée a eu lieu sur le territoire d'un État autre que l'État dans lequel le comportement préjudiciable a eu lieu, tout État concerné doit offrir un recours aux victimes<sup>734</sup> ». Ils prévoient également que, pour donner effet à cette obligation, les États devraient : « a) solliciter la coopération et l'assistance d'autres États concernés lorsque cela s'avère nécessaire afin de garantir un recours ; b) s'assurer que les recours sont offerts aux groupes ainsi qu'aux individus ; c) garantir la participation des victimes dans la détermination des recours appropriés [...] ».<sup>735</sup>

Le gouvernement ivoirien n'est pas le seul à avoir manqué à son obligation de garantir un recours effectif aux personnes dont les droits à la santé et au travail ont été bafoués par Trafigura en conséquence du déversement illégal de déchets dangereux par son mandataire Tommy à Abidjan. En effet, les Pays-Bas, le Royaume-Uni et la Commission européenne n'ont pas offert aux victimes un véritable accès à une procédure qui aurait pu permettre d'obtenir un recours efficace. Ils n'ont pas non plus mis en œuvre de coopération internationale avec la Côte d'Ivoire et entre eux dans le but de garantir des recours efficaces aux victimes. Ainsi, ils auraient dû engager des poursuites contre la société et mener une enquête exhaustive sur ses actes illégaux relevant de multiple juridictions, contraindre Trafigura à divulguer les informations qu'elle détient sur la composition des déchets et les effets de l'exposition aux déchets sur les victimes, faire en sorte que les victimes reçoivent les indemnités auxquelles elles ont droit dans le cadre des règlements à l'amiable en Côte d'Ivoire et au Royaume-Uni, et contrôler et communiquer tout impact potentiel à long terme causé par l'exposition aux déchets.

## ABSENCE DE POURSUITES CONTRE LA SOCIÉTÉ ET D'ENQUÊTE SUR LE RÔLE JOUÉ PAR DES MEMBRES DU GROUPE TRAFIGURA

En dépit de plusieurs actions intentées dans plusieurs juridictions, on constate une absence totale de coordination et de coopération internationale pour poursuivre les responsables présumés des actes criminels commis en Côte d'Ivoire. Dans une certaine mesure, ces actions semblent même avoir suscité des dissensions et découragé les poursuites contre les actes criminels qui ont donné lieu aux atteintes aux droits humains commises en Côte d'Ivoire. Seuls des employés du groupe Trafigura en Côte d'Ivoire ont été inculpés

d'infractions pénales, tandis qu'aucune poursuite pénale n'a été engagée contre le groupe. En raison de lacunes dans la législation ivoirienne, il n'était pas possible de poursuivre la société elle-même. Les possibilités d'intenter des actions contre des dirigeants participant à la prise de décisions n'ont pas été saisies non plus à cause des dispositions du protocole d'accord signé entre le gouvernement et Trafigura et du fait que les personnes concernées avaient quitté le pays. Aucun autre État n'a engagé de poursuites contre les sociétés impliquées dans cette affaire pour les agissements à caractère criminel commis dans le pays. Par conséquent, jusqu'à aujourd'hui, le groupe Trafigura, et en particulier Trafigura Beheer BV et Trafigura Ltd, qui sont immatriculées à l'étranger, n'ont toujours pas fait l'objet de poursuites pour leur participation aux actes illégaux qui se sont déroulés en Côte d'Ivoire.

Les dispositions du protocole d'accord rendent toute autre poursuite en Côte d'Ivoire contre des membres du groupe Trafigura hautement improbable (voire impossible). Cela signifie que, si les membres du groupe Trafigura étaient amenés à rendre des comptes sur les crimes commis en Côte d'Ivoire, cela ne pourrait se passer que dans l'un des pays d'origine. Aux Pays-Bas, Trafigura Beheer BV a été inculpée d'infractions au droit national, mais l'enchaînement de tous les événements, qui a abouti au déversement de déchets par son mandataire en Côte d'Ivoire, ne lui a pas été reproché, ni les conséquences du transport et du déversement illégal de déchets toxiques sur la population d'Abidjan. Au contraire, le ministère public a refusé d'engager des poursuites contre deux sociétés du groupe Trafigura pour des actes illégaux commis en Côte d'Ivoire, et cette décision a été confirmée par la cour d'appel néerlandaise. Au Royaume-Uni, aucune action n'a été intentée pour l'instant contre la société britannique Trafigura Ltd, alors que ses dirigeants ont pris des décisions clés qui ont conduit au déversement des déchets en Côte d'Ivoire.

Ces faits démontrent que les deux États ont manqué à leur obligation de protéger et de mener une véritable enquête sur le rôle des membres du groupe dans les actes commis en Côte d'Ivoire. C'est pourtant le seul moyen de lutter contre l'impunité.

Dans cette affaire, il existait trois niveaux possibles d'obligation de rendre des comptes. Lorsque la législation nationale le permet, les sociétés doivent être tenues de rendre des comptes si elles ont causé ou contribué à des actes criminels. En outre (ou s'il n'est pas possible de demander des comptes à la société), les personnes participant à la prise de décisions ou se trouvant à des postes de responsabilité et d'influence doivent répondre de leurs actes, à savoir l'autorisation d'actes illégaux. Par ailleurs, les employés impliqués dans la commission d'actes illégaux dans le cadre des activités d'une société doivent rendre des comptes devant la justice. Certaines preuves permettaient d'accéder à des réseaux internationaux, ce qui aurait pu être utile pour enquêter sur la participation d'acteurs étrangers à une activité criminelle liée au déversement de déchets toxiques.

En Côte d'Ivoire, les charges retenues contre les trois dirigeants de Trafigura, MM. Dauphin, Valentini et Kablan, ont été abandonnées, en raison, selon le juge, de « preuves insuffisantes ». Pourtant, il existait bien des preuves démontrant que des motifs valables justifiaient le maintien des accusations. En réalité, cela est dû à un compromis établi entre le gouvernement ivoirien et le groupe Trafigura à la suite du protocole d'accord, conclu un an plus tôt, qui accordait effectivement l'immunité juridique à toutes les personnes et sociétés associées à Trafigura. Aux Pays-Bas, Naeem Ahmed, cadre de Trafigura Ltd, et le capitaine Chertov du *Probo Koala* ont tous deux été condamnés à des peines avec sursis, et M. Ahmed

s'est vu infliger une amende de 25 000 euros par le tribunal néerlandais. Ils ont fait appel de toutes ces décisions. En France, le ministère public a décidé de ne pas poursuivre les enquêtes sur les Français Dauphin et Valentini, notamment parce qu'ils faisaient déjà l'objet de poursuites en Côte d'Ivoire. Pourtant, les actions intentées en Côte d'Ivoire avaient été abandonnées et les parties liées à Trafigura, en particulier ses employés, bénéficiaient d'une immunité juridique *de facto* dans ce pays. L'ensemble de ces faits démontre que ni le groupe Trafigura, ni les personnes impliquées n'ont eu à répondre d'accusations liées aux événements survenus en Côte d'Ivoire. À l'exception de M. Ahmed, personne n'a été poursuivi pour des actes illégaux commis en dehors de l'Europe.

Aux Pays-Bas, il existe un cadre juridique permettant de poursuivre les actes illégaux commis à l'étranger, mais, dans ce cas, le ministère public n'a pas souhaité utiliser cette possibilité. Le procureur britannique, selon les informations disponibles, n'a rien fait, et aucune mesure n'a été prise pour enquêter sur la société ou engager des poursuites contre celle-ci.

#### ABSENCE DE COOPÉRATION QUI AURAIT PERMIS DE CONTRAINDRE TRAFIGURA À DIVULGUER LES INFORMATIONS QU'ELLE DÉTIENT SUR LA COMPOSITION DES DÉCHETS ET LES EFFETS DE L'EXPOSITION AUX DÉCHETS SUR LES VICTIMES, AINSI QUE DE CONTRÔLER ET COMMUNIQUER TOUT IMPACT POTENTIEL À LONG TERME CAUSE PAR L'EXPOSITION AUX DÉCHETS

Pour l'instant, aucun des États impliqués n'a exigé de la société Trafigura qu'elle divulgue les informations en sa possession concernant la composition des déchets et les effets de l'exposition aux déchets sur les victimes. Ce manque d'informations sur la composition des déchets et leurs effets a porté atteinte à l'aide médicale en Côte d'Ivoire. Les victimes ont également indiqué que ce manque, et en particulier les effets potentiels à long terme, était l'une de leurs principales préoccupations. Pendant le processus de négociation du protocole d'accord ou après, le gouvernement ivoirien n'a jamais demandé à Trafigura de divulguer aux victimes toutes les informations en sa possession sur la composition des déchets et sur ses propres recherches concernant leurs effets potentiels. Alors que, dans le cadre de l'action civile au Royaume-Uni, Trafigura a indiqué détenir des informations sur la composition des déchets et leurs impacts potentiels et avoir réalisé des études scientifiques et d'experts sur l'exposition aux déchets, les autorités britanniques n'ont jamais demandé que ces informations soient mises à la disposition des victimes ou des autorités ivoiriennes. Au lieu de considérer cela comme un problème majeur ayant un impact sur le droit à la santé de la population, cet élément a été traité comme une question strictement privée entre les parties d'un différend au civil. Le fait que l'entreprise n'ait pas été contrainte de révéler les informations qu'elle détient est également lié, plus largement, à la décision du Royaume-Uni de ne pas ouvrir lui-même d'enquête sur les activités de la société.

Le gouvernement ivoirien n'a pas contrôlé non plus les impacts à long terme de l'exposition aux déchets, notamment sur l'environnement et la santé. Cependant, aucun des autres gouvernements mis en cause n'a engagé de coopération internationale avec le gouvernement ivoirien pour soutenir un tel processus de contrôle, par exemple en proposant une aide technique.

#### ABSENCE DE COOPÉRATION INTERNATIONALE POUR GARANTIR AUX VICTIMES L'OBTENTION DES INDEMNITÉS AUXQUELLES ELLES ONT DROIT EN VERTU

## DES RÉGLEMENTS À L'AMIABLE EN CÔTE D'IVOIRE ET AU ROYAUME-UNI

Cette affaire particulière porte sur des mouvements transfrontaliers de déchets toxiques. Malgré l'existence d'un régime spécifique visant à prévenir ce type de phénomène, les défaillances constatées sont emblématiques des lacunes auxquelles sont confrontées les victimes d'atteintes aux droits humains commises par des multinationales dans de nombreux autres contextes. À l'avenir, il faudra prendre des mesures plus radicales pour mettre fin à l'impunité des entreprises. Le plus important est que les procureurs, les forces de l'ordre et les ministres de la Justice prennent l'initiative de poursuivre les sociétés et leurs responsables qui commettent des actes illégaux portant atteinte aux droits humains dans leur pays et à l'étranger, et de leur signifier clairement qu'ils devront rendre des comptes. Dans ce cas précis, alors que l'infraction à la loi est claire, les mesures prises à cet égard ne le sont pas. Lorsque les règles existantes ne sont pas mises en œuvre, ou lorsque les mécanismes de mise en place sont insuffisants, c'est la population qui en paie le prix et cela met à mal les cadres juridiques internationaux. Sans des mécanismes adéquats d'application de la loi demandant aux sociétés de rendre compte de leurs actions, les victimes continueront à voir leur droit à un recours effectif bafoué tandis que les États manqueront toujours à leurs obligations envers elles.

# RECOMMANDATIONS

## Recommandations à tous les États

### Prévention des atteintes aux droits humains et à l'environnement commises par des entreprises

- Tous les États doivent veiller à ce que leur cadre juridique donne la possibilité d'engager la responsabilité pénale des entreprises (en tant que personnes morales). Ils doivent aussi accorder des moyens suffisants pour permettre des enquêtes et des poursuites satisfaisantes à l'encontre des entreprises.
- Tous les États doivent revoir leur cadre juridique pour s'assurer qu'il contient des mesures appropriées a) imposant aux entreprises de respecter les droits humains et l'environnement dans l'ensemble de leurs activités et b) permettant à l'État de mener des enquêtes et des poursuites sur les actes criminels des entreprises commis à l'étranger ou ayant des conséquences à l'étranger. Cette évaluation du cadre juridique doit être rendue publique.
- Les entreprises doivent être légalement tenues de faire preuve de diligence raisonnable en matière de droits humains dans leurs activités partout dans le monde, et de rendre public leur bilan dans ce domaine.
- Toutes les entreprises doivent avoir l'obligation juridique de fournir des informations exhaustives sur tout matériau ou substance ayant eu des conséquences sur l'environnement ou la santé publique alors qu'il se trouvait en leur possession ou sous leur contrôle.

### Prévention des déversements de déchets toxiques et suppression des vides juridiques dans le droit international

- Tous les États qui ne l'ont pas encore fait doivent ratifier la Convention de Bâle ainsi que son amendement interdisant l'exportation de déchets dangereux des pays développés vers les pays en développement.
- Tous les États doivent veiller à ce que l'interdiction imposée par l'OMI de mettre en œuvre des procédés industriels à bord de navires soit pleinement appliquée. Dans tous les cas, les déchets résultant de tels procédés doivent tomber sous le coup de la Convention de Bâle.
- Tous les États qui en ont la capacité et les moyens doivent soutenir et financer la première réunion de la Conférence des États parties à la Convention de Bamako.
- Les États parties à la Convention de Bâle doivent faire en sorte que le naphta de

cokéfaction soit classé au rang des déchets dangereux aux termes de cette Convention.

#### **Obligation de rendre des comptes et accès à la justice**

- Les États qui en ont la capacité et les moyens doivent inciter et aider le gouvernement de Côte d'Ivoire à mener une étude sur les effets à long terme des déversements sur la santé des populations concernées, ainsi qu'à garantir aux victimes un recours effectif.

#### **Recommandations au gouvernement de Côte d'Ivoire**

- Rendre compte publiquement de la manière dont les sommes versées par Trafigura à titre d'indemnisation ont été utilisées jusqu'à présent.
- Instaurer un dispositif permettant à toutes les victimes recensées qui n'ont encore rien touché d'être indemnisées par l'État.
- Mettre en place une étude médicale pour surveiller et évaluer la santé des populations touchées au fil du temps, afin d'identifier les éventuels effets à long terme. Si nécessaire, demander une aide internationale pour mener à bien cette étude.
- Continuer les investigations et les poursuites contre tous ceux qui sont impliqués dans le détournement de l'indemnisation obtenue lors du règlement à l'amiable conclu au Royaume-Uni.
- Rendre compte publiquement des changements intervenus dans le droit, la réglementation et les pratiques en Côte d'Ivoire pour empêcher l'importation et le déversement illicites de déchets dangereux, et en particulier des modifications apportées au cadre juridique qui s'applique aux zones portuaires.
- Veiller à ce que le CIAPOL dispose d'un bureau permanent dans le port d'Abidjan.
- Faire publiquement un point sur la mise en œuvre des recommandations de la Commission nationale d'enquête et mettre en place un mécanisme pour appliquer toutes celles qui ne l'auraient pas encore été.
- Veiller à ce que l'interdiction imposée par l'OMI de mettre en œuvre des procédés industriels à bord de navires soit bien appliquée. Dans tous les cas, les déchets résultant de tels procédés doivent tomber sous le coup de la Convention de Bâle.
- Amender le Code pénal ivoirien afin qu'il soit possible d'engager la responsabilité pénale des entreprises pour les comportements criminels qui peuvent généralement être attribués à une personne morale.
- Évaluer la légalité du Protocole d'accord, notamment l'immunité accordée à Trafigura.

### Recommandations au gouvernement des Pays-Bas

- Élaborer des recommandations à destination des magistrats du parquet à propos des enquêtes et des poursuites sur les activités criminelles des entreprises à l'étranger, afin d'encourager ces magistrats à engager des poursuites lorsque de telles activités portent atteinte aux droits humains ou à l'environnement.
- Veiller à ce que les entreprises enregistrées aux Pays-Bas pour des raisons fiscales, quelle que soit la part de leurs activités réellement menée dans ce pays, puissent être tenues pour responsables de toute activité criminelle ayant porté atteinte à l'environnement ou aux droits humains, y compris lorsqu'il s'agit d'activités menées à l'étranger ou ayant des conséquences à l'étranger.
- Inciter et aider le gouvernement de Côte d'Ivoire à réaliser une étude médicale pour surveiller et évaluer la santé des populations touchées au fil du temps, afin d'identifier les éventuels effets à long terme.

### Recommandations au gouvernement du Royaume-Uni

- Compte tenu des éléments prouvant clairement qu'au moins une partie des décisions relatives à l'exportation des déchets hors d'Europe et à leur livraison à Abidjan ont été prises à Londres, le parquet britannique (Crown Prosecution Service) doit examiner les possibilités d'engager des poursuites judiciaires contre Trafigura et/ou le personnel de la compagnie en position de responsabilité ou de supervision, et/ou tout autre individu, agent ou employé qui aurait été impliqué dans la commission de faits illégaux.
- Veiller à ce que l'interdiction imposée par l'OMI de mettre en œuvre des procédés industriels à bord de navires soit bien appliquée. Dans tous les cas, les déchets résultant de tels procédés doivent tomber sous le coup de la Convention de Bâle.
- Évaluer le cadre juridique au Royaume-Uni pour déterminer s'il contient des mesures appropriées permettant d'ouvrir des enquêtes et d'engager des poursuites à propos des entreprises enregistrées au Royaume-Uni qui commettent des actes illégaux à l'étranger ou qui contribuent à de tels actes.

### Recommandations au gouvernement de Norvège

- Réexaminer la décision de ne pas poursuivre Trafigura en lien avec l'affaire Vest Tank et rendre publiques les conclusions de cette étude. Celle-ci devra comprendre :
  - un réexamen de la décision de ne pas engager de poursuites pour mouvement transfrontière illégal de déchets, qui devra s'appuyer sur une analyse des faits tenant compte de tous les lieux où les déchets ont été produits, et non uniquement de la haute mer ;
  - une évaluation des autres possibilités de poursuites existantes, notamment aux termes des réglementations nationales de contrôle de la pollution, avec une explication des raisons pour lesquelles ces options n'ont pas été envisagées.

- Entreprendre une évaluation du cadre juridique norvégien pour s'assurer qu'il contient des mesures appropriées permettant d'engager des enquêtes et des poursuites à propos des actes criminels des entreprises commis à l'étranger ou ayant des conséquences à l'étranger. Veiller à ce que cette évaluation soit rendue publique.

#### **Recommandations au gouvernement du Mexique**

- Enquêter pour déterminer si des actes illégaux ont été commis en ce qui concerne l'exportation illégale de déchets dangereux (naphta de cokéfaction) depuis le Mexique en 2006 et 2007.

#### **Recommandations à l'Union européenne et à ses États membres**

- Veiller à ce que les propositions actuelles de l'UE concernant les rapports non financiers des entreprises domiciliées dans l'Union européenne comprennent l'obligation pour ces entreprises :
  - de rendre compte de leurs activités partout dans le monde ;
  - de rendre comptes des impacts potentiels ou actuels de leurs opérations globales sur les droits humains ou sur l'environnement, et de rendre public leurs études d'impacts environnementales et sociales ;
- Adopter un cadre normatif qui impose aux entreprises de respecter les droits humains et l'environnement et de faire preuve de diligence raisonnable en matière de droits humains dans toutes leurs activités.
- Rendre obligatoire la publication par les entreprises de leurs opérations de plaidoyer, ainsi que les positions défendues.
- Soutenir et financer la première réunion de la Conférence des États parties à la Convention de Bamako.

#### **Recommandations à l'Union africaine et à ses États membres**

- Tous les États qui ne l'ont pas encore fait doivent ratifier dès que possible la Convention de Bamako, la Convention de Bâle et son amendement interdisant l'exportation de déchets dangereux des pays développés vers les pays en développement.
- Veiller à ce que toutes les dispositions de ces instruments soient transposées dans le droit national.
- Adopter un cadre normatif qui impose aux entreprises de respecter les droits humains et l'environnement et de faire preuve de diligence raisonnable en matière de droits humains dans toutes leurs activités.
- Soutenir et financer la première réunion de la Conférence des États parties à la Convention de Bamako.

**Recommandations au Royaume-Uni, à l'Espagne, Malte et à Gibraltar**

- Conclure un accord (trilatéral) clair entre l'Espagne, le Royaume-Uni et Gibraltar et mettre en place des mécanismes spécifiques pour mieux contrôler les navires présents sur ces territoires afin d'éviter les accidents de navires et la pollution marine et de mieux surveiller les activités de transport maritime.
- Enquêter pour déterminer si des actes illégaux ont été commis dans les eaux territoriales espagnoles (ou maltaises ou de Gibraltar) en ce qui concerne la production de déchets toxiques et l'exportation illégale de tels déchets en 2006.

**Recommandation à Trafigura**

- Rendre public la totalité des informations relative aux déchets, y compris les études scientifiques et autres études conduites à propos des déchets ou de leurs impacts potentiels.

# NOTES

---

<sup>1</sup> Le montant en euros est une conversion des sommes réellement versées effectuée à partir des taux de change de l'époque ; il reste approximatif.

<sup>2</sup> Voir [http://www.trafigura.com/about\\_us.aspx?lang=fr](http://www.trafigura.com/about_us.aspx?lang=fr) (consulté le 24 août 2012).

<sup>3</sup> Nouvelle défense de Trafigura, 5 décembre 2008 (*Yao Essaie Motto et autres c. Trafigura Limited et Trafigura Beheer BV* devant la Haute Cour de justice d'Angleterre et du Pays de Galles, Queen's Bench Division, requête n° HQ06X03370), § 28.

<sup>4</sup> Voir [www.trafigura.com/useful\\_links/corporate\\_brochure.aspx](http://www.trafigura.com/useful_links/corporate_brochure.aspx) (consulté le 24 août 2012).

<sup>5</sup> Voir [www.trafigura.com/useful\\_links/corporate\\_brochure.aspx](http://www.trafigura.com/useful_links/corporate_brochure.aspx) (consulté le 24 août 2012).

<sup>6</sup> Voir Trafigura Annual Report 2006, p2.

<sup>7</sup> Voir Requisitoir, Broom II, Meervoudige economische strafkamer, Rechtbank Amsterdam submitted 21 June 2010 p49: "set against the gross domestic product of the Côte d'Ivoire. In 2006 this was around US\$18 billion. In 2007 around US\$19 billion. And in 2009 more or less US\$22 billion." Original in Dutch "Afgezet tegen het bruto nationaal product van Ivoorkust. In 2006 bedroeg dat zo'n 18 miljard dollar. In 2007 zo'n 19 miljard dollar. En in 2009 ongeveer 22 miljard dollar." (Greenpeace translation).

<sup>8</sup> La Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination, a été adoptée le 22 mars 1989 et est entrée en application le 5 mai 1992.

<sup>9</sup> Idem.

<sup>10</sup> Convention de Bâle, article 2 para 21 et article 9.

<sup>11</sup> Convention de Bâle, article 4, para.3.

<sup>12</sup> Convention de Bâle, article 4 (1)(b)

<sup>13</sup> Convention de Bâle, article 4.5. Article 11. [../../../../5\\_Administration/REPORT\\_SOURCES/BASEL\\_convention.pdf](http://www.administration.gov.sg/5_Administration/REPORT_SOURCES/BASEL_convention.pdf)

<sup>14</sup> Convention de Bâle, article 4(1)(c). [../../../../5\\_Administration/REPORT\\_SOURCES/BASEL\\_convention.pdf](http://www.administration.gov.sg/5_Administration/REPORT_SOURCES/BASEL_convention.pdf)

<sup>15</sup> Convention de Bâle, articles 8 et 9. [../../../../5\\_Administration/REPORT\\_SOURCES/BASEL\\_convention.pdf](http://www.administration.gov.sg/5_Administration/REPORT_SOURCES/BASEL_convention.pdf)

<sup>16</sup> Convention de Bâle, article 2(8). [../../../../5\\_Administration/REPORT\\_SOURCES/BASEL\\_convention.pdf](http://www.administration.gov.sg/5_Administration/REPORT_SOURCES/BASEL_convention.pdf)

<sup>17</sup> Convention de Bâle, article 4(4)

---

<sup>18</sup> Convention de Bâle, article 1(4)

<sup>19</sup> Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le protocole de 1978 relatif à ladite convention (appelée « Convention MARPOL »). Pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels.

<sup>20</sup> Convention MARPOL, annexe II.

<sup>21</sup> Pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels.

[../././5 Administration/REPORT SOURCES/General Comment 14.htm](#)

<sup>22</sup> CDESC, Observation générale n° 14. Le droit au meilleur état de santé susceptible d'être atteint (article 12 du PIDESC), doc. ONU E/C.12/2000/4, 11 août 2000, § 11.

[../././5 Administration/REPORT SOURCES/General Comment 14.htm](#)

<sup>23</sup> CDESC, Observation générale n° 14. Le droit au meilleur état de santé susceptible d'être atteint (article 12 du PIDESC), doc. ONU E/C.12/2000/4, 11 août 2000, § 16.

[../././5 Administration/REPORT SOURCES/General Comment 14.htm](#)

<sup>24</sup> CDESC, Observation générale n° 14. Le droit au meilleur état de santé susceptible d'être atteint (article 12 du PIDESC), doc. ONU E/C.12/2000/4, 11 août 2000, § 15.

[../././5 Administration/REPORT SOURCES/General Comment 14.htm](#)

<sup>25</sup> CDESC, Observation générale n° 14. Le droit au meilleur état de santé susceptible d'être atteint (article 12 du PIDESC), doc. ONU E/C.12/2000/4, 11 août 2000, § 51.

[../././5 Administration/REPORT SOURCES/General Comment 14.htm](#)

<sup>26</sup> Voir Commission africaine des droits de l'homme et des peuples, décision dans le cadre de l'affaire *Social and Economic Rights Action Center et Center for Economic and Social Rights c. Nigeria* (communication n° 155/96), p. 10 Décision prise lors de la 30<sup>e</sup> session ordinaire de la Commission africaine des droits de l'homme et des peuples, Banjul, Gambie, 13-27 octobre 2001, disponible sur [www1.umn.edu/humanrts/africa/comcases/F155-96.html](http://www1.umn.edu/humanrts/africa/comcases/F155-96.html).

<sup>27</sup> Entretiens réalisés par Amnesty International en février 2009 et en juin 2011, à Abidjan et par téléphone.

<sup>28</sup> Témoignages recueillis par Amnesty International auprès de plusieurs habitants, dont Angèle N'Tamon, Françoise Kouadio et Jérôme Agoua, Abidjan, février 2009. Voir aussi : Rapport du Rapporteur spécial sur les conséquences néfastes des mouvements et déversements de produits et déchets toxiques et nocifs pour la jouissance des droits de l'homme, M. Okechukwu Ibeanu, Additif, Conseil des droits de l'homme, 12<sup>e</sup> session, point 3 de l'ordre du jour, doc. ONU A/HRC/12/26/Add.2, 3 septembre 2009, § 30 et 31.

<sup>29</sup> *Rapport du Rapporteur spécial sur les conséquences néfastes des mouvements et déversements de produits et déchets toxiques et nocifs pour la jouissance des droits de l'homme*, M. Okechukwu Ibeanu, Additif, Conseil des droits de l'homme, 12<sup>e</sup> session, point 3 de l'ordre du jour, doc. ONU A/HRC/12/26/Add.2, 3 septembre 2009, § 30 et 31.

<sup>30</sup> *Rapport de la Commission internationale d'enquête sur les déchets toxiques déversés dans le district d'Abidjan*, 19 février 2007 ; Communiqué du porte parole de la présidence de la République relatif à l'indemnisation des victimes des déchets toxiques, 14 juin 2007, p. 5.

<sup>31</sup> L'enquête indépendante diligentée par le Premier ministre ivoirien a conclu à l'existence d'au moins 15 décès (Commission internationale d'enquête sur les déchets toxiques, 19 février 2007, p. 2). Le ministère des Finances ivoirien a reconnu le décès de 16 personnes dont il a indemnisé les familles. Communiqué du porte-parole de la présidence de la République relatif à l'indemnisation des victimes des déchets toxiques, 14 juin 2007, disponible sur [www.dechetstoxiques.gouv.ci/pdf/communiquie-du-porte-parole-du-pr.pdf](http://www.dechetstoxiques.gouv.ci/pdf/communiquie-du-porte-parole-du-pr.pdf). La cour d'appel d'Abidjan a quant à elle enregistré 17 décès – Cour d'appel d'Abidjan, arrêt n° 42, audience du 19 mars 2008, p. 41.

<sup>32</sup> Témoignages recueillis par Amnesty International auprès de plusieurs personnes, dont un membre du Collectif des travailleurs de Vridi, et Salif Konate, Abidjan, février 2009. Le Rapporteur spécial des Nations unies sur les déchets toxiques a aussi constaté que « nombre d'entreprises ont été privées de recettes commerciales pendant une longue période après la contamination » – *Rapport du Rapporteur spécial sur les conséquences néfastes des mouvements et déversements de produits et déchets toxiques et nocifs pour la jouissance des droits de l'homme*, M. Okechukwu Ibeanu, Additif, Conseil des droits de l'homme, 12<sup>e</sup> session, point 3 de l'ordre du jour, doc. ONU A/HRC/12/26/Add.2, 3 septembre 2009, § 30. La Commission internationale d'enquête a également signalé que certaines entreprises avaient dû fermer temporairement et qu'un certain nombre de travailleurs avaient dû s'absenter pour cause de maladie – Commission internationale d'enquête sur les déchets toxiques, 19 février 2007, p. 86. Plusieurs entreprises ont par la suite reçu une indemnisation du gouvernement pour les pertes économiques induites par la contamination – Communiqué du porte parole de la présidence de la République relatif à l'indemnisation des victimes des déchets toxiques, 14 juin 2007.

<sup>33</sup> Entretien réalisé par Amnesty International (par téléphone) en juin 2011.

<sup>34</sup> Témoignage du chef Yao Essaie Motto, entretien réalisé par Amnesty International (par téléphone) en mai 2011.

<sup>35</sup> Conférence des parties à la Convention de Bâle, *Provisional report evaluating the chemical pollution in Côte d'Ivoire and technical assistance for the protection of the environment and health, Plan of urgent action, plan of medium-term action*, Nairobi, date non précisée, p. 5 : « Les différentes enquêtes menées ont révélé que le déversement de déchets toxiques dans des zones fortement peuplées avait un impact psychologique important sur les populations exposées, mais aussi sur la population en général. Cet impact a été aggravé par le manque d'informations sur les risques chimiques et les conséquences pour la santé. »

<sup>36</sup> Verdict dans l'affaire *Trafigura Beheer BV*, LJM (affaire n° BN2149), tribunal de district d'Amsterdam, 13/846003-06 (PROMIS), § 5.2. (pièce n° 5914, Haute Cour de justice d'Angleterre et du Pays de Galles, Queen's Bench Division, requête n° HQ06X03370), traduction réalisée par Amnesty International.

<sup>37</sup> Courriel interne à Trafigura en date du 27 décembre 2005 (pièce n° 5893, *Yao Essaie Motto & autres c. Trafigura Limited et Trafigura Beheer BV*, Haute Cour de justice d'Angleterre et du Pays de Galles, Queen's Bench Division, requête n° HQ06X03370).

<sup>38</sup> Courriel interne à Trafigura en date du 27 décembre 2005 (pièce n° 5914, *Yao Essaie Motto & autres c. Trafigura Limited et Trafigura Beheer BV*, Haute Cour de justice d'Angleterre et du Pays de Galles, Queen's Bench Division, requête n° HQ06X03370).

<sup>39</sup> Courriel interne à Trafigura en date du 28 décembre 2005 (pièce n° 5914, *Yao Essaie Motto & autres c. Trafigura Limited et Trafigura Beheer BV*, Haute Cour de justice d'Angleterre et du Pays de Galles,

Queen's Bench Division, requête n° HQ06X03370).

<sup>40</sup> Selon un courriel interne à Trafigura envoyé par un employé de Londres à des collègues, dont les directeurs, le 28 décembre 2005 : « *Le produit de PMI a une teneur en mercaptans de 1 500 ppm [parties par million], une teneur élevée en gommes et en sulfure d'hydrogène, une forte action corrosive sur le cuivre et une faible résistance à l'oxydation.* » (pièce n° 7696, *Yao Essaie Motto & autres c. Trafigura Limited et Trafigura Beheer BV*, Haute Cour de justice d'Angleterre et du Pays de Galles, Queen's Bench Division, requête n° HQ06X03370). [../././5 Administration/REPORT SOURCES/2005\\_12\\_28\\_15h11\\_rec7696.doc](#)

<sup>41</sup> Courriel interne à Trafigura en date du 1<sup>er</sup> février 2006 (pièce n° 10852, *Yao Essaie Motto & autres c. Trafigura Limited et Trafigura Beheer BV*, Haute Cour de justice d'Angleterre et du Pays de Galles, Queen's Bench Division, requête n° HQ06X03370).

<sup>42</sup> Courriel interne à Trafigura en date du 27 décembre 2005 (pièce n° 5893, *Yao Essaie Motto & autres c. Trafigura Limited et Trafigura Beheer BV*, Haute Cour de justice d'Angleterre et du Pays de Galles, Queen's Bench Division, requête n° HQ06X03370). [../././5 Administration/REPORT SOURCES/2005\\_12\\_27\\_16h54\\_rec5893.doc](#)

<sup>43</sup> Courriel interne en date du 27 décembre 2005 (pièce n° 5914, *Yao Essaie Motto & autres c. Trafigura Limited et Trafigura Beheer BV*, Haute Cour de justice d'Angleterre et du Pays de Galles, Queen's Bench Division, requête n° HQ06X03370).

<sup>44</sup> Courriel interne à Trafigura en date du 28 décembre 2005, adressé par un employé de Londres à des collègues, dont les directeurs (pièce n° 7696, *Yao Essaie Motto & autres c. Trafigura Limited et Trafigura Beheer BV*, Haute Cour de justice d'Angleterre et du Pays de Galles, Queen's Bench Division, requête n° HQ06X03370). [../././5 Administration/REPORT SOURCES/2005\\_12\\_28\\_15h11\\_rec7696.doc](#)

<sup>45</sup> Courriel interne à Trafigura en date du 28 décembre 2005, adressé par un employé de Londres à des collègues, dont les directeurs (pièce n° 7696, *Yao Essaie Motto & autres c. Trafigura Limited et Trafigura Beheer BV*, Haute Cour de justice d'Angleterre et du Pays de Galles, Queen's Bench Division, requête n° HQ06X03370). [../././5 Administration/REPORT SOURCES/2005\\_12\\_28\\_15h11\\_rec7696.doc](#)

<sup>46</sup> *The application of the Basel Convention to hazardous wastes and other wastes generated on board ships*, Secrétariat de la Convention de Bâle, 4 avril 2011 : « L'élément déterminant est le fait que, par exemple, en Europe, la teneur maximale en soufre autorisée dans l'essence est de 50 ppm [parties par million] tandis qu'en Afrique de l'Ouest elle peut atteindre 5 000 ppm, voire plus. » Disponible sur : <http://www.basel.int/Portals/4/Basel%20Convention/docs/legalmatters/coop-IMO/legal-analysis2011-04-01.doc> (consulté en mai 2012)

<sup>47</sup> Réponse donnée le 20 novembre 2009 (*Trafigura Limited c. British Broadcasting Corporation*, Haute Cour de justice, Queen's Bench Division, requête n° HQ09X02050), § 315 : « ... la Fujairah Refinery Company Limited avait déjà procédé à des lavages à la soude caustique pour Trafigura aux Émirats arabes unis et la première cargaison de naphta provenant de PMI avait subi ce procédé avec succès en janvier 2006. »

<sup>48</sup> Procès-verbal de réunion, Administration technique, Institut Al Trabsa, La Skhira, 15 mars 2006 (pièce n° 13571, requêtes n° HQ06X03370 et autres, Haute Cour de justice d'Angleterre et du Pays de Galles, Queen's Bench Division).

---

Voir aussi la traduction par Amnesty International du verdict dans l'affaire *Trafigura Beheer BV*, LJN (affaire n° BN2149), tribunal de district d'Amsterdam, 13/846003-06 (PROMIS), § 5.3.

<sup>49</sup> *Procès-verbal de réunion*, Administration technique, Institut Al Trabsa, La Skhira, 15 mars 2006 (pièce n° 13571, requêtes n° HQ06X03370 et autres, Haute Cour de justice d'Angleterre et du Pays de Galles, Queen's Bench Division) : « les employés ont souffert de troubles comme la suffocation ».

<sup>50</sup> *Procès-verbal de réunion*, Administration technique, Institut Al Trabsa, La Skhira, 17 mars 2006 (pièce n° 13570, requêtes n° HQ06X03370 et autres, Haute Cour de justice d'Angleterre et du Pays de Galles, Queen's Bench Division).

<sup>51</sup> Rapport de missions, Terminal pétrolier de La Skhira, Centre international des technologies de l'environnement de Tunis, ministère de l'Environnement et du Développement durable, République tunisienne, avril 2006, p. 20 (pièce n° 13572).

<sup>52</sup> *Rapport de missions*, Terminal pétrolier de La Skhira, Centre international des technologies de l'environnement de Tunis, ministère de l'Environnement et du Développement durable, République tunisienne, avril 2006, p. 19 (pièce n° 13572).

<sup>53</sup> *Procès-verbal de réunion*, Administration technique, Institut Al Trabsa, La Skhira, 15 mars 2006 (pièce n° 13571, requêtes n° HQ06X03370 et autres, Haute Cour de justice d'Angleterre et du Pays de Galles, Queen's Bench Division). [./././5 Administration/REPORT SOURCES/Meeting minutes 15 March 13571.doc](#)

Tribunal d'Amsterdam, 13/846003-06 (PROMIS), § 5.4.

<sup>55</sup> Courriel interne à Trafigura, envoyé en copie à Claude Dauphin, en date du 18 avril 2006, (*Yao Essaie Motto v Others and Trafigura Limited and Trafigura Beheer BV*, Haute Cour de justice d'Angleterre et du Pays de Galles, Queen's Bench Division, requête n° HQ06X03370).

<sup>56</sup> Commission internationale d'enquête sur les déchets toxiques, 19 février 2007, § 2.1 ; Nouvelle défense de Trafigura, 5 décembre 2008 (*Yao Essaie Motto v Others and Trafigura Limited and Trafigura Beheer BV*, Haute Cour de justice d'Angleterre et du Pays de Galles, Queen's Bench Division, requête n° HQ06X03370), § 50.2.

<sup>57</sup> Commission internationale d'enquête sur les déchets toxiques, 19 février 2007, § 2.1.

<sup>58</sup> Nouvelle défense de Trafigura, 5 décembre 2008 (*Yao Essaie Motto v Others and Trafigura Limited and Trafigura Beheer BV*, Haute Cour de justice d'Angleterre et du Pays de Galles, Queen's Bench Division, requête n° HQ06X03370), § 50.9.

<sup>59</sup> Commission internationale d'enquête sur les déchets toxiques, 19 février 2007, § 2.1.

<sup>60</sup> Nouvelle défense de Trafigura, 5 décembre 2008 (*Yao Essaie Motto v Others and Trafigura Limited and Trafigura Beheer BV*, Haute Cour de justice d'Angleterre et du Pays de Galles, Queen's Bench Division, requête n° HQ06X03370), § 50.1.

<sup>61</sup> Nouvelle défense de Trafigura, 5 décembre 2008 (*Yao Essaie Motto v Others and Trafigura Limited and Trafigura Beheer BV*, Haute Cour de justice d'Angleterre et du Pays de Galles, Queen's Bench Division, requête n° HQ06X03370), § 47 ; Verdict dans l'affaire *Trafigura Beheer BV*, LJN (affaire n° BN2149), tribunal de district d'Amsterdam, 13/846003-06 (PROMIS), § 5.1, traduit par Amnesty

---

International.

<sup>62</sup> Verdict dans l'affaire *Trafigura Beheer BV*, LJN (affaire n° BN2149), tribunal de district d'Amsterdam, 13/846003-06 (PROMIS), § 5.1, traduit par Amnesty International.

Robin des Bois, *A la Casse.com : bulletins d'information et d'analyses sur la démolition des navires*, numéros 23 à 26, 2011, disponible sur

[http://www.robindesbois.org/dossiers/demolition\\_des\\_navires/a\\_la\\_casse\\_2011.pdf](http://www.robindesbois.org/dossiers/demolition_des_navires/a_la_casse_2011.pdf) ; voir aussi Trafigura, rubrique Actualités, "Probo Koala updates", disponible (en anglais) sur [http://www.trafigura.com/our\\_news/probo\\_koala\\_updates.aspx](http://www.trafigura.com/our_news/probo_koala_updates.aspx) (consulté en mai 2012).

<sup>64</sup> Dans un courriel de Trafigura à Univar en date du 5 avril 2006, Trafigura a expliqué pourquoi elle avait besoin de ce produit : « Nous achetons un produit à Pemex, nous affrétons notre navire et achetons de la soude pour l'ajouter à ce produit dans les cuves à bord. »

<sup>65</sup> Courriel de Trafigura à Univar en date du 6 avril 2006 (archives des États-Unis).

<sup>66</sup> Courriel d'un employé d'Univar à Trafigura, 7 avril 2006 (archives des États-Unis).

<sup>67</sup> Courriel d'un employé d'Univar à Trafigura, 7 avril 2006 (archives des États-Unis).

<sup>68</sup> Courriels internes à Trafigura datés du 11 au 17 avril 2006 (archives des États-Unis).

<sup>69</sup> Courriel d'un employé de Trafigura à d'autres employés de Trafigura, notamment à Chartering Tankers, BA Operations, Houston Oil Operations et du personnel d'Athènes, 17 avril 2006 (archives des États-Unis).

<sup>70</sup> Verdict dans l'affaire *Trafigura Beheer BV*, LJN (affaire n° BN2149), tribunal de district d'Amsterdam, 13/846003-06 (PROMIS), § 5.6, traduit par Amnesty International.

<sup>71</sup> Éléments de preuve présentés lors du procès de 2010 aux Pays-Bas, dont des cartes et des documents.

<sup>72</sup> Verdict dans l'affaire *Trafigura Beheer BV*, LJN (affaire n° BN2149), tribunal de district d'Amsterdam, 13/846003-06 (PROMIS), § 5.5 et 5.6, traduit par Amnesty International.

[././././5 Administration/REPORT SOURCES/Full unanonymized version Verdict Trafigura 12 Nov 2010.doc](http://www.trafigura.com/our_news/probo_koala_updates.aspx)

<sup>73</sup> Verdict dans l'affaire *Trafigura Beheer BV*, LJN (affaire n° BN2149), tribunal de district d'Amsterdam, 13/846003-06 (PROMIS), § 5.5 et 5.6, traduit par Amnesty International.

[././././5 Administration/REPORT SOURCES/Full unanonymized version Verdict Trafigura 12 Nov 2010.doc](http://www.trafigura.com/our_news/probo_koala_updates.aspx)

<sup>74</sup> Document d'information interne à Trafigura, p. 1 et 2, disponible (en anglais) sur <http://images.volkskrant.com/volkskra/upload/ftp/nieuws/binnenland/trafigura2.pdf> (consulté le 4 avril 2012).

<sup>75</sup> Minton, Treharne & Davies Ltd, rapport, 14 septembre 2006, disponible (en anglais) sur <http://file.wikileaks.org/file/waterson-toxicwaste-ivorycoast-%C3%A92009.pdf> (consulté le 26 octobre 2011).

<sup>76</sup> Verdict dans l'affaire *Trafigura Beheer BV*, LJN (affaire n° BN2149), tribunal de district d'Amsterdam,

---

13/846003-06 (PROMIS), § 8.3.2.8, traduit par Amnesty International.

<sup>77</sup> Courriel du capitaine du *Probo Koala* à Falcon Navigation en date du 15 avril 2006 (pièce n° 13228, *Yao Essaie Motto v Others and Trafigura Limited and Trafigura Beheer BV*, Haute Cour de justice d'Angleterre et du Pays de Galles, Queen's Bench Division, requête n° HQ06X03370) : « BONJOUR CAPITAINE, HEUREUX DE VOUS ANNONCER QUE LE LAVAGE À LA SOUDE CAUSTIQUE A ÉTÉ RÉALISÉ AVEC SUCCÈS. »

<sup>78</sup> Courriels entre Trafigura et Univar en date du 6 avril 2006 (archives des États-Unis).

<sup>79</sup> Courriel de Falcon Navigation au capitaine du *Probo Koala* en date du 15 avril 2006 (pièce n° 13228, *Yao Essaie Motto v Others and Trafigura Limited and Trafigura Beheer BV*, Haute Cour de justice d'Angleterre et du Pays de Galles, Queen's Bench Division, requête n° HQ06X03370)

<sup>80</sup> Voir infographie « la génération des déchets au cours d'opérations dans la Mer Méditerranée » ; infographie établie à partir de la carte présentée au tribunal d'Amsterdam, elle-même établie par la police néerlandaise à partir notamment du registre des hydrocarbures du *Probo Koala*.

<sup>81</sup> Note interne à Trafigura en date du 23 septembre 2006, p. 1 : « le navire avait pris trois cargaisons successives de base de mélange pour carburant ».

<sup>82</sup> Témoignage recueilli par Amnesty International, Abidjan, Côte d'Ivoire, février 2009.

<sup>83</sup> Verdict dans l'affaire *Trafigura Beheer BV*, LJN (affaire n° BN2149), tribunal de district d'Amsterdam, 13/846003-06 (PROMIS), § 5.8, traduit par Amnesty International. [./././5 Administration/REPORT SOURCES/Full unanonymized version Verdict Trafigura 12 Nov 2010.doc](#)

Examen des éléments de preuve dans l'affaire *Trafigura Beheer BV*, N. Ahmed, S. Chertov : « Il s'est avéré que Malta Shipyards ne voulait pas recevoir les déchets du *Probo Koala* », 10 avril 2006 (courriel).

<sup>84</sup> En vertu du droit européen, un déchet est considéré comme dangereux s'il a un point d'ignition trop bas. Ainsi, l'annexe III de la Directive 91/689/EEC sur les déchets dangereux classe au rang des déchets dangereux tout déchet qui a un point d'ignition inférieur à 55° C.

<sup>85</sup> Verdict dans l'affaire *Trafigura Beheer BV*, LJN (affaire n° BN2149), tribunal de district d'Amsterdam, 13/846003-06 (PROMIS), § 5.8, traduit par Amnesty International. [./././5 Administration/REPORT SOURCES/Full unanonymized version Verdict Trafigura 12 Nov 2010.doc](#)

Examen des éléments de preuve dans l'affaire *Trafigura Beheer BV*, N. Ahmed, S. Chertov : « Il s'est avéré que Malta Shipyards ne voulait pas recevoir les déchets du *Probo Koala* », 10 avril 2006 (courriel).

<sup>86</sup> Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le protocole de 1978 relatif à ladite convention (Convention MARPOL). En vertu de la Convention MARPOL, à laquelle les Pays-Bas sont parties, les États ont l'obligation de fournir des installations portuaires de réception des déchets générés par le fonctionnement normal des navires – Annexe I, Règle 12.

<sup>87</sup> Selon Trafigura, Naeem Ahmed a dit à APS que les résidus provenaient du lavage d'hydrocarbures à la soude caustique à bord du *Probo Koala*. Il aurait également indiqué la quantité de soude utilisée pour cette opération, et la quantité qui se trouvait dans les citernes de décantation. Nouvelle défense de Trafigura, 5 décembre 2008 (*Yao Essaie Motto v Others and Trafigura Limited and Trafigura Beheer BV*, Haute Cour de justice d'Angleterre et du Pays de Galles, Queen's Bench Division, requête n° HQ06X03370), § 64 : « Le 19 juin 2006, Naeem Ahmed, de Trafigura Ltd, a contacté APS par téléphone et a expliqué à M. Vonk, d'APS, que Trafigura avait un navire qui procédait à des opérations de lavage à la soude caustique sur du naphtha. M. Ahmed a dit à M. Vonk que de la soude caustique et un catalyseur avaient été ajoutés pour supprimer les mercaptans. En conséquence, les résidus avaient une forte concentration en soufre mercaptan. » [./././5 Administration/REPORT SOURCES/2008\\_12\\_05 Amended Defence reserved.pdf](#)

<sup>88</sup> En effet, lors de leur témoignage devant le tribunal néerlandais, deux cadres d'APS ont farouchement nié avoir été informés de la nature réelle des déchets, affirmant que la demande de Trafigura portait sur des résidus de nettoyage de cuves d'hydrocarbures, produit qu'APS est amenée à prendre en charge quotidiennement. APS a certifié qu'elle se serait engagée dans une toute autre procédure si Naeem Ahmed, le cadre londonien de Trafigura, lui avait dit d'où provenaient les déchets. En outre, l'un des cadres a déclaré avoir demandé à Naeem Ahmed de confirmer sa demande de devis par courriel, et que le contenu de ce courriel correspondait à la demande formulée par téléphone. Verdict dans l'affaire *Trafigura Beheer BV*, LJN (affaire n° BN2149), tribunal de district d'Amsterdam, 13/846003-06 (PROMIS), § 8.3.3.2, traduit par Amnesty International. [./././5 Administration/REPORT SOURCES/Full unanonymized version Verdict Trafigura 12 Nov 2010.doc](#)

<sup>89</sup> Verdict dans l'affaire *Trafigura Beheer BV*, LJN (affaire n° BN2149), tribunal de district d'Amsterdam, 13/846003-06 (PROMIS), § 8.3.3.3, traduit par Amnesty International. [./././5 Administration/REPORT SOURCES/Full unanonymized version Verdict Trafigura 12 Nov 2010.doc](#)

<sup>90</sup> Courriel de Trafigura Ltd à APS en date du 20 Juin 2006 (pièce n° 4674, *Yao Essaie Motto v Others and Trafigura Limited and Trafigura Beheer BV*, Haute Cour de justice d'Angleterre et du Pays de Galles)

<sup>91</sup> Déclaration de déchets de navire et de (restes de) substances nocives – rapport de la Commission Hulshof après l'enquête sur les faits relatifs à l'arrivée, au séjour et au départ du *Probo Koala*, 30 novembre 2006, p. 9 et pièce n° 10130, *Yao Essaie Motto v Others and Trafigura Limited and Trafigura Beheer BV*, Haute Cour de justice d'Angleterre et du Pays de Galles, Queen's Bench Division, requête n° HQ06X03370).

<sup>92</sup> Déclaration (en anglais) publiée par Trafigura sur son site internet : [www.trafigura.com/our\\_news/probo\\_koala\\_updates.aspx](http://www.trafigura.com/our_news/probo_koala_updates.aspx) (consulté en mai 2012).

<sup>93</sup> Convention MARPOL, Annexe I.

<sup>94</sup> Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le protocole de 1978 relatif à ladite convention (MARPOL).

<sup>95</sup> Les Pays-Bas sont parties à la Convention MARPOL. En vertu de cette Convention, les États ont l'obligation de fournir des installations portuaires de réception des déchets générés par le fonctionnement normal des navires – Annexe I.

- 
- <sup>96</sup> Convention de Bâle, article 2(1). [./././5 Administration/REPORT SOURCES/BASEL convention.pdf](#)
- <sup>97</sup> Directive 2000/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2000 sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison, article 2.\_
- <sup>98</sup> Règlement (CEE) n° 259/93 du Conseil, du 1<sup>er</sup> février 1993, concernant la surveillance et le contrôle des transferts de déchets à l'entrée et à la sortie de la Communauté européenne. [./././5 Administration/REPORT SOURCES/Council Regulation 25993.htm](#)
- <sup>99</sup> Verdict dans l'affaire *Trafigura Beheer BV*, LJN (affaire n° BN2149), tribunal de district d'Amsterdam, 13/846003-06 (PROMIS), § 5.15, traduit par Amnesty International. Note interne à Trafigura en date du 23 septembre 2006, § 6, p. 3.
- <sup>100</sup> Verdict dans l'affaire *Trafigura Beheer BV*, LJN (affaire n° BN2149), tribunal de district d'Amsterdam, 13/846003-06 (PROMIS), § 5.18, traduit par Amnesty International. [./././5 Administration/REPORT SOURCES/Full unanonymized version Verdict Trafigura 12 Nov 2010.doc](#)
- <sup>101</sup> *Probo Koala* in Amsterdam, feitenrelaas en relevante wetgeving, VROM-Inspectie, 31 octobre 2006 (rapport de l'Inspection nationale de l'environnement sur les faits et la législation applicable), p. 19.
- <sup>102</sup> Voir : Agence de protection de la santé du Royaume-Uni, Compendium of Chemical Hazards: Hydrogen Sulphide, 2011, disponible sur [www.hpa.org.uk/webc/HPAwebFile/HPAweb\\_C/1246260029655](http://www.hpa.org.uk/webc/HPAwebFile/HPAweb_C/1246260029655) et Hydrogen Sulfide Safety Factsheet, [www.safetymdirectory.com/hazardous\\_substances/hydrogen\\_sulfide/fact\\_sheet.htm](http://www.safetymdirectory.com/hazardous_substances/hydrogen_sulfide/fact_sheet.htm).
- <sup>103</sup> Bewijsoverzicht Amsterdam Port Services BV, E.M.Uittenbosch Feit 2: artikel 10.1 Wm Amsterdam 15 juin 2010, I. W. Boogert en R. S. Mackor Officieren van Justitie, p. 17.
- <sup>104</sup> Verdict dans l'affaire *Trafigura Beheer BV*, LJN (affaire n° BN2149), tribunal de district d'Amsterdam, 13/846003-06 (PROMIS), § 5.20, 5.22, traduit par Amnesty International. [./././5 Administration/REPORT SOURCES/Full unanonymized version Verdict Trafigura 12 Nov 2010.doc](#)
- <sup>105</sup> Bewijsoverzicht Amsterdam Port Services BV, E.M.Uittenbosch Feit 2: artikel 10.1 Wm Amsterdam 15 juin 2010, I. W. Boogert en R. S. Mackor Officieren van Justitie, p. 24.
- <sup>106</sup> Examen des éléments de preuve dans l'affaire *Trafigura Beheer BV*, N. Ahmed, S. Chertov, p. 37-38. Faits : articles 174 et 225 du Code pénal néerlandais.
- <sup>107</sup> Verdict dans l'affaire *Trafigura Beheer BV*, LJN (affaire n° BN2149), tribunal de district d'Amsterdam, 13/846003-06 (PROMIS), § 5.22, traduit par Amnesty International. [./././5 Administration/REPORT SOURCES/Full unanonymized version Verdict Trafigura 12 Nov 2010.doc](#)
- <sup>108</sup> Verdict dans l'affaire *Trafigura Beheer BV*, LJN (affaire n° BN2149), tribunal de district d'Amsterdam, 13/846003-06 (PROMIS), § 5.16, traduit par Amnesty International. [./././5 Administration/REPORT SOURCES/Full unanonymized version Verdict Trafigura 12 Nov 2010.doc](#)
- <sup>109</sup> Les analyses réalisées par ATM Moerdijk ont révélé une DCO de 475 600 mg/l (ATM Afvalstoffen

Terminal Moerdijk, rapport de l'analyse réalisée le 3 juillet 2006, publié le 8 septembre 2006). L'Institut médicolégal des Pays-Bas (NFI) a trouvé par la suite une DCO de 720 000 mg/l (rapport de l'Institut médicolégal en anglais, ministère de la Justice, 29 janvier 2007, problème d'odeur, APS Amsterdam, § 10.1, p. 35).

<sup>110</sup> Le devis d'APS reposait sur une DCO inférieure à 2 000 mg/l. Le prix proposé à Trafigura le 20 juin 2006 était de 6 675 euros pour le déchargement de 250 m<sup>3</sup> sur une barge ou de 5 790 euros pour le déchargement dans l'installation de réception d'APS. Courriels d'APS à Trafigura Beheer BV Amsterdam, 20 juin 2006 (pièce n° 4674, requêtes n° HQ06X03370 et autres, Haute Cour de justice d'Angleterre et du Pays de Galles, Queen's Bench Division).

<sup>111</sup> Un courriel de BMA à Trafigura c/o Falcon Navigation en date du 3 juillet 2006 (pièce n° 4696, *Yao Essaie Motto v Others and Trafigura Limited and Trafigura Beheer BV*, Haute Cour de justice d'Angleterre et du Pays de Galles, Queen's Bench Division, requête n° HQ06X03370) indiquait : « Environ 250 m<sup>3</sup> de résidus ont été déchargés hier soir. Les analyses ont révélé une DCO de 500 000. En conséquence, les coûts d'élimination des déchets sont beaucoup plus élevés qu'indiqué précédemment, c'est-à-dire 1 000 euros/m<sup>3</sup>. ».

<sup>112</sup> Verdict dans l'affaire *Trafigura Beheer BV*, LJN (affaire n° BN2149), tribunal de district d'Amsterdam, 13/846003-06 (PROMIS), § 5.16, traduit par Amnesty International. [./././5 Administration/REPORT SOURCES/Full unanonymized version Verdict Trafigura 12 Nov 2010.doc](http://www.amnesty.org/fr/documents/13/846003-06/PROMIS/5.16)

<sup>113</sup> Nouvelle défense de Trafigura, 5 décembre 2008 (*Yao Essaie Motto v Others and Trafigura Limited and Trafigura Beheer BV*, Haute Cour de justice d'Angleterre et du Pays de Galles, Queen's Bench Division, requête n° HQ06X03370). [./././5 Administration/REPORT SOURCES/2008\\_12\\_05 Amended Defence reserved.pdf](http://www.amnesty.org/fr/documents/13/846003-06/PROMIS/5.16)

<sup>114</sup> Au 2 juillet 2006, un euro valait 1,2778491244 dollar, [www.xe.com/ucc](http://www.xe.com/ucc).

<sup>115</sup> Au 2 juillet 2006, un dollar valait 0,54092 livres sterling et 0.782565 euros, [www.xe.com/ucc](http://www.xe.com/ucc).

<sup>116</sup> [www.guardian.co.uk/world/2006/oct/20/outlook.development](http://www.guardian.co.uk/world/2006/oct/20/outlook.development) (en anglais, consulté le 23 avril 2011).

<sup>117</sup> Courriel de Falcon Navigation à BMA, avec copie à Trafigura Athènes, le centre opérationnel de Trafigura en Grèce, qui a ensuite communiqué avec Trafigura Londres (pièce n° 4696, *Yao Essaie Motto v Others and Trafigura Limited and Trafigura Beheer BV*, Haute Cour de justice d'Angleterre et du Pays de Galles, Queen's Bench Division, requête n° HQ06X03370).

<sup>118</sup> Rapport de la Commission Hulshof après l'enquête sur les faits relatifs à l'arrivée, au séjour et au départ du *Probo Koala*, 30 novembre 2006, p. 39.

<sup>119</sup> Rapport de la Commission Hulshof après l'enquête sur les faits relatifs à l'arrivée, au séjour et au départ du *Probo Koala*, 30 novembre 2006, p. 39.

<sup>120</sup> Rapport du Rapporteur spécial sur les conséquences néfastes des mouvements et déversements de produits et déchets toxiques et nocifs pour la jouissance des droits de l'homme, M. Okechukwu Ibeanu, Additif, Conseil des droits de l'homme, 12<sup>e</sup> session, point 3 de l'ordre du jour, doc. ONU A/HRC/12/26/Add.2, 3 septembre 2009, p. 11-12 ; Rapport de la Commission Hulshof après l'enquête sur les faits relatifs à l'arrivée, au séjour et au départ du *Probo Koala*. [./././5 Administration/REPORT SOURCES/Special Rapporteur.pdf](http://www.amnesty.org/fr/documents/13/846003-06/PROMIS/5.16)

---

<sup>121</sup> Verdict dans l'affaire *Trafigura Beheer BV*, LJN (affaire n° BN2149), tribunal de district d'Amsterdam, 13/846003-06 (PROMIS), § 5.23, traduit par Amnesty International. [../././5 Administration/REPORT SOURCES/Full unanonymized version Verdict Trafigura 12 Nov 2010.doc](#)

<sup>122</sup> Rapport de la Commission Hulshof après l'enquête sur les faits relatifs à l'arrivée, au séjour et au départ du *Probo Koala*, 30 novembre 2006.

<sup>123</sup> Rapport de la Commission Hulshof après l'enquête sur les faits relatifs à l'arrivée, au séjour et au départ du *Probo Koala*, 30 novembre 2006, p. 31.

<sup>124</sup> Verdict dans l'affaire *Trafigura Beheer BV*, LJN (affaire n° BN2149), tribunal de district d'Amsterdam, 13/846003-06 (PROMIS), § 5.29, traduit par Amnesty International. [../././5 Administration/REPORT SOURCES/Full unanonymized version Verdict Trafigura 12 Nov 2010.doc](#)

<sup>125</sup> Si Trafigura a bien indiqué que son prochain port d'escale serait Paldiski, elle n'a jamais laissé entendre qu'elle s'y débarrasserait des déchets. Elle a simplement déclaré que ceux-ci seraient déchargés « à la prochaine occasion appropriée » (Verdict dans l'affaire *Trafigura Beheer BV*, LJN (affaire n° BN2149), tribunal de district d'Amsterdam, 13/846003-06 (PROMIS), § 5.17, traduit par Amnesty International. [../././5 Administration/REPORT SOURCES/Full unanonymized version Verdict Trafigura 12 Nov 2010.doc](#)

<sup>126</sup> Convention MARPOL, Directive 2000/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2000 sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison (articles 7 et 11).\_

<sup>127</sup> Règlement (CEE) n° 259/93 du Conseil, du 1<sup>er</sup> février 1993, concernant la surveillance et le contrôle des transferts de déchets à l'entrée et à la sortie de la Communauté européenne, article 18. [../././5 Administration/REPORT SOURCES/Council Regulation 25993.htm](#)

<sup>128</sup> Rapport du Rapporteur spécial sur les conséquences néfastes des mouvements et déversements de produits et déchets toxiques et nocifs pour la jouissance des droits de l'homme, M. Okechukwu Ibeanu, Additif, Conseil des droits de l'homme, 12<sup>e</sup> session, point 3 de l'ordre du jour, doc. ONU A/HRC/12/26/Add.2, 3 septembre 2009, p. 11-12 ; Rapport de la Commission Hulshof après l'enquête sur les faits relatifs à l'arrivée, au séjour et au départ du *Probo Koala*.

<sup>129</sup> Verdict dans l'affaire *Trafigura Beheer BV*, LJN (affaire n° BN2149), tribunal de district d'Amsterdam, 13/846003-06 (PROMIS), § 5.21, traduit par Amnesty International. [../././5 Administration/REPORT SOURCES/Full unanonymized version Verdict Trafigura 12 Nov 2010.doc](#)

<sup>130</sup> Courriel interne à Trafigura en date du 5 juillet 2006. Ce courriel a été lu et montré pendant le procès à Amsterdam en juin 2010. Transcription effectuée par Greenpeace. Il a aussi été cité dans la presse néerlandaise en juin 2008 par le Financieel Dagblad et d'autres journaux. Voir [www.fd.nl/artikel/9378327/trafigura-wilde-gif-probo-koala-zee-lozen](http://www.fd.nl/artikel/9378327/trafigura-wilde-gif-probo-koala-zee-lozen) (consulté le 22 décembre 2011) et [www.scheepsafval.nl/index.php?option=com\\_content&task=view&id=20&Itemid=41](http://www.scheepsafval.nl/index.php?option=com_content&task=view&id=20&Itemid=41) (consulté le 9 janvier 2012).

<sup>131</sup> En vertu de l'amendement LC 49(16) de 1994 demandant l'arrêt des rejets de déchets industriels à la mer à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1996. Voir <http://www.imo.org/KnowledgeCentre/HowAndWhereToFindIMOInformation/IndexofIMOResolutions/Pages/London-Convention-%28LDC,-LC%29-and-London-Protocol-%28LP%29.aspx> (en anglais).

---

<sup>132</sup> Nouvelle défense de Trafigura, 5 décembre 2008 (*Yao Essaie Motto v Others and Trafigura Limited and Trafigura Beheer BV*, Haute Cour de justice d'Angleterre et du Pays de Galles, Queen's Bench Division, requête n° HQ06X03370), § 100.1. [../././5 Administration/REPORT SOURCES/2008\\_12\\_05 Amended Defence reserved.pdf](#)

<sup>133</sup> Nouvelle défense de Trafigura, 5 décembre 2008 (*Yao Essaie Motto v Others and Trafigura Limited and Trafigura Beheer BV*, Haute Cour de justice d'Angleterre et du Pays de Galles, Queen's Bench Division, requête n° HQ06X03370), § 100.4. [../././5 Administration/REPORT SOURCES/2008\\_12\\_05 Amended Defence reserved.pdf](#)

<sup>134</sup> Courriel de Falcon Navigation à Trafigura en date du 2 août 2006. Requisitoir, Broom II, Meervoudige economische strafkamer, Rechtbank Amsterdam, présenté le 21 juin 2010, p. 36 : « Viens juste de recevoir un devis oral de Daddo s'élevant à 7 000 dollars. Je suppose qu'il n'y aura pas d'objection à s'en débarrasser à ce prix, n'est-ce-pas ? Merci de confirmer et nous réserverons ce service. »

<sup>135</sup> Courriel de Trafigura à Falcon Navigation en date du 2 août 2006. Requisitoir, Broom II, Meervoudige economische strafkamer, Rechtbank Amsterdam, présenté le 21 juin 2010, p. 36 : « D'accord, réservez immédiatement, merci. » [../././5 Administration/REPORT SOURCES/Requisitoir Probo Koala.pdf](#)

<sup>136</sup> Jugement dans l'affaire Trafigura Beheer BV, LJN (affaire n° BN2149), tribunal de district d'Amsterdam, 13/846003-06 (PROMIS), § 5.30, traduit par Amnesty International. [../././5 Administration/REPORT SOURCES/Full unanonymized version Verdict Trafigura 12 Nov 2010.doc](#)

<sup>137</sup> Nouvelle défense de Trafigura, 5 décembre 2008 (*Yao Essaie Motto v Others and Trafigura Limited and Trafigura Beheer BV*, Haute Cour de justice d'Angleterre et du Pays de Galles, Queen's Bench Division, requête n° HQ06X03370), § 101.3 à 101.5. [../././5 Administration/REPORT SOURCES/2008\\_12\\_05 Amended Defence reserved.pdf](#)

<sup>138</sup> Commission internationale d'enquête sur les déchets toxiques, 19 février 2007, p. 67.

<sup>139</sup> 11 h 57 : courriel de Falcon Navigation à Trafigura, Delsolve et Comoditex en date du 10 août 2006 (pièce n° 9254, *Yao Essaie Motto v Others and Trafigura Limited and Trafigura Beheer BV*, Haute Cour de justice d'Angleterre et du Pays de Galles, Queen's Bench Division, requête n° HQ06X03370).

<sup>140</sup> 13 h 48 : courriel entre Comoditex, Falcon Navigation, Delsolve et Trafigura en date du 10 août 2006 (pièce n° 9254, *Yao Essaie Motto v Others and Trafigura Limited and Trafigura Beheer BV*, Haute Cour de justice d'Angleterre et du Pays de Galles, Queen's Bench Division, requête n° HQ06X03370). [../././5 Administration/REPORT SOURCES/2006\\_08\\_10\\_13h48\\_rec9254.doc](#)

<sup>141</sup> Courriel entre Comoditex, Falcon Navigation, Delsolve et Trafigura en date du 10 août 2006 (pièce n° 9254, *Yao Essaie Motto & autres c. Trafigura Limited et Trafigura Beheer BV*, Haute Cour de justice d'Angleterre et du Pays de Galles, Queen's Bench Division, requête n° HQ06X03370).

<sup>142</sup> 14 h 39 : courriel entre Comoditex, Falcon Navigation, Delsolve et Trafigura en date du 10 août 2006 (pièce n° 9254, *Yao Essaie Motto & autres c. Trafigura Limited et Trafigura Beheer BV*, Haute Cour de justice d'Angleterre et du Pays de Galles, Queen's Bench Division, requête n° HQ06X03370).

---

<sup>143</sup> Courriel entre Trafigura, Comoditex, Delsolve et Falcon Navigation en date du 15 août 2006 (pièce n° 9254, *Yao Essaie Motto & autres c. Trafigura Limited et Trafigura Beheer BV*, Haute Cour de justice d'Angleterre et du Pays de Galles, Queen's Bench Division, requête n° HQ06X03370).

<sup>144</sup> Courriel entre Comoditex, Trafigura, Delsolve et Falcon Navigation daté du 15 août 2006 à 18 h 20 (pièce n° 9254, *Yao Essaie Motto & autres c. Trafigura Limited et Trafigura Beheer BV*, Haute Cour de justice d'Angleterre et du Pays de Galles, Queen's Bench Division, requête n° HQ06X03370).

<sup>145</sup> L'arrêt de la cour d'appel d'Amsterdam en date du 20 juin 2008 (n° du parquet 13/846005-08) indique clairement qu'un témoin a confirmé la participation de Claude Dauphin aux discussions sur les différentes possibilités de déchargement des déchets pendant l'escale du *Probo Koala* au Nigéria.

<sup>146</sup> Courriel entre des employés de Trafigura en date du 16 août 2006 (pièce n° 9254, *Yao Essaie Motto v Others and Trafigura Limited and Trafigura Beheer BV*, Haute Cour de justice d'Angleterre et du Pays de Galles, Queen's Bench Division, requête n° HQ06X03370). [../././5 Administration/REPORT SOURCES/2006\\_08\\_10\\_14h01\\_rec9254.doc](#)

<sup>147</sup> Entretiens avec J. vd Kamp et Y. de Boer, policiers, menés respectivement le 21 mars et le 26 avril 2012 par Greenpeace à Amsterdam.

<sup>148</sup> Verdict dans l'affaire *Trafigura Beheer BV*, LJN (affaire n° BN2149), tribunal de district d'Amsterdam, 13/846003-06 (PROMIS), § 8.3.3.4, traduit par Amnesty International. [../././5 Administration/REPORT SOURCES/Full unanonymized version Verdict Trafigura 12 Nov 2010.doc](#)

<sup>149</sup> Note interne à Trafigura en date du 23 septembre 2006.

<sup>150</sup> Courriel de Trafigura au capitaine du *Probo Koala* en date du 17 août 2006 (Requisitoir, Broom II, Meervoudige economische strafkamer, Rechtbank Amsterdam, présenté le 21 juin 2010, p. 37).

<sup>151</sup> Déclaration du témoin Isabelle N'Gbe, Haute Cour de justice d'Angleterre et du Pays de Galles, Queen's Bench Division, requêtes n° HQ06X03370, HQ06X03393, HQ07X00599; HQ07X01068, HQ07X01604, HQ07X02192, 6 mars 2008.

<sup>152</sup> Un courriel interne à Trafigura en date du 17 août 2006 indiquait : « Suite à notre télécommunication, veuillez noter que nous aimerions décharger environ 528 mètres cubes de résidus du *Probo Koala* ; date d'arrivée estimée à Abidjan : 19 août en début de matinée. » Courriel cité dans Requisitoir, Broom II, Meervoudige economische strafkamer, Rechtbank Amsterdam, présenté le 21 juin 2010, p. 37. [../././5 Administration/REPORT SOURCES/Requisitoir Probo Koala.pdf](#)

<sup>153</sup> Courriel interne à Trafigura en date du 17 août 2006, cité dans Requisitoir, Broom II, Meervoudige economische strafkamer, Rechtbank Amsterdam, présenté le 21 juin 2010, p. 37. [../././5 Administration/REPORT SOURCES/Requisitoir Probo Koala.pdf](#)

<sup>154</sup> Courriel interne à Trafigura en date du 17 août 2006, cité dans Requisitoir, Broom II, Meervoudige economische strafkamer, Rechtbank Amsterdam, présenté le 21 juin 2010, p. 37. [../././5 Administration/REPORT SOURCES/Requisitoir Probo Koala.pdf](#)

<sup>155</sup> Selon la Commission nationale d'enquête, N'zi Kablan était « administrateur général adjoint » de

---

Puma Energy, République de Côte d'Ivoire, Commission nationale d'enquête sur les déchets toxiques dans le district d'Abidjan, 15 novembre 2006, p. 15.

<sup>156</sup> République de Côte d'Ivoire, Commission nationale d'enquête sur les déchets toxiques dans le district d'Abidjan, 15 novembre 2006, p. 25.

<sup>157</sup> Trafigura a décrit ITE comme « une société ivoirienne à qui WAIBS avait souvent fait appel pour s'occuper de résidus MARPOL et qui avait la réputation d'avoir géré de façon fiable et responsable de grandes quantités de déchets à Abidjan depuis plus de 10 ans ». Nouvelle défense de Trafigura, 5 décembre 2008 (*Yao Essaie Motto v Others and Trafigura Limited and Trafigura Beheer BV*, Haute Cour de justice d'Angleterre et du Pays de Galles, Queen's Bench Division, requête n° HQ06X03370), § 160. [./././5 Administration/REPORT SOURCES/2008\\_12\\_05 Amended Defence reserved.pdf](#)

<sup>158</sup> République de Côte d'Ivoire, Commission nationale d'enquête sur les déchets toxiques dans le district d'Abidjan, 15 novembre 2006, p. 25.

<sup>159</sup> La Commission Nationale d'Enquête relate ainsi les faits : «M. Kablan l'a rappelé pour lui dire qu'il n'arrivait pas à joindre M. Yao Blé, le Responsable de ITE. M. Essoin Kouao a alors appelé M. Allah de ITE qui lui aurait dit que le service n'ouvrirait qu'à 14 h 30. Suite à l'insistance de M. Kablan, qui prétendait qu'il ne pouvait pas attendre jusqu'à 14 h 30, M. Essoin Kouao lui aurait communiqué le numéro de téléphone de Tommy.». République de Côte d'Ivoire, Commission nationale d'enquête sur les déchets toxiques dans le district d'Abidjan, 15 novembre 2006, pp.25-26.

<sup>160</sup> République de Côte d'Ivoire, Commission nationale d'enquête sur les déchets toxiques dans le district d'Abidjan, 15 novembre 2006, p. 26.

<sup>161</sup> Nouvelle défense de Trafigura, 5 décembre 2008 (*Yao Essaie Motto v Others and Trafigura Limited and Trafigura Beheer BV*, Haute Cour de justice d'Angleterre et du Pays de Galles, Queen's Bench Division, requête n° HQ06X03370), § 169. Voir aussi République de Côte d'Ivoire, Commission nationale d'enquête sur les déchets toxiques dans le district d'Abidjan, 15 novembre 2006, p. 26.

<sup>162</sup> Les obligations de Trafigura en matière de diligence raisonnable et de répercussions sur les droits humains sont détaillées au chapitre 7.

<sup>163</sup> Informations recueillies par Greenpeace Pays-Bas à partir des témoignages de chauffeurs de camion. La Commission nationale d'enquête ivoirienne a établi que la compagnie Tommy avait loué 12 camions-citernes ; République de Côte d'Ivoire, Commission nationale d'enquête sur les déchets toxiques dans le district d'Abidjan, 15 novembre 2006, p. 38.

<sup>164</sup> Cour d'appel d'Abidjan, arrêt n° 42, audience du 19 mars 2008, p. 13.

<sup>165</sup> Procès verbal d'interrogation de Yao Kouassi, 2 février 2007, n° du parquet 6049/2006, n° de l'instruction 38/2006, p. 1-2.

<sup>166</sup> République de Côte d'Ivoire, Commission nationale d'enquête sur les déchets toxiques dans le district d'Abidjan, 15 novembre 2006, p. 38.

<sup>167</sup> République de Côte d'Ivoire, Commission nationale d'enquête sur les déchets toxiques dans le district d'Abidjan, 15 novembre 2006, p. 39.

<sup>168</sup> République de Côte d'Ivoire, Commission nationale d'enquête sur les déchets toxiques dans le

---

district d'Abidjan, 15 novembre 2006, p. 39.

<sup>169</sup> République de Côte d'Ivoire, Commission nationale d'enquête sur les déchets toxiques dans le district d'Abidjan, 15 novembre 2006, p. 39 : « Lors de son audition, M. Ouattara Moussa, Agent Pont Bascule du District d'Abidjan, a indiqué que les raisons de sécurité invoquées pour fermer la décharge plus tôt, n'étaient qu'un prétexte pour fuir les odeurs des produits déversés. »

<sup>170</sup> Le rapport de la Commission nationale d'enquête contient des incohérences sur le nombre de camions qui ont été déchargés après la fermeture du site, parlant d'abord de trois, puis de cinq camions. République de Côte d'Ivoire, Commission nationale d'enquête sur les déchets toxiques dans le district d'Abidjan, 15 novembre 2006, p. 40. Selon les chauffeurs interrogés par Greenpeace en 2010, le contenu de sept camions a été déversé à Akouédo. Pour plus de précisions, voir annexe 1.

<sup>171</sup> Procès-verbal d'interrogation et de confrontation entre l'inculpe Ugborugbo Salomon, Dan Pascal et Kottya Bene Landry 21 mars 2007, n° du parquet 6049/2006, n° de l'instruction 38/2006, déclaration de Meh Yao : « C'est au cours du déchargement du cinquième [camion] que les villageois ont interrompu le processus de déchargement des déchets en raison de l'odeur intenable. »

<sup>172</sup> Entretiens avec des chauffeurs réalisés par Greenpeace en 2010.

<sup>173</sup> Témoignage du chauffeur n° 2, déclaration écrite à Greenpeace, 12 avril 2010. (Ce chauffeur est membre de l'association Stop chauffeurs en danger.)

<sup>174</sup> Témoignage du chauffeur n° 6, déclaration écrite à Greenpeace, 1<sup>er</sup> mai 2010.

<sup>175</sup> Témoignage du chauffeur n° 3, entretien filmé par Greenpeace, 3 mai 2010.

<sup>176</sup> Témoignage du chauffeur n° 3, entretien filmé par Greenpeace, 3 mai 2010. (Ce chauffeur est membre de l'association Stop chauffeurs en danger.)

<sup>177</sup> Témoignage du chauffeur n° 6, déclaration écrite à Greenpeace, 1<sup>er</sup> mai 2010.

<sup>178</sup> Témoignage du chauffeur n° 1, déclaration écrite à Greenpeace, 16 mars 2010. (Ce chauffeur est membre de l'association Stop chauffeurs en danger.)

<sup>179</sup> La lettre complète, comprenant une réaction détaillée de l'avocat de Trafigura aux allégations de subornation et d'intimidation, est disponible sur : [www.novatv.nl/page/detail/nieuws/17569](http://www.novatv.nl/page/detail/nieuws/17569) (en anglais, consulté le 23 mars 2011). Voir aussi le courriel de Van Kempen Public Relations & Public Affairs (société néerlandaise de relations publiques travaillant pour Trafigura) adressé à Greenpeace Pays-Bas le 17 mai à 13h27 : "*Onder verwijzing naar uw e-mail van 14 mei jl. bijgaand de reactie van Trafigura. Uw beweringen zijn volstrekt onjuist. Bovendien is uw belissing om – wederom – de media in te schakelen om Trafigura (en deze keer ook haar juridische adviseurs) onrechtmatig zwart te maken, onverantwoordelijk, verkeerd en bijzonder kwaadaardig. Zoals u ongetwijfeld bekend is, hebben Trafigura en Macfarlanes de journalisten rechtstreeks beantwoord.*"

<sup>180</sup> *Synthèse de la communication sur la crise des déchets toxiques*, présentée lors de la huitième réunion de la Conférence des Parties à la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination, Nairobi, 29 novembre 2006, p. 3, disponible sur [www.dechetstoxiques.gouv.ci/pdf/SYNTH%20COMMUNIC%20CONV%20DE%20BALE.pdf](http://www.dechetstoxiques.gouv.ci/pdf/SYNTH%20COMMUNIC%20CONV%20DE%20BALE.pdf) (consulté le 14 juillet 2012).

---

<sup>181</sup> Françoise Kouadio, mission d'Amnesty International en Côte d'Ivoire, février 2009.

<sup>182</sup> Angèle N'Tamon, mission d'Amnesty International en Côte d'Ivoire.

<sup>183</sup> Témoignage d'Enokou Léon Assoa, employé à l'Hôpital militaire, « Witness statement of Enokou Leon Assoa – HMA employee ». Haute Cour de Justice, Queen's Bench Division, affaire N° HQ06X03370, HQ06X03393, HQ07X00599, HQ07X01068, HQ07X01604, HQ07X02192, 6 août 2008, § 11 (traduction Leigh Day).

<sup>184</sup> Entretien téléphonique avec le docteur Bouaffou, Amnesty International, juin 2011.

<sup>185</sup> République de Côte d'Ivoire, Commission nationale d'enquête sur les déchets toxiques dans le district d'Abidjan, 15 novembre 2006.

<sup>186</sup> Entretien téléphonique avec le docteur K., Amnesty International, juin 2011.

<sup>187</sup> Entretien téléphonique, Amnesty International, juin 2011 : « Fin août 2006, je faisais ma retraite spirituelle annuelle, à quelques kilomètres d'Abidjan.

Le 28 août, j'ai reçu un coup de téléphone de l'un de mes employés à la clinique, qui m'a dit qu'ils avaient remarqué, depuis quelques jours, une augmentation sensible du nombre de patients se présentant à la clinique [...] Je suis rentré le lendemain matin, avant la fin de ma retraite [...]. »

<sup>188</sup> Entretien téléphonique, Amnesty International, juin 2011.

<sup>189</sup> Entretiens téléphoniques réalisés en juin 2011 auprès de médecins par Amnesty International.

<sup>190</sup> Rapport de l'Institut national d'hygiène publique, p. 50.

<sup>191</sup> Le rapport de la Commission d'enquête indépendante mise en place par le Premier ministre ivoirien fait état de 15 morts (Commission internationale d'enquête sur les déchets toxiques, 19 février 2007, p. 2). Le ministère des Finances parle quant à lui, dans le cadre des indemnités à accorder aux familles, de 16 personnes ayant succombé en raison des effets des déchets (Communiqué du porte-parole de la Présidence de la République relatif à l'indemnisation des victimes des déchets toxiques, 14 juin 2007, disponible à l'adresse suivante : [www.dechetstoxiques.gouv.ci/pdf/communiqué-du-porte-parole-du-pr.pdf](http://www.dechetstoxiques.gouv.ci/pdf/communiqué-du-porte-parole-du-pr.pdf)) La justice pénale ivoirienne cite le chiffre de 17 morts (arrêt n°42 de la cour d'appel d'Abidjan, en date du 19 mars 2008, p. 41).

<sup>192</sup> L'évaluation réalisée par une équipe de psychologues ayant pris en charge des habitants après la crise a mis en évidence le lien entre une violente mise en cause de l'autorité gouvernementale et l'angoisse ressentie concernant l'exposition aux déchets. Association des jeunes psychologues de Côte d'Ivoire, *Assistance psychologique aux victimes des déchets toxiques, rapport de la phase critique de la crise des déchets toxiques*, décembre 2006.

<sup>193</sup> Entretiens d'Amnesty International avec des personnes touchées, Abidjan, février 2009.

<sup>194</sup> Conférence des Parties à la Convention de Bâle, *Provisional report evaluating the chemical Pollution in Côte d'Ivoire and technical assistance for the protection of the environment and health, Plan of urgent action, plan of medium-term action*, Nairobi, non daté, p. 5 : « Les diverses enquêtes menées ont indiqué que le déversement de déchets toxiques dans des zones densément peuplées avait eu un impact psychologique important non seulement sur les populations exposées, mais également sur les Ivoiriens dans leur ensemble. Cet impact a été accentué par le manque de connaissances sur les

---

risques chimiques encourus et sur les conséquences sanitaires. »

<sup>195</sup> OCHA *Rapport de situation* n° 1 (<http://www.onuci.org/OCHA-Situation-Report-No-1>).

<sup>196</sup> OCHA *Rapport de situation* n° 1, 7 septembre 2006, p. 1.

<sup>197</sup> Cellule opérationnelle de coordination du Plan National de Lutte contre les Déchets toxiques. *Note aux Rédactions n° 005/27-09/06-CICG*, 27 septembre 2006, p. 1. « Interdiction de toutes activités (cultures maraîchères, pêche, petit commerce) dans les zones situées près de sites contaminés par les déchets toxiques », OMS, *Situation actuelle des déchets toxiques en Côte d'Ivoire* - SITREP n° 6, 16 septembre 2006, p. 1.

<sup>198</sup> Ministère de la Production Animale et des Ressources Halieutiques, *Résumé de la contribution du Ministère de la Production et des Ressources Halieutiques à la gestion de la crise les [sic] déchets toxiques*, 16 mai 2007, pp. 9, 10. Dans un rapport, l'OMS relève les mesures suivantes : « Fermeture des abattoirs autour des sites de déchets toxiques. Destruction des champs maraîchers se trouvant dans un périmètre de cinq cents (500 m), y compris les denrées déjà récoltées aussitôt après les dépôts des déchets. Le gouvernement va indemniser les propriétaires des champs ainsi détruits. » OMS, *Situation actuelle des déchets toxiques en Côte d'Ivoire*, SITREP n°7, 19 septembre 2006, p. 1.

<sup>199</sup> Entretiens réalisés par Amnesty International, Abidjan, février 2009.

<sup>200</sup> UNEP, *Côte d'Ivoire Seeks Assistance to Mitigate Toxic Waste Crisis*, 8 septembre 2006, disponible sur [www.unep.org/Documents/Multilingual/Default.asp?DocumentID=487&ArticleID=5346&l=en](http://www.unep.org/Documents/Multilingual/Default.asp?DocumentID=487&ArticleID=5346&l=en) (consulté en mai 2012).

Le gouvernement a officiellement demandé une assistance le 4 septembre 2006. Bureau de la coordination des affaires humanitaires des Nations unies (OCHA), *OCHA Rapport de situation* n° 1, *Toxic waste pollution crisis Côte d'Ivoire*, 7 septembre 2006, p. 1 (<http://www.reliefweb.int/rw/RWB.NSF/db900SID/KKEE-6TEMPC?OpenDocument>, (consulté le 13 mars 2012).

En novembre 2006, le Premier ministre a de nouveau lancé un appel à l'aide, pour couvrir le coût de la décontamination, estimé à 30 millions de dollars US. « Côte d'Ivoire appeals for help to clean up toxic waste », *Terra Daily*, 29 novembre 2006, consultable sur [http://www.terradaily.com/reports/Ivory\\_Coast\\_Appeals\\_For\\_Help\\_To\\_Clean\\_Up\\_Toxic\\_Waste\\_999.html](http://www.terradaily.com/reports/Ivory_Coast_Appeals_For_Help_To_Clean_Up_Toxic_Waste_999.html) (consulté le 13 mars 2012). Le gouvernement ivoirien avait dans un premier temps demandé 13,5 millions de dollars US d'aide.

<sup>201</sup> « Je remets en vos mains la démission de mon gouvernement. La situation est grave et exige une réponse grave », [www.lemonde.fr/afrique/article/2006/09/07/demission-du-gouvernement-ivoirien-apres-une-pollution-mortelle-de-dechets-toxiques\\_810339\\_3212.html](http://www.lemonde.fr/afrique/article/2006/09/07/demission-du-gouvernement-ivoirien-apres-une-pollution-mortelle-de-dechets-toxiques_810339_3212.html) (consulté le 13 mars 2012).

<sup>202</sup> RFI, *Le gouvernement balayé par les déchets toxiques*, 7 septembre 2010, consultable sur [www.rfi.fr/actufr/articles/081/article\\_46006.asp](http://www.rfi.fr/actufr/articles/081/article_46006.asp) (consulté le 13 mars 2012).

<sup>203</sup> *Bilan partiel de la gestion du volet sanitaire de la crise des déchets toxiques par le ministère de la santé et de l'hygiène publique*, octobre 2006. Rapport joint au témoignage de Jean Denoman, *Yao Essiaie Motto v Others and Trafigura Limited and Trafigura Beheer BV*, « Témoignage de Jean Denoman » devant la Haute Cour de Justice, Queen's Bench Division, affaire n° HQ06X03370,

---

HQ06X03393, HQ07X00599, HQ07X01068, HQ07X01604, HQ07X02192, 2 décembre 2006.

<sup>204</sup> *Plan stratégique national 2006-2009 de lutte contre les déchets toxiques du Probo Koala et leur impact sur l'environnement et la santé de la population*, décembre 2006, p. 5.

<sup>205</sup> *Plan stratégique national 2006-2009 de lutte contre les déchets toxiques du Probo Koala et leur impact sur l'environnement et la santé de la population*, décembre 2006, p. 5.

<sup>206</sup> Bureau de la coordination des affaires humanitaires des Nations unies (OCHA/GVA 2006/0202), *Côte d'Ivoire : Crise des déchets toxiques - OCHA Rapport de situation n° 10*, 27 septembre 2006, § 10. *Côte d'Ivoire : Crise des déchets toxiques - OCHA Rapport de situation n° 11*, OCHA/GVA 2006/0204, § 7, 30 septembre 2006.

UN News Service, « Côte d'Ivoire: UN sends team to help coordinate response to deadly toxic waste crisis », 11 septembre 2006. Ambassade des États-Unis, « American Aid & Experts to Assist Those Affected by Toxic Waste », 21 septembre 2006. Organisation Mondiale de la Santé, *Situation actuelle des déchets toxiques en Côte d'Ivoire - SITREP n° 8*, 21 septembre 2006, p.1.

<sup>207</sup> Étude de l'Institut national d'hygiène publique (INHP), Section 5.2.1.

<sup>208</sup> Organisation Mondiale de la Santé, *Déversement de déchets toxiques en Côte d'Ivoire*, 15 septembre 2006, <http://www.who.int/mediacentre/news/notes/2006/np26/fr/index.html> (consulté le 14 juillet 2012).

<sup>209</sup> Hôpital militaire d'Abidjan, *Bilan de gestion des victimes de déchets toxiques*, 30 novembre 2006, p. 2. Pièce jointe au dossier de l'affaire *Yao Essaie Motto & Others and Trafigura Limited and Trafigura Beheer BV*: « Au bout du compte, l'opération s'est déroulée du 25 août au 31 octobre, date à laquelle il y a été mis fin, en raison de la rareté des nouveaux cas d'intoxication. »

<sup>210</sup> Étude de l'INHP, Section 4.10.

<sup>211</sup> Étude de l'INHP, Section 5.3.1.

<sup>212</sup> Étude de l'INHP, Section 5.4.1.

<sup>213</sup> Étude de l'INHP, Section 5.4.1.

<sup>214</sup> Étude de l'INHP, Section 5.4.4. Voir tableau XVII.

<sup>215</sup> Étude de l'INHP, Section 5.4.2.

<sup>216</sup> Entretien téléphonique avec le docteur K., Amnesty International, juin 2011.

<sup>217</sup> Entretien téléphonique avec le docteur K., Amnesty International, juin 2011.

<sup>218</sup> Entretien téléphonique avec le docteur K., Amnesty International, juin 2011.

<sup>219</sup> Centre Suisse de Recherches Scientifiques en Côte d'Ivoire, Résultats d'une étude de terrain réalisée entre le 9 octobre 2006 et le 28 décembre 2006, Document 2 : Partie épidémiologique, p. 31.

<sup>220</sup> *Yao Essaie Motto v Others and Trafigura Limited and Trafigura Beheer BV*, « Témoignage de Tiemoko Bleu (médecin généraliste à l'hôpital militaire d'Abidjan pendant la crise » devant la Haute Cour de Justice, Queen's Bench Division, affaire n° HQ06X03370, HQ06X03393, HQ07X00599, HQ07X01068, HQ07X01604, HQ07X02192, non daté, § 14 ; 18 (traduction Leigh Day).

- 
- <sup>221</sup> Le docteur Bleu a relevé des troubles cardiovasculaires chez certains patients ; entretien avec le docteur Bleu, Amnesty International, juin 2011 ; les docteurs K. et Konan ont quant à eux constaté des problèmes gynécologiques – entretiens réalisés par Amnesty International, décembre 2009 et janvier 2010.
- <sup>222</sup> Docteur Bleu, entretien avec Amnesty International, juin 2011 : docteur K. et docteur Ipodou, témoignages, « Témoignage de Tiemoko Bleu », devant la Haute Cour de Justice, Queen's Bench Division, affaire n° HQ06X03370, HQ06X03393, HQ07X00599, HQ07X01068, HQ07X01604, HQ07X02192.
- <sup>223</sup> Entretiens collectifs avec des femmes de Djibi-village, mission d'Amnesty International en Côte d'Ivoire, février 2009.
- <sup>224</sup> Étude de l'INHP, tableau XII, section 5.3.4.1.
- <sup>225</sup> OMS, *Déversement de déchets toxiques en Côte d'Ivoire*, 15 septembre 2006, [www.who.int/mediacentre/news/notes/2006/np26/en/index.html](http://www.who.int/mediacentre/news/notes/2006/np26/en/index.html) (consulté le 14 juillet 2012).
- <sup>226</sup> Entretien avec Amnesty International, juin 2011.
- <sup>227</sup> Entretien avec Amnesty International, juin 2011.
- <sup>228</sup> Entretien avec Amnesty International, juin 2011.
- <sup>229</sup> Docteur A., témoignage, « Témoignage du docteur A. », devant la Haute Cour de Justice, Queen's Bench Division, affaire n° HQ06X03370, HQ06X03393, HQ07X00599, HQ07X01068, HQ07X01604, HQ07X02192, 4 décembre 2008.
- <sup>230</sup> Docteur Bleu, entretien avec Amnesty International, juin 2011.
- <sup>231</sup> Fédération internationale des Sociétés de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge, *Côte d'Ivoire, Health Hazard*, LD00279, 11 juillet 2007, p. 1.
- <sup>232</sup> Le rapport de la Commission d'enquête indépendante mise en place par le Premier ministre ivoirien fait état de 15 morts (Commission internationale d'enquête sur les déchets toxiques, 19 février 2007, p. 2). C'est également le chiffre retenu par Okechukwu Ibeanu, dans le *Rapport du Rapporteur spécial sur les conséquences néfastes des mouvements et déversements de produits et déchets toxiques et nocifs pour la jouissance des droits de l'homme*, Additif, Conseil des droits de l'homme, 12<sup>e</sup> session, point 3 de l'ordre du jour, doc. ONU A/HRC/12/26/Add.2, 3 septembre 2009, § 31, disponible en anglais à l'adresse suivante : [www2.ohchr.org/english/bodies/hrcouncil/docs/12session/A-12-26-Add2.pdf](http://www2.ohchr.org/english/bodies/hrcouncil/docs/12session/A-12-26-Add2.pdf). Le ministère des Finances parle quant à lui, dans le cadre des indemnisations à accorder aux familles, de 16 personnes ayant succombé en raison des effets des déchets (Communiqué du porte-parole de la Présidence de la République relatif à l'indemnisation des victimes des déchets toxiques, 14 juin 2007, disponible à l'adresse suivante : [www.dechetstoxiques.gouv.ci/pdf/communiqué-du-porte-parole-du-pr.pdf](http://www.dechetstoxiques.gouv.ci/pdf/communiqué-du-porte-parole-du-pr.pdf)) La justice pénale ivoirienne cite le chiffre de 17 morts (arrêt n°42 de la cour d'appel d'Abidjan, en date du 19 mars 2008, p. 41).
- <sup>233</sup> Étude de l'INHP, Section 5.4.5.
- <sup>234</sup> Étude de l'INHP, section 5.4.5, tableau XVIII.
- <sup>235</sup> L'acidification des échantillons prélevés par adjonction d'une solution d'acide chlorhydrique a mis en

évidence la présence d'hydrogène sulfuré, de mercaptans, de phénols et de thiophénols. En milieu basique, ces composés sont présents sous leur forme basique, c'est à dire en tant que sulfure, mercaptide, phénolate et thiophénolate. Toute une série de mercaptans ont été identifiés dans les échantillons analysés par l'IMN : méthylique, éthylique, butylique, propylique, pentylique, phénylique, heptylique, etc. Ces composés ont été mis en évidence dans des échantillons de matière acidifiés au préalable.

<sup>236</sup> Le pH d'une partie des déchets est descendu en dessous de 11. Réponse dans l'affaire *Trafigura Limited v. British Broadcasting Corporation* devant la Haute Cour de Justice, Queen's Bench Division (affaire n° HQ09X02050) communiquée le 20 novembre 2009, p. 31 : « Le CIAPOL a examiné le site de déversement d'Akouédo le 21 août 2006 (le surlendemain du déversement). Il a signalé que la valeur du pH avait atteint à ce moment-là 10,5. » Le rapport établi par l'équipe de la Protection civile française, en date du 13 septembre 2006, fait état d'un sol dont le pH se situe à Akouédo entre 9 et 10 (l'échantillon analysé avait été prélevé après de fortes pluies, tombées dans la nuit du 3 au 4 septembre 2006). Trafigura a fait « une estimation (p. 34) de la baisse de pH en toutes probabilités la plus rapide qui puisse se produire », selon laquelle « le pH tomberait à 9,5 en l'espace d'environ 22 jours ». La majorité des mercaptans se seraient évaporés bien avant cela, le taux d'évaporation atteignant un pic lorsque le pH est compris entre 10,6 et 11. Le délai nécessaire pour parvenir à de telles valeurs de pH ne peut qu'être l'objet de conjonctures.

<sup>237</sup> Amnesty International et Greenpeace ont consulté le docteur Alastair Hay, professeur de toxicologie environnementale à l'Université de Leeds.

<sup>238</sup> Le benzène peut passer dans l'organisme par inhalation, contact avec la peau ou ingestion. Il s'agit d'une substance chimique irritante pour les yeux, la peau et les voies respiratoires. Son absorption peut entraîner son passage dans les poumons, avec risque de pneumonie chimique (œdème ou rétention d'eau dans les poumons). Ce produit peut aussi avoir des effets sur le système nerveux central, provoquant un état de somnolence ou de confusion mentale. À un certain degré de concentration, il peut entraîner la perte de connaissance et la mort. Les effets de l'inhalation sont multiples : étourdissements, somnolence, nausées, respiration courte, convulsions et perte de connaissance. Le benzène peut également passer à travers la peau, sur laquelle il a un effet dégraissant et qui devient alors sèche, rouge et douloureuse. S'il touche les yeux, ceux-ci deviennent eux aussi rouges et douloureux. Toute ingestion se traduit par des douleurs abdominales, des maux de gorge et des vomissements. L'exposition au benzène peut avoir des effets sur la moelle osseuse et sur le système immunitaire. Ce produit est un agent cancérigène reconnu chez l'homme. Le toluène est un solvant qui irrite les yeux et l'appareil respiratoire. Comme tous les solvants, il a des effets sur le système nerveux central, entraînant des pertes de connaissance de plus en plus fortes à mesure que sa concentration s'accroît. À forte concentration, il peut provoquer des problèmes d'arythmie cardiaque et des pertes de connaissance. Inhalé, il entraîne toute une série de symptômes : toux, maux de gorge, étourdissements, somnolence, maux de tête, nausées, voire perte de connaissance. Il a un effet desséchant sur la peau, qui rougit et devient douloureuse. Il exerce aussi une action dégraissante, surtout en cas d'exposition répétée. En cas d'ingestion, la personne éprouve une sensation de brûlure au niveau des intestins et des douleurs abdominales. L'inhalation du xylène entraîne des étourdissements, de la somnolence, des maux de tête et des nausées. Il irrite les yeux, qui deviennent rouges et douloureux. Il a sur la peau un effet desséchant et dégraissant. Celle-ci rougit et devient irritée. Comme de nombreux solvants, le xylène a des effets sur le système nerveux central, d'autant plus forts que la concentration est élevée. À un certain degré de concentration, la personne contaminée perd connaissance. En cas d'ingestion, le xylène provoque une sensation de brûlure au niveau de

---

l'œsophage et des douleurs abdominales.

<sup>239</sup> Nouvelle défense de Trafigura, 5 décembre 2008, § 80 (*Yao Essaie Motto & Others v Trafigura Limited and Trafigura Beheer BV* devant la Haute Cour de Justice, Queen's Bench Division, affaire n°HQ06X03370), § 282.

<sup>240</sup> Leigh Day & Co et Trafigura, Déclaration conjointe, 19 septembre 2009, consultable en anglais sur [http://www.trafigura.com/our\\_news/probo\\_koala\\_updates.aspx](http://www.trafigura.com/our_news/probo_koala_updates.aspx) (consulté le 13 mars 2012) : « ...les déversements pouvaient dans le pire des cas avoir provoqué une série de symptômes de type grippal à court terme et une certaine angoisse. »

<sup>241</sup> <http://www.rnw.nl/english/article/greenpeace-trafigura-advertisement-was-misleading>

(consulté le 19 juin 2012)

<sup>242</sup> Extrait de la traduction anglaise réalisée par Amnesty International du verdict prononcé dans l'affaire *Trafigura Beheer BV, LJV* (n° de l'affaire): BN2149, tribunal du district d'Amsterdam, 13/846003-06 (PROMIS), § 6.1, 6.2. [C:\backup\Documents\RodestickRepeat\5\\_Administration\REPORT\\_SOURCES\Full\\_unanonymized\\_version\\_Verdict\\_Trafigura\\_12\\_Nov\\_2010.doc](C:\backup\Documents\RodestickRepeat\5_Administration\REPORT_SOURCES\Full_unanonymized_version_Verdict_Trafigura_12_Nov_2010.doc)

<sup>243</sup> Extrait de la traduction anglaise réalisée par Amnesty International du verdict prononcé dans l'affaire *Trafigura Beheer BV, LJV* (n° de l'affaire): BN2149, tribunal du district d'Amsterdam, 13/846003-06 (PROMIS), § 6.10 [C:\backup\Documents\RodestickRepeat\5\\_Administration\REPORT\\_SOURCES\Full\\_unanonymized\\_version\\_Verdict\\_Trafigura\\_12\\_Nov\\_2010.doc](C:\backup\Documents\RodestickRepeat\5_Administration\REPORT_SOURCES\Full_unanonymized_version_Verdict_Trafigura_12_Nov_2010.doc)

<sup>244</sup> <http://www.trouw.nl/tr/nl/4324/nieuws/article/detail/1114927/2010/07/24/Rechter-laet-weinig-heel-van-verweer-Trafigura.dhtml> (consulté le 19 juin 2012)

<sup>245</sup> <http://www.trouw.nl/tr/nl/4324/nieuws/article/detail/1114927/2010/07/24/Rechter-laet-weinig-heel-van-verweer-Trafigura.dhtml> [http://www.greenpeace.nl/Nieuws\\_2011/Gif-of-geen-gif-hoe-Trafigura-haar-straatje-schoonveegt/](http://www.greenpeace.nl/Nieuws_2011/Gif-of-geen-gif-hoe-Trafigura-haar-straatje-schoonveegt/) (consulté le 19 juin 2012)

<sup>246</sup> <http://www.trouw.nl/tr/nl/4324/nieuws/article/detail/1114927/2010/07/24/Rechter-laet-weinig-heel-van-verweer-Trafigura.dhtml> <http://www.jaffevink.nl/> (consulté le 19 juin 2012)

<sup>247</sup> <http://www.trouw.nl/tr/nl/4324/nieuws/article/detail/1114927/2010/07/24/Rechter-laet-weinig-heel-van-verweer-Trafigura.dhtml> <http://archieff.nrc.nl/index.php/2011/November/14/Binnenland/06/Greenpeace+was+spi+l+in+info+over+gifschip/check=Y> (consulté le 19 juin 2012)

<sup>248</sup> *Yao Essaie Motto v Others and Trafigura Limited and Trafigura Beheer BV*, « Témoignage de Tiemoko Bleu (médecin généraliste à l'hôpital militaire d'Abidjan pendant la crise) » devant la Haute Cour de Justice, Queen's Bench Division, affaire n° HQ06X03370, HQ06X03393, HQ07X00599, HQ07X01068, HQ07X01604, HQ07X02192, non daté, § 14,18 (traduction Leigh Day).

<sup>249</sup> Les témoignages recueillis auprès de médecins montrent bien que le personnel médical engagé dans la riposte à la crise a eu beaucoup de mal à faire face à l'urgence, car il était lui-même touché par les effets des déchets. Témoignage d'Enokou Léon Assoa, employé à l'Hôpital militaire : « l'odeur était tellement insupportable dans les locaux mêmes de l'hôpital que de nombreux membres du personnel ont préféré ne pas venir travailler pendant plusieurs jours. » *Yao Essaie Motto v Others and Trafigura*

*Limited and Trafigura Beheer BV*, « Témoignage d'Enokou Léon Assoa, employé à l'Hôpital militaire » devant la Haute Cour de Justice, Queen's Bench Division, affaire n° HQ06X03370, HQ06X03393, HQ07X00599, HQ07X01068, HQ07X01604, HQ07X02192, 6 août 2008, § 11 (traduction Leigh Day).

<sup>250</sup> OMS, *Situation actuelle des déchets toxiques en Côte d'Ivoire*, SITREP n° 5, 13 septembre 2006, p. 1.

<sup>251</sup> OMS, *Situation actuelle des déchets toxiques en Côte d'Ivoire*, SITREP n° 5, 13 septembre 2006.

<sup>252</sup> Fédération internationale des Sociétés de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge, *Côte d'Ivoire, Health Hazard, LD00279, Final Report*, Bulletin DREF, 11 juillet 2007, p. 3, disponible en anglais sur [www.ifrc.org/docs/appeals/06/MDRCI001fr.pdf](http://www.ifrc.org/docs/appeals/06/MDRCI001fr.pdf) (consulté le 20 octobre 2011).

<sup>253</sup> Docteur K., entretien avec Amnesty International, juin 2011.

<sup>254</sup> Okechukwu Ibeanu, *Rapport du Rapporteur spécial sur les conséquences néfastes des mouvements et déversements de produits et déchets toxiques et nocifs pour la jouissance des droits de l'homme*, Additif, Conseil des droits de l'homme, 12<sup>e</sup> session, point 3 de l'ordre du jour, doc. ONU A/HRC/12/26/Add.2, 3 septembre 2009, § 60, disponible en anglais sur [www2.ohchr.org/english/bodies/hrcouncil/docs/12session/A-HRC-12-26-Add2.pdf](http://www2.ohchr.org/english/bodies/hrcouncil/docs/12session/A-HRC-12-26-Add2.pdf) (consulté en mai 2012).

Okechukwu Ibeanu, *Rapport du Rapporteur spécial sur les conséquences néfastes des mouvements et déversements de produits et déchets toxiques et nocifs pour la jouissance des droits de l'homme*, Additif, Conseil des droits de l'homme, 12<sup>e</sup> session, point 3 de l'ordre du jour, doc. ONU A/HRC/12/26/Add.2, 3 septembre 2009, § 60, disponible en anglais sur [www2.ohchr.org/english/bodies/hrcouncil/docs/12session/A-HRC-12-26-Add2.pdf](http://www2.ohchr.org/english/bodies/hrcouncil/docs/12session/A-HRC-12-26-Add2.pdf) (consulté en mai 2012).

BA-NDAW Safiatou, Cellule opérationnelle de coordination du Plan National de Lutte contre les Déchets toxiques, *Synthèse Communication sur la crise des déchets toxiques dans le district d'Abidjan*, 29 novembre 2006.

<sup>256</sup> *Yao Essaie Motto & Others v Trafigura Limited and Trafigura Beheer BV*, « Témoignage de Yao Essaie Motto » devant la Haute Cour de Justice, Queen's Bench Division, affaire n° HQ06X03370, HQ06X03393, HQ07X00599, HQ07X01068, HQ07X01604, HQ07X02192, 3 mars 2008, § 22-23 (traduction Leigh Day).

<sup>257</sup> Angèle N'Tamon, infirmière à Djibi-village, mission d'Amnesty International en Côte d'Ivoire, février 2009.

<sup>258</sup> *Yao Essaie Motto & Others v Trafigura Limited and Trafigura Beheer BV*, « Témoignage de Manasse Goule » devant la Haute Cour de Justice, Queen's Bench Division, affaire n° HQ06X03370, HQ06X03393, HQ07X00599, HQ07X01068, HQ07X01604, HQ07X02192, sans date, § 15-16 (traduction Leigh Day).

<sup>259</sup> « L'opération a eu lieu du 25 août au 31 octobre, date à laquelle le gouvernement a estimé que les cas d'intoxication devenaient moins nombreux. » Hôpital Militaire d'Abidjan, *Bilan de Gestion des Victimes de Déchets Toxiques*, 30 novembre 2006, p. 2. Joint au dossier de l'affaire *Yao Essaie Motto & Others v Trafigura Limited and Trafigura Beheer BV*, « Witness statement of Tiemoko Bleu », devant la Haute Cour de Justice, Queen's Bench Division, affaire n° HQ06X03370, HQ06X03393,

---

HQ07X00599, HQ07X01068, HQ07X01604, HQ07X02192, 4 décembre 2008.

[www.onuci.org/pdf/situationpenitentiaires.pdf](http://www.onuci.org/pdf/situationpenitentiaires.pdf)

<sup>260</sup> La prison accueillait en novembre 2006 entre 4 350 et 4 500 détenus. Opération des Nations Unies en Côte d'Ivoire, *Rapport sur la situation des établissements pénitentiaires en Côte d'Ivoire*, disponible sur : [www.onuci.org/pdf/situationpenitentiaires.pdf](http://www.onuci.org/pdf/situationpenitentiaires.pdf) p. 30 (consulté le 13 mars 2012).

<sup>261</sup> Entretien téléphonique avec le docteur Bouaffou, médecin de prison, Amnesty International, juin 2011.

<sup>262</sup> Entretiens téléphoniques, Amnesty International, février 2009 (à Abidjan) et juin 2011.

<sup>263</sup> Entretien avec le docteur Bouaffou, Amnesty International, février 2009 et juin 2011.

<sup>264</sup> Entretien avec le docteur Bouaffou, Amnesty International, juin 2011.

<sup>265</sup> Entretien avec Amnesty International, juin 2011. [././././5 Administration/REPORT SOURCES/DOCTEUR BOUAFFOU.doc](http://www.onuci.org/pdf/situationpenitentiaires.pdf)

<sup>266</sup> Entretien avec Amnesty International, juin 2011. [././././5 Administration/REPORT SOURCES/DOCTEUR BOUAFFOU.doc](http://www.onuci.org/pdf/situationpenitentiaires.pdf)

<sup>267</sup> Entretien avec le docteur Bouaffou, Amnesty International, février 2009 et juin 2011.

<sup>268</sup> Entretien avec le docteur Bouaffou, Amnesty International, février 2009.

<sup>269</sup> Entretien avec le docteur Bouaffou, Amnesty International, février 2009 et juin 2011.

<sup>270</sup> Déclaration d'un membre du Collectif des travailleurs de Vridi, entretien avec Amnesty International lors de sa mission en Côte d'Ivoire, 2009

<sup>271</sup> La presse locale et étrangère s'est faite l'écho des manifestations qui ont éclaté à l'époque. Voir par exemple Terra Daily, "Residents Riot as Côte d'Ivoire Promises Start to Toxic Waste Clean-up", 15 septembre 2006, sur : [www.terradaily.com/reports/Residents\\_Riot\\_As\\_Ivory\\_Coast\\_Promises\\_Start\\_To\\_Toxic\\_Waste\\_Clean\\_Up\\_999.html](http://www.terradaily.com/reports/Residents_Riot_As_Ivory_Coast_Promises_Start_To_Toxic_Waste_Clean_Up_999.html) Los Angeles Times, "Ivorians Incensed Over Toxins", 16 septembre 2006, sur : <http://articles.latimes.com/2006/sep/16/world/fg-toxic16>

<sup>272</sup> OMS, Situation actuelle des déchets toxiques en Côte d'Ivoire, SITREP n° 3, 9 septembre 2006, p. 1.

<sup>273</sup> Entretiens réalisés par Amnesty International avec le chef Motto, Françoise Kouadio et le docteur K., respectivement en mai 2011, janvier 2012 et décembre 2010.

<sup>274</sup> OCHA, *Rapport de situation* n° 12, 4 octobre 2006.

<sup>275</sup> *Rapport de la Conférence des Parties à la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination sur les travaux de sa huitième réunion*, (UNEP/CHW.8/16) disponible sur <http://archive.basel.int/meetings/cop/cop8/docs/16f.pdf> (consulté le 15 juillet 2012), § 25.

<sup>276</sup> BA-NDAW Safiatou, Cellule opérationnelle de coordination du Plan National de Lutte contre les Déchets toxiques, Synthèse Communication sur la crise des déchets toxiques dans le district d'Abidjan, 29 novembre 2006, p. 8 : « Dispositif d'information. Principe de transparence et d'interactivité avec le

---

cœur de cibles à savoir les populations riveraines des sites de déversement. »

<sup>277</sup> Adresse du site Internet : [www.dechetstoxiques.gouv.ci](http://www.dechetstoxiques.gouv.ci), indiquée par BA-NDAW Safiatou, Cellule opérationnelle de coordination du Plan National de Lutte contre les Déchets toxiques, *Synthèse Communication sur la crise des déchets toxiques dans le district d'Abidjan*, 29 novembre 2006, p. 1.

<sup>278</sup> BA-NDAW Safiatou, Cellule opérationnelle de coordination du Plan National de Lutte contre les Déchets toxiques, *Synthèse Communication sur la crise des déchets toxiques dans le district d'Abidjan*, 29 novembre 2006 ; *Conseils et Recommandations*, disponible sur [www.dechetstoxiques.gouv.ci/pdf/CONSEILS%20ET%20RECOMMANDATIONS%202.pdf](http://www.dechetstoxiques.gouv.ci/pdf/CONSEILS%20ET%20RECOMMANDATIONS%202.pdf) (consulté le 13 mars 2012).

<sup>279</sup> Fédération internationale des Sociétés de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge, Côte d'Ivoire, *Health Hazard, LD00279, Final Report*, Bulletin DREF, 11 juillet 2007, p. 2, disponible en anglais sur [www.ifrc.org/docs/appeals/06/MDRCI001fr.pdf](http://www.ifrc.org/docs/appeals/06/MDRCI001fr.pdf) (consulté le 13 mars 2012).

<sup>280</sup> Une délégation des Nations unies en visite à Akouédo à la mi-septembre a par exemple constaté que la population locale « demandait clairement » la tenue par les autorités d'une conférence publique, destinée à expliquer aux habitants ce qui se passait exactement et les mesures qui étaient prises. OMS, *Situation actuelle des déchets toxiques en Côte d'Ivoire*, SITREP n° 5, 13 septembre 2006, p. 1.

<sup>281</sup> Témoignages de Rachel Gogoua et Françoise Kouadio, recueillis par Amnesty International en février 2009.

<sup>282</sup> Conférence des Parties à la Convention de Bâle, *Provisional report evaluating the chemical Pollution in Côte d'Ivoire and technical assistance for the protection of the environment and health, Plan of urgent action, plan of medium-term action*, Nairobi, non daté, p. 5 : « Les diverses enquêtes menées ont indiqué que le déversement de déchets toxiques dans des zones densément peuplées avait eu un impact psychologique important non seulement sur les populations exposées, mais également sur les Ivoiriens dans leur ensemble. Cet impact a été accentué par le manque de connaissances sur les risques chimiques encourus et sur les conséquences sanitaires. »

<sup>283</sup> Entre le 19 septembre et le mois de novembre 2006, 1 974 victimes ont consulté un psychologue. Source : Association des jeunes psychologues de Côte d'Ivoire, *Assistance psychologique aux victimes des déchets toxiques, rapport de la phase critique de la crise des déchets toxiques*, décembre 2006, p. 5.

<sup>284</sup> Association des jeunes psychologues de Côte d'Ivoire, *Assistance psychologique aux victimes des déchets toxiques, rapport de la phase critique de la crise des déchets toxiques*, décembre 2006, p. 6.

<sup>285</sup> OMS, *Situation actuelle des déchets toxiques en Côte d'Ivoire*, SITREP n° 1, 6 septembre 2006, p. 1 : « B-Situation humanitaire – Déplacement de familles ». « Il a entraîné des déplacements massifs des populations dans les zones fortement adjacentes aux sites de déversement des déchets toxiques tels que Akouédo, les quartiers Lauriers 8 et 9, Génie 2000, etc. », *Plan stratégique national 2006-2009 de lutte contre les déchets toxiques du Probo Koala et leur impact sur l'environnement et la santé de la population*, décembre 2006, p. 3.

<sup>286</sup> Centre Suisse de Recherches Scientifiques en Côte d'Ivoire, *Résultats d'une étude de terrain réalisée entre le 9 octobre 2006 et le 28 décembre 2006*, Document 2 : Partie épidémiologique, p. 14-15.

---

<sup>287</sup> Témoignages de victimes recueillis par Amnesty International en février 2009, dont ceux de Françoise Kouadio et du chef Motto.

<sup>288</sup> Témoignages de victimes recueillis par Amnesty International en février 2009, dont ceux du chef Motto et d'un membre du Collectif des travailleurs de Vridi.

<sup>289</sup> Lettre de la Fédération Nationale des Industries et Services de Côte d'Ivoire au ministère de la Santé et de l'Hygiène publique, 25 août 2006.

<sup>290</sup> OMS, SITREP 6, 16 septembre 2006, p. 1 « Fermeture de la majorité des entreprises dans la zone portuaire de Vridi canal ».

<sup>291</sup> Déclaration d'un membre du Collectif des travailleurs de Vridi, entretien avec Amnesty International lors de sa mission en Côte d'Ivoire, 2009

<sup>292</sup> BA-NDAW Safiatou, Cellule Opérationnelle de Coordination du Plan National de Lutte contre les Déchets Toxiques, *Note aux Rédactions n° 005/27-09/06-CICG*, 27 septembre 2006, p. 1. « Interdiction de toutes activités (cultures maraîchères, pêche, petit commerce) dans les zones situées près de sites contaminés par les déchets toxiques », OMS, *Situation actuelle des déchets toxiques en Côte d'Ivoire - SITREP n° 6*, 16 septembre 2006, p. 1.

<sup>293</sup> Ministère de la Production Animale et des Ressources Halieutiques, *Résumé de la contribution du Ministère de la Production et des Ressources Halieutiques à la gestion de la crise les [sic] déchets toxiques*, 16 mai 2007, pp. 9-10. Dans un rapport, l'OMS relève les mesures suivantes : « Fermeture des abattoirs autour des sites de déchets toxiques. Destruction des champs maraîchers se trouvant dans un périmètre de cinq cents (500 m), y compris les denrées déjà récoltées aussitôt après les dépôts des déchets. Le gouvernement va indemniser les propriétaires des champs ainsi détruits. » OMS, SITREP n° 7, 19 septembre 2006, p. 1.

<sup>294</sup> *Plan stratégique national 2006-2009 de lutte contre les déchets toxiques du Probo Koala et leur impact sur l'environnement et la santé de la population*, p. 7.

<sup>295</sup> Note ministérielle n°1676, en date du 11 septembre 2006, citée dans le *Plan stratégique national 2006-2009 de lutte contre les déchets toxiques du Probo Koala et leur impact sur l'environnement et la santé de la population*, décembre 2006, p. 7.

<sup>296</sup> *Plan stratégique national 2006-2009 de lutte contre les déchets toxiques du Probo Koala et leur impact sur l'environnement et la santé de la population*, décembre 2006, p. 7.

<sup>297</sup> Rapport de l'expert de l'IMN, Ministère de la Justice, Institut médico-légal des Pays-Bas, 29 janvier 2007, Incident Odeur, PSA, Amsterdam.

<sup>298</sup> République de Côte d'Ivoire, Commission nationale d'enquête sur les déchets toxiques dans le district d'Abidjan, 15 novembre 2006 ; les analyses d'AVR sont présentées dans les annexes de la version française et datées au 3 juillet 2006.

<sup>299</sup> ATM Afvalstoffen Terminal Moerdijk, analyse d'un échantillon du 3 juillet 2006. Date de publication du compte rendu : 8 septembre 2006.

<sup>300</sup> Analyse des éléments par Amsterdam Port Services, E.M. Uittenbosch, Administration municipale d'Amsterdam, Fait 1 : section 10.37 de la Loi sur la gestion environnementale, Rotterdam, 25 mai 2010, I.W. Boogert et R.S. Mackor, procureurs, pp. 20-21.

---

<sup>301</sup> Extrait de la traduction anglaise réalisée par Amnesty International du verdict prononcé dans l'affaire Trafigura Beheer BV, LJN (n° de l'affaire): BN2149, tribunal du district d'Amsterdam, 13/846003-06 (PROMIS), § 8.3.3.9.../5 Administration/REPORT SOURCES/Full unanonymized version [Verdict Trafigura 12 Nov 2010.doc](#).

<sup>302</sup> Selon les mesures effectuées par ATM Moerdijk (475 600 mg/l sur un échantillon envoyé par APS le 3 juillet 2006).

<sup>303</sup> ATM Afvalstoffen Terminal Moerdijk, Analysis of sample 3 July 2006. Pour des informations sur le point d'ignition, voir: Catalogue Européen des Déchets et Liste des Déchets Toxiques

<http://www.environ.ie/en/Publications/Environment/Waste/WEEE/FileDownload.1343.en.pdf>

<sup>304</sup> Pour analyser le dépôt, il aurait fallu utiliser un appareil de prélèvement spécialement conçu pour aller chercher des sédiments au fond des citernes. L'IMN a délibérément choisi de prélever un échantillon « à la volée », dans la mesure où il avait ainsi plus de chances d'obtenir une image relativement fidèle de la composition des déchets qu'en prenant des échantillons en haut, au milieu et en bas de la cuve. Rapport de l'expert de l'IMN, p. 9. "Op 3 juli 2006 heeft het NFI (dhr Bakker) de politie (dhr. J.vd Kamp) geadviseerd over de monsterneming, Door het NFI is voorgesteld om, indien praktisch mogelijk, monsters te nemen over de gehele diepte van de te bemonsteren tank (zogenaamde running sample), omdat een running sample in principe een completer beeld van de samenstelling van de lading geeft dan de combinatie van een top,- midden, en bodemonster". Traduction française : « Le 3 juillet 2006, L'IMN (M. F. Bakker) a notifié la police (M. J. vd Kamp) du prélèvement d'échantillon. L'IMN a proposé que les échantillons soient prélevés, dans la mesure du possible, à tous les niveaux de profondeur de la cuve concernée (méthode dite des échantillons « à la volée »), cette procédure permettant en principe d'avoir une idée plus claire de la composition de la cargaison qu'une juxtaposition d'échantillons pris en haut, au milieu et au fond de ladite cuve. » J. vd Kamp, fonctionnaire de police, a confirmé le 21 mars 2012 à Greenpeace qu'aucun échantillon n'avait été prélevé au niveau du dépôt présent au fond des déchets contenus dans les soutes du *Probo Koala*.

<sup>305</sup> Fait signalé pendant l'audience qui s'est tenue le 10 juin 2010 devant le tribunal pénal d'Amsterdam, et au cours de laquelle le président a lu un courriel expliquant : « Il est très probable que nous trouvions des résidus solides dans les soutes et les citernes des résidus , du fait des lavages à la soude caustique ; ils peuvent contenir de la soude caustique, du sulfure de sodium, de l'hydrogénosulfure de sodium et des mercaptides de sodium. » Notes prises par Greenpeace

<sup>306</sup> Rapport d'enquête sur l'accident (explosion) survenu dans les locaux de Vest Tank à Slovag, Révision O3, version en anglais, Bergen, 26-09-2008, disponible sur [http://www.dsb.no/Global/Farlige%20stoffer/Dokumenter/Report\\_accident\\_vest\\_tank.pdf](http://www.dsb.no/Global/Farlige%20stoffer/Dokumenter/Report_accident_vest_tank.pdf) (consulté en mai 2012).

<sup>307</sup> Extrait du témoignage écrit communiqué par l'un des chauffeurs à Trafigura. Déposition de [non divulgué] à Trafigura, 11 février 2009, § 58. "Je n'ai pu remplir qu'une demi-citerne, soit entre 10 et 15.000 litres Le liquide était alors très lourd – presque comme de la boue liquide. C'était une sorte de boue épaisse et rougeâtre.

<sup>308</sup> Convention de Bâle, article 2 (1).

<sup>309</sup> Convention de Bâle, article 2 (4).

---

<sup>310</sup> Energia.com, *Global Oil Industry Puzzled by PEMEX's Execs Sanctions*, Public Policy Perspective N.10018, disponible sur <http://energiaadebate.com/wp-content/uploads/2011/10/Baker1.pdf> (consulté en mai 2012).

<sup>311</sup> Les matières qui ont quitté PEMEX étaient qualifiées de « coke d'essence » (« coker gasoline ») dans la Feuille de données relatives à la sécurité des matières. (PEMEX Refinacion Material Safety Data Sheet (coker gasoline), 9 septembre 2005). Trafigura a toutefois toujours parlé de naphta de cokéfaction pour désigner la substance transportée. On ignore pour quelle raison différents termes sont employés pour désigner la même matière. Il semblerait toutefois qu'il s'agisse là de termes interchangeables, s'appliquant indifféremment à un même type de substance, car les propriétés du « coke d'essence » (« coker gasoline »), telles qu'elles sont décrites dans les documents de PEMEX, sont similaires à celles attribuées au naphta de cokéfaction dans la littérature disponible. En tout état de cause, le « coker gasoline » et le naphta de cokéfaction, ainsi que les résidus créés après lavage caustique, présentent tous les mêmes dangers, car ils contiennent tous des composants *toxiques, irritants et inflammables*.

<sup>312</sup> Convention de Bâle, article Article1 (1.a). Voir également l'article 1(1.b) : « Les déchets auxquels les dispositions de l'alinéa a) ne s'appliquent pas, mais qui sont définis ou considérés comme dangereux par la législation interne de la Partie d'exportation, d'importation ou de transit. »

<sup>313</sup> Le naphta de cokéfaction s'inscrit dans les catégories suivantes, figurant à l'annexe I de la Convention de Bâle : Y9 (Flux de déchets) : mélanges et émulsions huile/eau ou hydrocarbure/eau ; et Y42 (Déchets ayant comme constituants) : solvants organiques, sauf solvants halogénés. Il s'agit donc a priori d'un déchet dangereux.

<sup>314</sup> L'annexe III donne la liste suivante : H1 : Matières explosives ; H3 : Matières inflammables ; H6.1 : Matières toxiques (aiguës). Matières ou déchets qui, par ingestion, inhalation ou pénétration cutanée, peuvent causer la mort ou une lésion grave ou nuire à la santé humaine. L'annexe VIII à la Convention de Bâle fournit une liste non exhaustive de déchets considérés comme dangereux. Bien que le naphta de cokéfaction n'y soit pas explicitement cité, les annexes I et III servent de référence primordiale pour la définition de ce qu'est un déchet dangereux. On trouve de toute manière dans l'annexe VIII mention des substances suivantes : A3150 : Déchets de solvants organiques halogénés ; A4060 : Déchets de mélanges et/ou émulsions huile/eau ou hydrocarbure/eau ; et A4080 : Déchets de nature explosive.

<sup>315</sup> Ces informations ont été recueillies en juin 2010 par Greenpeace Pays-Bas, pendant le procès intenté à Trafigura devant la justice pénale néerlandaise. Une grande carte avait été affichée dans la salle du tribunal du district d'Amsterdam.

<sup>316</sup> Convention de Bâle, article 4.5 et article 11.

<sup>317</sup> Tout accord ou arrangement multilatéral conclu dans le cadre de la Convention de Bâle, conformément à l'article 11 de cette dernière, doit contenir des conditions similaires à celles de la Convention, qui ne doivent notamment pas déroger à la gestion écologiquement rationnelle des déchets dangereux ni au principe du consentement informé préalable. L'accord de l'OCDE comporte bien l'obligation de notification et de consentement.

<sup>318</sup> Convention de Bâle, article 9 et article 4, § 3.

<sup>319</sup> Trafigura Beheer BV a été reconnu coupable de « violation de la réglementation telle que définie à l'article 10.60, second paragraphe, de la Loi sur la gestion de l'environnement, commise par une

personne morale » ; d'après la traduction anglaise réalisée par Amnesty International du verdict prononcé dans l'affaire *Trafigura Beheer BV*, LJN (n° de l'affaire): BN2149, tribunal du district d'Amsterdam, 13/846003-06 (PROMIS), § 15 et 8.3.2.15.

<sup>320</sup> Internal Trafigura email from a London based employee to colleagues including directors, dated 28 December 2005 (rec# 7696 *Yao Essaie Motto & Others v Trafigura Limited and Trafigura Beheer BV* in the High Court of Justice, Queen's Bench Division, Claim No. HQ06X03370).

<sup>321</sup> Voir [www.trafigura.com/PDF/Trafigura%20%20The%20Probo%20Koala%20110721%20v2.pdf](http://www.trafigura.com/PDF/Trafigura%20%20The%20Probo%20Koala%20110721%20v2.pdf)

<sup>322</sup> Courriel interne à Trafigura envoyé par un collaborateur de Londres à ses collègues, y compris à des dirigeants de la firme, en date du 28 décembre 2005 (rec# 7696 *Yao Essaie Motto & Others v Trafigura Limited and Trafigura Beheer BV*, devant la Haute Cour de Justice, Queen's Bench Division, affaire n° HQ06X03370).

<sup>323</sup> Extrait de la traduction anglaise réalisée par Amnesty International du verdict prononcé dans l'affaire *Trafigura Beheer BV*, LJN (n° de l'affaire): BN2149, tribunal du district d'Amsterdam, 13/846003-06 (PROMIS), § 8.3.2.8.../5 [Administration/REPORT\\_SOURCES/Full\\_unanonymized\\_version\\_Verdict\\_Trafigura\\_12\\_Nov\\_2010.doc](#)

<sup>324</sup> Courriel interne entre Trafigura et Falcon Navigation, en date du 10 mars 2006 (rec# 6580, *Yao Essaie Motto & Others v Trafigura Limited and Trafigura Beheer BV*, devant la Haute Cour de Justice, Queen's Bench Division, affaire n° HQ06X03370).

<sup>325</sup> Courriel interne entre Trafigura et Falcon Navigation, en date du 13 mars 2006 (rec# 6580, *Yao Essaie Motto & Others v Trafigura Limited and Trafigura Beheer BV*, devant la Haute Cour de Justice, Queen's Bench Division, affaire n° HQ06X03370).

<sup>326</sup> Courriel interne entre Trafigura et Falcon Navigation, en date du 21 juin 2006 (rec# 7400, demande dans le cadre de l'affaire n°HQ06X03370 et autres devant la Haute Cour de Justice, Queen's Bench Division).

<sup>327</sup> Données tirées de l'*Annuaire 2010 du Bureau de sécurité maritime*, Ministère espagnol des Travaux publics.

<sup>328</sup> The Guardian (Royaume-Uni), "*Bay of Gibraltar is 'disaster waiting to happen'*" 6 septembre 2011. Voir : [www.guardian.co.uk/environment/2011/sep/06/bay-of-gibraltar-shipping-pollution](http://www.guardian.co.uk/environment/2011/sep/06/bay-of-gibraltar-shipping-pollution) (consulté en mai 2012).

<sup>329</sup> *Gibraltar: Controversia y Medio Ambiente*, Jesús Verdú Baeza. Ed. Dykinson, 2008. Le Traité instituant la communauté européenne (Traité de Rome) s'applique à Gibraltar en vertu de l'article 299(4) ; toutefois, les dispositions concernant l'Union douanière, la libre circulation des marchandises, la politique commerciale commune, la politique agricole et sur la pêche commune et l'harmonisation des législations relatives aux taxes sur le chiffre d'affaires ne s'appliquent pas à Gibraltar.

<sup>330</sup> Pour plus d'informations :

[www.greenpeace.org/international/Global/international/publications/RioPlus20/Oceans-Rescue-Plan-Rio-2012.pdf](http://www.greenpeace.org/international/Global/international/publications/RioPlus20/Oceans-Rescue-Plan-Rio-2012.pdf)

<sup>331</sup> Courriel interne à Trafigura, en date du 27 décembre 2005 (rec# 5914, *Yao Essaie Motto & Others v Trafigura Limited and Trafigura Beheer BV*, devant la Haute Cour de Justice, Queen's Bench Division, affaire n° HQ06X03370).

<sup>332</sup> On peut lire dans le *Compte rendu de réunion* à l'Institut El Trabsa de La Skhira, en date du 15/03/2006, (Rec : 13571, demande dans le cadre de l'affaire n°HQ06X03370 et autres devant la Haute

---

Cour de Justice, Queen's Bench Division) : « Le personnel a été victimes de divers troubles, entre autres de suffocation. »

<sup>333</sup> On peut lire dans le *Compte rendu de réunion* à l'Institut El Trabsa de La Skhira, en date du 17/03/2006, (Rec : 13570, demande dans le cadre de l'affaire n°HQ06X03370 et autres devant la Haute Cour de Justice, Queen's Bench Division) : « ... Au lendemain de la fuite de H<sub>2</sub>S et d'autres gaz soufrés, le 14 mars 2006, nous nous sommes réunis le 15 mars pour trouver une solution au problème et exiger de TANKMEDTANKMEDTANKMED qu'il prenne les mesures nécessaires pour mettre fin à la fuite de gaz susmentionnée. L'incident continue d'avoir des conséquences dans le secteur. Trois personnes ont notamment dû être hospitalisées dans des établissements de La Skhira... »

<sup>334</sup> *Compte rendu de réunion* à l'Institut El Trabsa de La Skhira, en date du 15/03/2006, (Rec : 13571, demande dans le cadre de l'affaire n°HQ06X03370 et autres devant la Haute Cour de Justice, Queen's Bench Division). Lors de cette réunion, il a été convenu ce qui suit : « L'essence contenant des taux élevés de soufre ou de substances similaires susceptibles d'entraîner des problèmes écologiques ne doit pas être acceptée. »

<sup>335</sup> *Rapport de missions*, Terminal pétrolier de La Skhira, Centre International des Technologies de l'Environnement de Tunis, ministère de l'Environnement et du Développement durable, République tunisienne, avril 2006, Section 7.

<sup>336</sup> On peut lire dans le *Compte rendu de réunion* à l'Institut El Trabsa de La Skhira, en date du 15/03/2006, (Rec : 13571, demande dans le cadre de l'affaire n°HQ06X03370 et autres devant la Haute Cour de Justice, Queen's Bench Division) : « Le personnel a été victimes de divers troubles, entre autres de suffocation. »

<sup>337</sup> On peut lire dans le *Compte rendu de réunion* à l'Institut El Trabsa de La Skhira, en date du 17/03/2006, (Rec : 13570, demande dans le cadre de l'affaire n°HQ06X03370 et autres devant la Haute Cour de Justice, Queen's Bench Division) : « ... Au lendemain de la fuite de H<sub>2</sub>S et d'autres gaz soufrés, le 14 mars 2006, nous nous sommes réunis le 15 mars pour trouver une solution au problème et exiger de TANKMEDTANKMEDTANKMED qu'il prenne les mesures nécessaires pour mettre fin à la fuite de gaz susmentionnée. L'incident continue d'avoir des conséquences dans le secteur. Trois personnes ont notamment dû être hospitalisées dans des établissements de La Skhira... »

<sup>338</sup> *Compte rendu de réunion* à l'Institut El Trabsa de La Skhira, en date du 15/03/2006, (Rec : 13571, demande dans le cadre de l'affaire n°HQ06X03370 et autres devant la Haute Cour de Justice, Queen's Bench Division). Lors de cette réunion, il a été convenu ce qui suit : « L'essence contenant des taux élevés de soufre ou de substances similaires susceptibles d'entraîner des problèmes écologiques ne doit pas être acceptée. »

<sup>339</sup> *Rapport de missions*, Terminal pétrolier de La Skhira, Centre International des Technologies de l'Environnement de Tunis, ministère de l'Environnement et du Développement durable, République tunisienne, avril 2006, Section 7.

<sup>340</sup> Examen des éléments de preuve dans le cadre de l'affaire *Trafigura Beheer B.V., N Ahmed, S Chertov* ; Faits : articles 174 et 225 du Code pénal néerlandais. Extrait de la traduction anglaise réalisée par Amnesty International du verdict prononcé dans l'affaire *Trafigura Beheer BV, L J N* (n° de l'affaire) : BN2149, tribunal du district d'Amsterdam, 13/846003-06 (PROMIS), § 5.8.  
<C:\backup\Documents\RodestickRepeat\5 Administration\REPORT SOURCES\Full>

---

[unanonymized version Verdict Trafigura 12 Nov 2010.doc](#)

<sup>341</sup> Extrait de la traduction anglaise réalisée par Amnesty International du verdict prononcé dans l'affaire Trafigura Beheer BV, LJN (n° de l'affaire): BN2149, tribunal du district d'Amsterdam, 13/846003-06 (PROMIS), § 5.8. [../../../../5 Administration/REPORT SOURCES/Full unanonymized version Verdict Trafigura 12 Nov 2010.doc](#)

<sup>342</sup> Extrait de la traduction anglaise réalisée par Amnesty International du verdict prononcé dans l'affaire Trafigura Beheer BV, LJN (n° de l'affaire): BN2149, tribunal du district d'Amsterdam, 13/846003-06 (PROMIS), § 5.8. [../../../../5 Administration/REPORT SOURCES/Full unanonymized version Verdict Trafigura 12 Nov 2010.doc](#)

<sup>343</sup> Nouvelle défense de Trafigura, 5 décembre 2008, § 80 (*Yao Essaie Motto & Others v Trafigura Limited and Trafigura Beheer BV* devant la Haute Cour de Justice, Queen's Bench Division, affaire n°HQ06X03370), § 80.

Note interne à Trafigura, datée du 23 septembre 2006, § 4, p. 3.

<sup>344</sup> Note interne à Trafigura, datée du 23 septembre 2006, § 20, 21 et 22, p. 5.

<sup>345</sup> Extrait de la traduction anglaise réalisée par Amnesty International du verdict prononcé dans l'affaire Trafigura Beheer BV, LJN (n° de l'affaire): BN2149, tribunal du district d'Amsterdam, 13/846003-06 (PROMIS), § 15. « Samenvatting vonnissen Broom II » (Résumé des verdicts), Partie VI Décisions, disponible en néerlandais sur [www.rechtspraak.nl/NR/rdonlyres/B23246A4-B778-4F10-8F76-DBB2E8AE334B/0/SamenvattingvonnissenBROOMIgeanonimiseerd.pdf](#), traduction d'Amnesty International, p. 23.

<sup>346</sup> Extrait de la traduction anglaise réalisée par Amnesty International du verdict prononcé dans l'affaire Trafigura Beheer BV, LJN (n° de l'affaire): BN2149, tribunal du district d'Amsterdam, 13/846003-06 (PROMIS), § 8.3.3.10. [../../../../5 Administration/REPORT SOURCES/Full unanonymized version Verdict Trafigura 12 Nov 2010.doc](#)

<sup>347</sup> Extrait de la traduction anglaise réalisée par Amnesty International du verdict prononcé dans l'affaire Trafigura Beheer BV, LJN (n° de l'affaire): BN2149, tribunal du district d'Amsterdam, 13/846003-06 (PROMIS), § 8.3.3.9. Extrait d'un courrier en date du 28 janvier 2010, envoyé par M. Bakker, expert à l'IMN. [../../../../5 Administration/REPORT SOURCES/Full unanonymized version Verdict Trafigura 12 Nov 2010.doc../../../../5 Administration/REPORT SOURCES/Full unanonymized version Verdict Trafigura 12 Nov 2010.doc](#)

<sup>348</sup> Extrait de la traduction anglaise réalisée par Amnesty International du verdict prononcé dans l'affaire Trafigura Beheer BV, LJN (n° de l'affaire): BN2149, tribunal du district d'Amsterdam, 13/846003-06 (PROMIS), § 8.3.3.12. [../../../../5 Administration/REPORT SOURCES/Full unanonymized version Verdict Trafigura 12 Nov 2010.doc](#)

<sup>349</sup> Extrait de la traduction anglaise réalisée par Amnesty International du verdict prononcé dans l'affaire Trafigura Beheer BV, LJN (n° de l'affaire): BN2149, tribunal du district d'Amsterdam, 13/846003-06 (PROMIS), § 8.3.3.12. [../../../../5 Administration/REPORT SOURCES/Full unanonymized version Verdict Trafigura 12 Nov 2010.doc](#)

- 
- <sup>350</sup> Extrait de la traduction anglaise réalisée par Amnesty International du verdict prononcé dans l'affaire *Trafigura Beheer BV*, LJN (n° de l'affaire): BN2149, tribunal du district d'Amsterdam, 13/846003-06 (PROMIS), § 5.16. [../../../../5 Administration/REPORT SOURCES/Full unanonymized version Verdict Trafigura 12 Nov 2010.doc](#)
- <sup>351</sup> Extrait de la traduction anglaise réalisée par Amnesty International du verdict prononcé dans l'affaire *Trafigura Beheer BV*, LJN (n° de l'affaire): BN2149, tribunal du district d'Amsterdam, 13/846003-06 (PROMIS), § 5.17. [../../../../5 Administration/REPORT SOURCES/Full unanonymized version Verdict Trafigura 12 Nov 2010.doc](#)
- <sup>352</sup> Courriel interne à Trafigura, en date du 28 décembre 2005 (rec# 5914, *Yao Essaie Motto & Others v Trafigura Limited and Trafigura Beheer BV*, devant la Haute Cour de Justice, Queen's Bench Division, affaire n° HQ06X03370).
- <sup>353</sup> Rapport annuel 2006 de Trafigura.
- <sup>354</sup> [Council Regulation \(EEC\) No 259/93 of 1 February 1993 on the supervision and control of shipments of waste within, into and out of the European Community](#)
- <sup>355</sup> Extrait de la traduction anglaise réalisée par Amnesty International du verdict prononcé dans l'affaire *Trafigura Beheer BV*, LJN (n° de l'affaire): BN2149, tribunal du district d'Amsterdam, 13/846003-06 (PROMIS). [../../../../5 Administration/REPORT SOURCES/Full unanonymized version Verdict Trafigura 12 Nov 2010.doc](#)
- <sup>356</sup> Courriel interne à Trafigura, en date du 28 décembre 2005 (rec# 7696, *Yao Essaie Motto & Others v Trafigura Limited and Trafigura Beheer BV*, devant la Haute Cour de Justice, Queen's Bench Division, affaire n° HQ06X03370).
- <sup>357</sup> Extrait de la traduction anglaise réalisée par Amnesty International du verdict prononcé dans l'affaire *Trafigura Beheer BV*, LJN (n° de l'affaire): BN2149, tribunal du district d'Amsterdam, 13/846003-06 (PROMIS). [../../../../5 Administration/REPORT SOURCES/Full unanonymized version Verdict Trafigura 12 Nov 2010.doc](#)
- <sup>358</sup> Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par son Protocole de 1978 (Convention MARPOL). [../../../../Users/maharjon/users/sdavis/migrated\\_data/program files/5 Administration/REPORT SOURCES/Full unanonymized version Verdict Trafigura 12 Nov 2010.doc](#)
- <sup>359</sup> Centre for International Environmental Law, Issue Brief: "Normal Operations of a Ship" in MARPOL: A Review of MARPOL's Travaux" 26 June 2012
- <sup>360</sup> Courriel interne à Trafigura, en date du 28 décembre 2005 (rec# 7696, *Yao Essaie Motto & Others v Trafigura Limited and Trafigura Beheer BV*, devant la Haute Cour de Justice, Queen's Bench Division, affaire n° HQ06X03370).
- <sup>361</sup> Verdict concernant Naeem Ahmed LJN (n° de l'affaire) : BN2149, tribunal du district d'Amsterdam, 13/846003-08(PROMIS), § 8.3.1.6
- <sup>362</sup> Verdict concernant Naeem Ahmed LJN (n° de l'affaire) : BN2149, tribunal du district d'Amsterdam, 13/846003-08(PROMIS), § 8.3.1.6

<sup>363</sup> Courriel interne à Trafigura, en date du 17 août 2006 (*Yao Essaie Motto & Others v Trafigura Limited and Trafigura Beheer BV*, devant la Haute Cour de Justice, Queen's Bench Division, affaire n° HQ06X03370). [.../Users/maharjon/users/sdavis/migrated\\_data/program\\_files/5\\_Administration/REPORT\\_SOURCES/2006\\_08\\_17\\_15h47.pdf](http://.../Users/maharjon/users/sdavis/migrated_data/program_files/5_Administration/REPORT_SOURCES/2006_08_17_15h47.pdf)

<sup>364</sup> Extrait de la traduction anglaise réalisée par Amnesty International du verdict prononcé dans l'affaire *Trafigura Beheer BV*, LJN (n° de l'affaire): BN2149, tribunal du district d'Amsterdam, 13/846003-06 (PROMIS), § 8.2.2 : « Concernant les charges au titre du premier alinéa, la défense a – pour résumer – fait valoir que le Règlement du Conseil des communautés européennes concernant la surveillance et le contrôle des transferts de déchets ne s'appliquait pas dans le cas présent. Tous les déchets qui sont produits à bord du navire sont régis par la Convention MARPOL et relèvent de la disposition d'exception dudit Règlement. Il ne faut attacher aucune signification à l'expression « issue de l'exploitation normale d'un navire », ou en tout cas aucune signification pertinente dans l'affaire qui nous intéresse. La disposition d'exception du Règlement ne s'applique que si les déchets sont amenés à terre et si ils ont en outre subi une modification de leur nature, par mélange ou contamination. Cela n'a pas été le cas lors de l'opération de pompage qui a eu lieu depuis le *Probo Koala* vers le Main VII, et vice-versa. Les résidus relevaient par conséquent et relèvent toujours de la Convention MARPOL. Les régimes du Règlement et de la Convention MARPOL s'excluent mutuellement. » [.../Users/maharjon/users/sdavis/migrated\\_data/program\\_files/5\\_Administration/REPORT\\_SOURCES/Full\\_unanonymized\\_version\\_Verdict\\_Trafigura\\_12\\_Nov\\_2010.doc](http://.../Users/maharjon/users/sdavis/migrated_data/program_files/5_Administration/REPORT_SOURCES/Full_unanonymized_version_Verdict_Trafigura_12_Nov_2010.doc)

<sup>365</sup> Extrait de la traduction anglaise réalisée par Amnesty International du verdict prononcé dans l'affaire *Trafigura Beheer BV*, LJN (n° de l'affaire): BN2149, tribunal du district d'Amsterdam, 13/846003-06 (PROMIS), § 8.3.2.7. [.../Users/maharjon/users/sdavis/migrated\\_data/program\\_files/5\\_Administration/REPORT\\_SOURCES/Full\\_unanonymized\\_version\\_Verdict\\_Trafigura\\_12\\_Nov\\_2010.doc](http://.../Users/maharjon/users/sdavis/migrated_data/program_files/5_Administration/REPORT_SOURCES/Full_unanonymized_version_Verdict_Trafigura_12_Nov_2010.doc)

<sup>366</sup> Extrait de la traduction anglaise réalisée par Amnesty International du verdict prononcé dans l'affaire *Trafigura Beheer BV*, LJN (n° de l'affaire): BN2149, tribunal du district d'Amsterdam, 13/846003-06 (PROMIS), § 8.3.2.7. [.../Users/maharjon/users/sdavis/migrated\\_data/program\\_files/5\\_Administration/REPORT\\_SOURCES/Full\\_unanonymized\\_version\\_Verdict\\_Trafigura\\_12\\_Nov\\_2010.doc](http://.../Users/maharjon/users/sdavis/migrated_data/program_files/5_Administration/REPORT_SOURCES/Full_unanonymized_version_Verdict_Trafigura_12_Nov_2010.doc)

<sup>367</sup> Extrait de la traduction anglaise réalisée par Amnesty International du verdict prononcé dans l'affaire *Trafigura Beheer BV*, LJN (n° de l'affaire): BN2149, tribunal du district d'Amsterdam, 13/846003-06 (PROMIS), § 8.3.2.7. [.../Users/maharjon/users/sdavis/migrated\\_data/program\\_files/5\\_Administration/REPORT\\_SOURCES/Full\\_unanonymized\\_version\\_Verdict\\_Trafigura\\_12\\_Nov\\_2010.doc](http://.../Users/maharjon/users/sdavis/migrated_data/program_files/5_Administration/REPORT_SOURCES/Full_unanonymized_version_Verdict_Trafigura_12_Nov_2010.doc)

<sup>368</sup> Extrait de la traduction anglaise réalisée par Amnesty International du verdict prononcé dans l'affaire *Trafigura Beheer BV*, LJN (n° de l'affaire): BN2149, tribunal du district d'Amsterdam, 13/846003-06 (PROMIS), § 8.3.2.8

<sup>369</sup> Jugement de la Cour d'Appel des Pays-Bas, décembre 2011, section 4.1.4

<sup>370</sup> Traduction réalisée par Greenpeace Pays-Bas du verdict prononcé dans l'affaire *Trafigura Beheer BV*, le 23 décembre 2011, LJN (n° de l'affaire): BU9237, cour d'appel, 23-003334-10, § 4.1.4

<sup>371</sup> Le tribunal d'Amsterdam a expliqué en détail le raisonnement qui précède cette conclusion, alors

---

que la cour d'appel est restée extrêmement discrète sur une possible application de la Convention MARPOL et du Règlement concernant la surveillance et le contrôle des transferts de déchets.

W.Th. Douma et J.H.A. van Ham, MenR 2012/42 – note à la cour d'appel d'Amsterdam, 23 décembre 2011, affaire n° 23-003334-10, LJN BU9237, in : Tijdschrift Milieu en Recht, nr. 3, mars 2012, pp. 211-220.

<sup>372</sup> L'article 11 alinéa (d) de la Convention MARPOL prévoit la communication par chaque État partie d'une liste des installations de réception, précisant leur emplacement et leur capacité.

<sup>373</sup> UNEP/CHW/OEWG/6/2, annexe, § 3 (f) , cité dans Okechukwu Ibeanu, Rapport du Rapporteur spécial sur les conséquences néfastes des mouvements et déversements de produits et déchets toxiques et nocifs pour la jouissance des droits de l'homme, Additif, Conseil des droits de l'homme, 12<sup>e</sup> session, point 3 de l'ordre du jour, doc. ONU A/HRC/12/26/Add.2, 3 septembre 2009, § 77, disponible en anglais sur <http://www2.ohchr.org/english/bodies/hrcouncil/docs/12session/A-HRC-12-26-Add2.pdf>

<sup>374</sup> Courriel interne à Trafigura, en date du 17 août 2006 (*Yao Essaie Motto & Others v Trafigura Limited and Trafigura Beheer BV*, devant la Haute Cour de Justice, Queen's Bench Division, affaire n° HQ06X03370). [../5 Administration/REPORT SOURCES/2006\\_08\\_17\\_15h47.pdf](http://www2.ohchr.org/english/bodies/hrcouncil/docs/12session/A-HRC-12-26-Add2.pdf)

<sup>375</sup> [www.greenpeace.org/africa/en/News/news/Trafigura-new-corruption-charges](http://www.greenpeace.org/africa/en/News/news/Trafigura-new-corruption-charges) (consulté le 24 mars 2011). [../5 Administration/REPORT SOURCES/Commission nationale d'enquete LD00287.pdf](http://www2.ohchr.org/english/bodies/hrcouncil/docs/12session/A-HRC-12-26-Add2.pdf) [../5 Administration/REPORT SOURCES/National Commission of inquiry AI eng LD294.doc](http://www2.ohchr.org/english/bodies/hrcouncil/docs/12session/A-HRC-12-26-Add2.pdf)

<sup>376</sup> Courriel daté du 28 janvier 2011 envoyé par Greenpeace au cabinet Van Kempen, chargé des relations publiques de Trafigura, suivi par un appel téléphonique en date du 31 janvier 2011.

<sup>377</sup> Procès-verbal Claude Dauphin, 28 septembre 2006, n° Parquet 38/2006.

<sup>378</sup> République de Côte d'Ivoire, Commission nationale d'enquête sur les déchets toxiques dans le district d'Abidjan, 15 novembre 2006, p. 27.

<sup>379</sup> Note interne à Trafigura, datée du 23 septembre 2006, § 20 à 23, p. 5.

<sup>380</sup> Courriel interne à Trafigura, en date du 24 août 2006 (*Yao Essaie Motto & Others v Trafigura Limited and Trafigura Beheer BV*, devant la Haute Cour de Justice, Queen's Bench Division, affaire n° HQ06X03370).

<sup>381</sup> Courriel interne à Trafigura, en date du 24 août 2006 (*Yao Essaie Motto & Others v Trafigura Limited and Trafigura Beheer BV*, devant la Haute Cour de Justice, Queen's Bench Division, affaire n° HQ06X03370).

<sup>382</sup> Courriel interne à Trafigura, en date du 25 août 2006 (rec# 9417 *Yao Essaie Motto & Others v Trafigura Limited and Trafigura Beheer BV*, devant la Haute Cour de Justice, Queen's Bench Division, affaire n° HQ06X03370).

<sup>383</sup> Déclaration de Trafigura, 12 juin 2009, disponible à l'adresse suivante : <http://image.guardian.co.uk/sys-files/Guardian/documents/2009/06/12/StatementofTrafigura120609.PDF>

<sup>384</sup> Okechukwu Ibeanu, *Rapport du Rapporteur spécial sur les conséquences néfastes des*

*mouvements et déversements de produits et déchets toxiques et nocifs pour la jouissance des droits de l'homme*, Additif, Conseil des droits de l'homme, 12<sup>e</sup> session, point 3 de l'ordre du jour, doc. ONU A/HRC/12/26/Add.2, 3 septembre 2009, § 80, disponible en anglais sur <http://www2.ohchr.org/english/bodies/hrcouncil/docs/12session/A-HRC-12-26-Add2.pdf>

<sup>385</sup> République de Côte d'Ivoire, Commission nationale d'enquête sur les déchets toxiques dans le district d'Abidjan, 15 novembre 2006, pp. 61-62.

<sup>386</sup> République de Côte d'Ivoire, Commission nationale d'enquête sur les déchets toxiques dans le district d'Abidjan, 15 novembre 2006, pp. 67-68.

<sup>387</sup> Déclaration de Trafigura, 13 juin 2009, disponible à l'adresse suivante : <http://news.bbc.co.uk/2/hi/programmes/newsnight/8049024> (consulté en mai 2012).

<sup>388</sup> Environmental Protection Act, 1990, disponible sur: [www.legislation.gov.uk/ukpga/1990/43/contents](http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1990/43/contents)

<sup>389</sup> Courriel de Trafigura à Univar, en date du 6 avril 2006 (*Yao Essaie Motto & Others v Trafigura Limited and Trafigura Beheer BV*, devant la Haute Cour de Justice, Queen's Bench Division, affaire n° HQ06X03370).

<sup>390</sup> Courriel de Falcon Navigation au capitaine du *Probo Koala*, en date du 15 avril 2006 (rec#13228 *Yao Essaie Motto & Others v Trafigura Limited and Trafigura Beheer BV*, devant la Haute Cour de Justice, Queen's Bench Division, affaire n° HQ06X03370).

<sup>391</sup> Extrait de la traduction anglaise réalisée par Amnesty International du verdict prononcé dans l'affaire *Trafigura Beheer BV*, LJN (n° de l'affaire): BN2149, tribunal du district d'Amsterdam, 13/846003-06 (PROMIS), § 5.14 : « BMA a envoyé par télécopie aux autorités portuaires un formulaire de « Notification de déchets de navire et de (résidus de) substances nocives ». La mention « 1203 WATER » y a été portée à la rubrique « Nom de la substance ou numéro ONU », et « 554 m<sup>3</sup> » à la rubrique « Quantité de déchets à décharger ». [./././5-Administration/REPORT\\_SOURCES/Full\\_unanonymized\\_version\\_Verdict\\_Trafigura\\_12\\_Nov\\_2010.doc](http://www.amnesty.org/fr/documents/13228/5-Administration/REPORT_SOURCES/Full_unanonymized_version_Verdict_Trafigura_12_Nov_2010.doc)

<sup>392</sup> Notification de déchets de navire et de (résidus de) substances nocives (rec#10130, *Yao Essaie Motto & Others v Trafigura Limited and Trafigura Beheer BV*, devant la Haute Cour de Justice, Queen's Bench Division, affaire n° HQ06X03370).

<sup>393</sup> Examen des éléments de preuve dans le cadre de l'affaire *Trafigura Beheer BV*, N. Ahmed, S. Chertov, p.14 : « De kapitein verklaarde, daarnaar gevraagd, dat de slops bestonden uit waswater van het schoonmaken van tanks. »

<sup>394</sup> Nouvelle défense de Trafigura, 5 décembre 2008, (*Yao Essaie Motto & Others v Trafigura Limited and Trafigura Beheer BV* devant la Haute Cour de Justice, Queen's Bench Division, affaire n°HQ06X0337), § 64.

<sup>395</sup> « Samenvatting vonnissen Broom II » (Résumé des verdicts), Partie III Analyse du bien-fondé des arguments des parties, disponible en néerlandais sur [www.rechtspraak.nl/NR/rdonlyres/B23246A4-B778-4F10-8F76-DBB2E8AE334B/0/SamenvattingvonnissenBROOMIIgeanonimiseerd.pdf](http://www.rechtspraak.nl/NR/rdonlyres/B23246A4-B778-4F10-8F76-DBB2E8AE334B/0/SamenvattingvonnissenBROOMIIgeanonimiseerd.pdf), (consulté le 25 octobre 2010) traduction d'Amnesty International, p. 10. [./././5-Administration/REPORT\\_SOURCES/Summary\\_of\\_verdicts\\_BROOM\\_II\\_anonimised\\_English\\_translation.rtf](http://www.amnesty.org/fr/documents/13228/5-Administration/REPORT_SOURCES/Summary_of_verdicts_BROOM_II_anonimised_English_translation.rtf)

---

<sup>396</sup> Extrait de la traduction anglaise réalisée par Amnesty International du verdict prononcé dans l'affaire Trafigura Beheer BV, LJN (n° de l'affaire): BN2149, tribunal du district d'Amsterdam, 13/846003-06 (PROMIS), § 8.3.3.5.

<sup>397</sup> Verdict concernant Naeem Ahmed LJN (n° de l'affaire) : BN2149, tribunal du district d'Amsterdam, 13/846003-08(PROMIS), § 133.3 [../../../../5 Administration/REPORT SOURCES/BN2068 Naeem Ahmed.doc](#)

<sup>398</sup> Verdict concernant Naeem Ahmed LJN (n° de l'affaire) : BN2149, tribunal du district d'Amsterdam, 13/846003-08(PROMIS), § 8.3.1.6

<sup>399</sup> Verdict prononcé à l'encontre du capitaine Chertov, LJN (n° de l'affaire) : BN2193, Rechtbank Amsterdam, 13/846004-08 (PROMIS), § 7.

<sup>400</sup> Verdict prononcé à l'encontre du capitaine Chertov, LJN (n° de l'affaire) : BN2193, Rechtbank Amsterdam, 13/846004-08 (PROMIS), § 11.3.2

<sup>401</sup> « Samenvatting vonnissen Broom II » (Résumé des verdicts), Partie IV Examen des sanctions, disponible en néerlandais sur [www.rechtspraak.nl/NR/rdonlyres/B23246A4-B778-4F10-8F76-DBB2E8AE334B/0/SamenvattingvonnissenBROOMIIgeanonimiseerd.pdf](#), traduction d'Amnesty International, p. 14. [..](#)

<sup>402</sup> Confirmé par le procureur à Greenpeace lors d'un entretien téléphonique, le 24 octobre 2011.

<sup>403</sup> Courriel interne à Trafigura, en date du 17 août 2006 (Yao Essaie Motto & Others v Trafigura Limited and Trafigura Beheer BV, devant la Haute Cour de Justice, Queen's Bench Division, affaire n° HQ06X03370). [../../../../5 Administration/REPORT SOURCES/2006\\_08\\_17\\_15h47.pdf](#)

<sup>404</sup> Courriel de Trafigura en date du 17 août 2006. [../../../../5 Administration/REPORT SOURCES/2006\\_08\\_17\\_15h47.pdf](#)

<sup>405</sup> Nouvelle défense de Trafigura, 5 décembre 2008, (*Yao Essaie Motto & Others v Trafigura Limited and Trafigura Beheer BV* devant la Haute Cour de Justice, Queen's Bench Division, affaire n°HQ06X0337), § 80-82.3.

<sup>406</sup> Nouvelle défense de Trafigura, 5 décembre 2008, (*Yao Essaie Motto & Others v Trafigura Limited and Trafigura Beheer BV* devant la Haute Cour de Justice, Queen's Bench Division, affaire n°HQ06X0337), § 80-82.3. Courriel de BMA à Trafigura par le canal de Falcon Navigation, en date du 3 juillet 2006 (rec#4696 *Yao Essaie Motto & Others v Trafigura Limited and Trafigura Beheer BV*, devant la Haute Cour de Justice, Queen's Bench Division, affaire n° HQ06X03370): « Environ 250 m<sup>3</sup> de résidus ont été déchargés hier soir.

L'analyse de ces résidus a révélé une DCO de 500 000.

Le coût de l'élimination des résidus est par conséquent très supérieur à ce qui était annoncé, autour de 1 000 euros/m<sup>3</sup>. »

<sup>407</sup> Extrait de la traduction anglaise réalisée par Amnesty International du verdict prononcé dans l'affaire Trafigura Beheer BV, LJN (n° de l'affaire): BN2149, tribunal du district d'Amsterdam, 13/846003-06 (PROMIS), § 6.8. [../../../../5 Administration/REPORT SOURCES/Full unanonymized version Verdict Trafigura 12 Nov 2010.doc](#)

<sup>408</sup> Extrait de la traduction anglaise réalisée par Amnesty International du verdict prononcé dans l'affaire *Trafigura Beheer BV*, LJN (n° de l'affaire): BN2149, tribunal du district d'Amsterdam, 13/846003-06 (PROMIS), § 6.9. [./././5 Administration/REPORT SOURCES/Full unanonymized version Verdict Trafigura 12 Nov 2010.doc](#)

<sup>409</sup> This was exposed during a court action in Norway and the issue was also covered in a Norwegian NRK television documentary programme, in June 2008. See: [nrk.no/programmer/tv/brennpunkt/1.6104693](http://nrk.no/programmer/tv/brennpunkt/1.6104693)

<sup>410</sup> Norwegian NRK television documentary programme, in June 2008. See: [nrk.no/programmer/tv/brennpunkt/1.6104693](http://nrk.no/programmer/tv/brennpunkt/1.6104693)

<sup>411</sup> Verdict 26-052011, tribunal de Gulatin, affaire n° 10-098238 AST-GULA/AVD1. « Les opérations de nettoyage/désulfuration ont porté sur des cargaisons de coke d'essence représentant un volume de 30 000-40 000 m<sup>3</sup> et provenant des navires suivants : Tanker Highland, reg. No. V7IK9 – Tanker Tver, reg. No ELT15 – Tanker Arctic Blizzard, Reg. No 9HNK8 – Tanker Thorm Thyra, reg.no. OUVN2 – Tanker Puze reg.no V7KY8 – Tanker Afrodite, reg. No.C6UI7 » et « Au total, quelque 180 000 m<sup>3</sup> d'essence ont été livrés, lavés et chargés sur le site ».

<sup>412</sup> Brennpunkt, série documentaire de la NRK (Société de télédiffusion norvégienne), « *Vest Tank lavait de l'essence « sale »* » (Vest Tank vasket skitten bensin), 19 juin 2008. Voir : [www.nrk.no/programmer/tv/brennpunkt/1.6053050](http://www.nrk.no/programmer/tv/brennpunkt/1.6053050)<0}

<sup>413</sup> Brennpunkt, série documentaire de la NRK (Société de télédiffusion norvégienne), *Vest Tank lavait de l'essence « sale »* (Vest Tank vasket skitten bensin), 19 juin 2008. Voir : [www.nrk.no/programmer/tv/brennpunkt/1.6053050](http://www.nrk.no/programmer/tv/brennpunkt/1.6053050)

<sup>414</sup> Des prélèvements faits dans l'air ambiant ont mis en évidence la présence d'hydrocarbures et de mercaptans : « *Mercaptans and hydrocarbons existed in the tests near Vest Tank* » – *Rapport – Prélèvements atmosphériques pour analyse des composés sulfurés et solvants*, X-LAB AS, juin 2007, p. 3.

<sup>415</sup> Reuters, *Norway probes Trafigura over fuel transport*, 2 juillet 2008

<sup>416</sup> *Teknisk Ukeblad*, 11 juillet 2009. Voir : [www.tu.no/natur/article214397.ece](http://www.tu.no/natur/article214397.ece), traduction interne, Rapport sur les problèmes de santé relevés dans les communes de Gulen et de Masfjorden après l'accident survenu dans les installations de Vest Tank à Slovag, p. 9 de la traduction anglaise.

<sup>417</sup> Reuters, *Norway probes Trafigura over fuel transport*, 2 juillet 2008

<sup>418</sup> a) Page d'accueil de l'Agence norvégienne chargée des questions climatiques et de pollution (KLIF), 31 mai 2011.

[www.klif.no/no/Aktuelt/Nyheter/2011/Mai/Vest-Tank-leder-domt-i-lagmannsretten](http://www.klif.no/no/Aktuelt/Nyheter/2011/Mai/Vest-Tank-leder-domt-i-lagmannsretten)

b) *Bergens Tidende* (quotidien norvégien) 31 mai 2011. Voir :

[www.bt.no/nyheter/lokalt/Vest-Tank-leder-dmt-til-fengsel-2511577.html](http://www.bt.no/nyheter/lokalt/Vest-Tank-leder-dmt-til-fengsel-2511577.html)

---

<sup>419</sup> NRK (Société de télédiffusion norvégienne), 6 juillet 2010. Voir : [www.nrk.no/nyheter/norge/1.7198583](http://www.nrk.no/nyheter/norge/1.7198583).

<sup>420</sup> NRK, 6 juillet 2010 : «Vi har til det fulle demonstrert et stort hull i vårt lovverk når noen begår kriminalitet i internasjonalt farvann, og vi ikke får straffet dem i Norge, sier miljøvernminister Erik Solheim. Det er en helt uakseptabel situasjon som vi vil bruke internasjonalt initiativ for å rette opp i, sier Solheim. Vi skal også se om det er behov for endringer i norsk lovverk for å kunne straffe selskapet. » [www.nrk.no/nyheter/norge/1.7199059](http://www.nrk.no/nyheter/norge/1.7199059)

<sup>421</sup> Ces informations ont été recueillies en juin 2010 par Greenpeace Pays-Bas, pendant le procès intenté au pénal devant la justice néerlandaise contre Trafigura. Une grande carte avait été affichée dans la salle du tribunal du district d'Amsterdam. Voir également infographie « *Génération des déchets au cours d'opérations dans la mer Méditerranée* »

<sup>422</sup> Protocole d'accord entre Trafigura et l'État de Côte d'Ivoire, 13 février 2007, article 4(2).

<sup>423</sup> Protocole d'accord entre Trafigura et l'État de Côte d'Ivoire, 13 février 2007, article 4(2).

<sup>424</sup> Comité des droits économiques, sociaux et culturels, *Observation générale n° 14 : Le droit au meilleur état de santé susceptible d'être atteint (article 12)*, Doc ONU E/C.12/2000/4, 11 août 2000, § 15.

<sup>425</sup> Comité des droits économiques, sociaux et culturels, *Observation générale n° 14 : Le droit au meilleur état de santé susceptible d'être atteint (article 12)*, Doc ONU E/C.12/2000/4, 11 août 2000, § 51.

<sup>426</sup> Comité des droits économiques, sociaux et culturels, *Observation générale n° 14 : Le droit au meilleur état de santé susceptible d'être atteint (article 12)*, Doc ONU E/C.12/2000/4, 11 août 2000, § 39.

<sup>427</sup> Confirmant que des conditions de travail saines et sûres constituaient un aspect fondamental du droit au travail, le Pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels dispose, en son article 7(b) : Les États parties au présent Pacte reconnaissent le droit qu'a toute personne de jouir de conditions de travail justes et favorables, qui assurent notamment : b) La sécurité et l'hygiène du travail. » Pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels

<sup>428</sup> Convention de Bâle. [../././5\\_Administration/REPORT\\_SOURCES/BASEL\\_convention.pdf](http://www.unep.ch/chem/5_Administration/REPORT_SOURCES/BASEL_convention.pdf)

<sup>429</sup> Convention de Bâle. [../././5\\_Administration/REPORT\\_SOURCES/BASEL\\_convention.pdf](http://www.unep.ch/chem/5_Administration/REPORT_SOURCES/BASEL_convention.pdf)

<sup>430</sup> Convention de Bâle, article 2.8. [../././5\\_Administration/REPORT\\_SOURCES/BASEL\\_convention.pdf](http://www.unep.ch/chem/5_Administration/REPORT_SOURCES/BASEL_convention.pdf)

<sup>431</sup> Convention de Bâle, article 4.4. [../././5\\_Administration/REPORT\\_SOURCES/BASEL\\_convention.pdf](http://www.unep.ch/chem/5_Administration/REPORT_SOURCES/BASEL_convention.pdf)

<sup>432</sup> Loi 88-651 du 7 juillet 1988 portant protection de la santé publique et de l'environnement contre les effets des déchets industriels toxiques et nucléaires et des substances nocives ; Loi n° 96-766 du 3 octobre 1996 portant Code de l'Environnement ; Commission internationale d'enquête sur les déchets toxiques, 19 février 2007, p. 69.

<sup>433</sup> La Commission nationale d'enquête sur les déchets toxiques dans le district d'Abidjan a été créée

---

aux termes de l'Arrêté n° 2006-167/PM/CAB, 15 septembre 2006, article 2. Voir également le site Internet consacré aux déchets toxiques, mis en place par le gouvernement ivoirien : [www.dechetstoxiques.gouv.ci/faits1.php](http://www.dechetstoxiques.gouv.ci/faits1.php) (consulté le 13 mars 2012).

<sup>434</sup> République de Côte d'Ivoire, Commission nationale d'enquête sur les déchets toxiques dans le district d'Abidjan, 15 novembre 2006, pp. 17-23.

<sup>435</sup> République de Côte d'Ivoire, Commission nationale d'enquête sur les déchets toxiques dans le district d'Abidjan, 15 novembre 2006, p. 17. [../../../../5 Administration/REPORT SOURCES/Commission nationale d'enquete LD00287.pdf](#)

<sup>436</sup> République de Côte d'Ivoire, Commission nationale d'enquête sur les déchets toxiques dans le district d'Abidjan, 15 novembre 2006, pp. 58-59. [../../../../5 Administration/REPORT SOURCES/National Commission of inquiry AI eng LD294.doc](#)

<sup>437</sup> République de Côte d'Ivoire, Commission nationale d'enquête sur les déchets toxiques dans le district d'Abidjan, 15 novembre 2006, p. 59. [../../../../5 Administration/REPORT SOURCES/National Commission of inquiry AI eng LD294.doc](#)

<sup>438</sup> République de Côte d'Ivoire, Commission nationale d'enquête sur les déchets toxiques dans le district d'Abidjan, 15 novembre 2006, p. 69. [../../../../5 Administration/REPORT SOURCES/National Commission of inquiry AI eng LD294.doc](#)

<sup>439</sup> République de Côte d'Ivoire, Commission nationale d'enquête sur les déchets toxiques dans le district d'Abidjan, 15 novembre 2006, pp. 56-59. [../../../../5 Administration/REPORT SOURCES/National Commission of inquiry AI eng LD294.doc](#)

<sup>440</sup> <sup>440</sup> Ce décret définit la procédure suivante pour l'obtention d'un agrément : la Commission des agréments reçoit les dossiers de demande d'agrément par l'entremise de la Direction Générale des Affaires Maritimes et Portuaires. En cas d'avis favorable, le président de la Commission prépare un projet de lettre ou d'Arrêté qui est transmis à la signature du ministre chargé de la marine marchande, qui a l'obligation de statuer dans un délai de quinze jours. Décret n° 97-615 du 16 octobre 1997, portant réglementation de l'exercice de la profession d'avitailleur maritime dans les ports ivoiriens. République de Côte d'Ivoire, Commission nationale d'enquête sur les déchets toxiques dans le district d'Abidjan, 15 novembre 2006, pp. 17-19. [../../../../5 Administration/REPORT SOURCES/Commission nationale d'enquete LD00287.pdf](#)

<sup>441</sup> République de Côte d'Ivoire, Commission nationale d'enquête sur les déchets toxiques dans le district d'Abidjan, 15 novembre 2006, pp. 17-23. [../../../../5 Administration/REPORT SOURCES/Commission nationale d'enquete LD00287.pdf](#) [../../../../5 Administration/REPORT SOURCES/National Commission of inquiry AI eng LD294.doc](#)

<sup>442</sup> République de Côte d'Ivoire, Commission nationale d'enquête sur les déchets toxiques dans le district d'Abidjan, 15 novembre 2006, p. 21. Procès-verbal Dan Pascal, 6 décembre 2006, n° Parquet<sup>442</sup> 38/2006. [../../../../5 Administration/REPORT SOURCES/Commission nationale d'enquete LD00287.pdf](#)

<sup>443</sup> République de Côte d'Ivoire, Commission nationale d'enquête sur les déchets toxiques dans le district d'Abidjan, 15 novembre 2006, p. 19-20, p. 57. [../../../../5 Administration/REPORT SOURCES/Commission nationale d'enquete LD00287.pdf](#)

- 
- <sup>444</sup> République de Côte d'Ivoire, Commission nationale d'enquête sur les déchets toxiques dans le district d'Abidjan, 15 novembre 2006, p. 19-20, p. 57. [../././5 Administration/REPORT SOURCES/Commission nationale d'enquete LD00287.pdf../././5 Administration/REPORT SOURCES/National Commission of inquiry AI eng LD294.doc](#)
- <sup>445</sup> République de Côte d'Ivoire, Commission nationale d'enquête sur les déchets toxiques dans le district d'Abidjan, 15 novembre 2006, pp. 58-59. [../././5 Administration/REPORT SOURCES/Commission nationale d'enquete LD00287.pdf ../././5 Administration/REPORT SOURCES/National Commission of inquiry AI eng LD294.doc](#)
- <sup>446</sup> Lettre n° 00145/DOM/DMDGS/YAP/OG datée du 9 août 2006, conformément à l'article 4 des Statuts du Port Autonome. Voir République de Côte d'Ivoire, Commission nationale d'enquête sur les déchets toxiques dans le district d'Abidjan, 15 novembre 2006, p. 22. [../././5 Administration/REPORT SOURCES/Commission nationale d'enquete LD00287.pdf](#)
- <sup>447</sup> République de Côte d'Ivoire, Commission nationale d'enquête sur les déchets toxiques dans le district d'Abidjan, 15 novembre 2006, p. 69. [../././5 Administration/REPORT SOURCES/National Commission of inquiry AI eng LD294.doc](#)
- <sup>448</sup> Loi n° 96-766, République de Côte d'Ivoire, Commission nationale d'enquête sur les déchets toxiques dans le district d'Abidjan, 15 novembre 2006, p. 69. [../././5 Administration/REPORT SOURCES/National Commission of inquiry AI eng LD294.doc](#)
- <sup>449</sup> Arrêt n°42 de la cour d'appel d'Abidjan, en date du 19 mars 2008, p. 31.
- <sup>450</sup> République de Côte d'Ivoire, Commission nationale d'enquête sur les déchets toxiques dans le district d'Abidjan, 15 novembre 2006, p. 69. [../././5 Administration/REPORT SOURCES/National Commission of inquiry AI eng LD294.doc](#)
- <sup>451</sup> République de Côte d'Ivoire, Commission nationale d'enquête sur les déchets toxiques dans le district d'Abidjan, 15 novembre 2006, p. 28. [../././5 Administration/REPORT SOURCES/Commission nationale d'enquete LD00287.pdf ../././5 Administration/REPORT SOURCES/National Commission of inquiry AI eng LD294.doc](#)
- <sup>452</sup> République de Côte d'Ivoire, Commission nationale d'enquête sur les déchets toxiques dans le district d'Abidjan, 15 novembre 2006, p. 78. [../././5 Administration/REPORT SOURCES/Commission nationale d'enquete LD00287.pdf](#)
- <sup>453</sup> République de Côte d'Ivoire, Commission nationale d'enquête sur les déchets toxiques dans le district d'Abidjan, 15 novembre 2006, pp. 78-81. [../././5 Administration/REPORT SOURCES/Commission nationale d'enquete LD00287.pdf](#)
- <sup>454</sup> République de Côte d'Ivoire, Commission nationale d'enquête sur les déchets toxiques dans le district d'Abidjan, 15 novembre 2006, p. 31. [../././5 Administration/REPORT SOURCES/Commission nationale d'enquete LD00287.pdf](#)
- <sup>XXIV</sup> République de Côte d'Ivoire, Commission nationale d'enquête sur les déchets toxiques dans le district d'Abidjan, 15 novembre 2006, p. 71. [../././5 Administration/REPORT SOURCES/National Commission of inquiry AI eng LD294.doc](#)
- <sup>456</sup> République de Côte d'Ivoire, Commission nationale d'enquête sur les déchets toxiques dans le district d'Abidjan, 15 novembre 2006, p. 36. [../././5 Administration/REPORT](#)

---

[SOURCES/Commission nationale d'enquete LD00287.pdf ../././5 Administration/REPORT SOURCES/Commission nationale d'enquete LD00287.pdf ../././5 Administration/REPORT SOURCES/National Commission of inquiry AI eng LD294.doc](#)

<sup>457</sup> République de Côte d'Ivoire, Commission nationale d'enquête sur les déchets toxiques dans le district d'Abidjan, 15 novembre 2006, p. 36. [../././5 Administration/REPORT SOURCES/National Commission of inquiry AI eng LD294.doc ../././5 Administration/REPORT SOURCES/Commission nationale d'enquete LD00287.pdf](#)

<sup>458</sup> République de Côte d'Ivoire, Commission nationale d'enquête sur les déchets toxiques dans le district d'Abidjan, 15 novembre 2006, p. 78. [../././5 Administration/REPORT SOURCES/Commission nationale d'enquete LD00287.pdf ../././5 Administration/REPORT SOURCES/National Commission of inquiry AI eng LD294.doc](#)

<sup>459</sup> République de Côte d'Ivoire, Commission nationale d'enquête sur les déchets toxiques dans le district d'Abidjan, 15 novembre 2006, p. 78. [../././5 Administration/REPORT SOURCES/National Commission of inquiry AI eng LD294.doc ../././5 Administration/REPORT SOURCES/Commission nationale d'enquete LD00287.pdf](#)

<sup>460</sup> République de Côte d'Ivoire, Commission nationale d'enquête sur les déchets toxiques dans le district d'Abidjan, 15 novembre 2006, p. 79. [../././5 Administration/REPORT SOURCES/National Commission of inquiry AI eng LD294.doc ../././5 Administration/REPORT SOURCES/Commission nationale d'enquete LD00287.pdf](#)

<sup>461</sup> "N'ont pas vérifié si l'importation de ces déchets était 'compatible avec une gestion efficace et écologiquement rationnelle desdits déchets", ni si elle était effectuée "de manière à protéger la santé humaine et l'environnement contre les effets nocifs qui pourraient en résulter" Commission internationale d'enquête sur les déchets toxiques, 19 février 2007, p. 69. [../././5 Administration/REPORT SOURCES/2007 02 19 commission internationale d'enquete sur les dechets toxiques LD00297.doc](#)

<sup>462</sup> République de Côte d'Ivoire, Commission nationale d'enquête sur les déchets toxiques dans le district d'Abidjan, 15 novembre 2006, p. 51 : « Au cours de son audition, M. Doh André, directeur du CIAPOL a indiqué que le mardi 22 août 2006, il a commis un huissier de justice, en la personne de Maître Yézion Kohon Augustine, qui, accompagnée des inspecteurs assermentés du CIAPOL et de deux agents de la gendarmerie du Port, s'est rendue au quai PETROCI pour procéder à l'immobilisation du navire *Probo Koala*. Il a ajouté qu'il venait d'avoir les résultats des premières analyses indiquant que les déchets étaient toxiques. » Procès-verbal, 29 août 2006, Doh Andre, directeur du CIAPOL. [../././5 Administration/REPORT SOURCES/National Commission of inquiry AI eng LD294.doc ../././5 Administration/REPORT SOURCES/Commission nationale d'enquete LD00287.pdf](#)

<sup>463</sup> République de Côte d'Ivoire, Commission nationale d'enquête sur les déchets toxiques dans le district d'Abidjan, 15 novembre 2006, p. 74. [../././5 Administration/REPORT SOURCES/National Commission of inquiry AI eng LD294.doc ../././5 Administration/REPORT SOURCES/Commission nationale d'enquete LD00287.pdf](#)

<sup>464</sup> République de Côte d'Ivoire, Commission nationale d'enquête sur les déchets toxiques dans le district d'Abidjan, 15 novembre 2006, p. 74. [../././5 Administration/REPORT SOURCES/National Commission of inquiry AI eng LD294.doc ../././5 Administration/REPORT](#)

---

[SOURCES/Commission nationale d'enquete LD00287.pdf](#)

<sup>465</sup> République de Côte d'Ivoire, Commission nationale d'enquête sur les déchets toxiques dans le district d'Abidjan, 15 novembre 2006, p. 72. [../../../../5 Administration/REPORT SOURCES/National Commission of inquiry AI eng LD294.doc](#) [../../../../5 Administration/REPORT SOURCES/Commission nationale d'enquete LD00287.pdf](#)

<sup>466</sup> République de Côte d'Ivoire, Commission nationale d'enquête sur les déchets toxiques dans le district d'Abidjan, 15 novembre 2006, p. 72. [../../../../5 Administration/REPORT SOURCES/National Commission of inquiry AI eng LD294.doc](#) [../../../../5 Administration/REPORT SOURCES/Commission nationale d'enquete LD00287.pdf](#)

<sup>467</sup> République de Côte d'Ivoire, Commission nationale d'enquête sur les déchets toxiques dans le district d'Abidjan, 15 novembre 2006, p. 59. [../../../../5 Administration/REPORT SOURCES/National Commission of inquiry AI eng LD294.doc](#) [../../../../5 Administration/REPORT SOURCES/Commission nationale d'enquete LD00287.pdf](#)

<sup>468</sup> République de Côte d'Ivoire, Commission nationale d'enquête sur les déchets toxiques dans le district d'Abidjan, 15 novembre 2006, pp. 72-75. [../../../../5 Administration/REPORT SOURCES/National Commission of inquiry AI eng LD294.doc](#) [../../../../5 Administration/REPORT SOURCES/Commission nationale d'enquete LD00287.pdf](#)

<sup>469</sup> République de Côte d'Ivoire, Commission nationale d'enquête sur les déchets toxiques dans le district d'Abidjan, 15 novembre 2006, p. 98. [../../../../5 Administration/REPORT SOURCES/National Commission of inquiry AI eng LD294.doc](#) [../../../../5 Administration/REPORT SOURCES/Commission nationale d'enquete LD00287.pdf](#)

<sup>470</sup> République de Côte d'Ivoire, Commission nationale d'enquête sur les déchets toxiques dans le district d'Abidjan, 15 novembre 2006, p. 99. [../../../../5 Administration/REPORT SOURCES/National Commission of inquiry AI eng LD294.doc](#) [../../../../5 Administration/REPORT SOURCES/Commission nationale d'enquete LD00287.pdf](#)

<sup>471</sup> Décrets n° 2006-396, 2006-397 et 2006-398 du 26 novembre 2006.

<sup>472</sup> Afrik.com, *Affaire des déchets toxiques : Konan Banny défie Gbagbo*, 28 novembre 2006, disponible sur <http://www.afrik.com/article10766.html> (consulté le 27 juillet 2012).

<sup>473</sup> Décret n° 91-662 portant création du CIAPOL et déterminant ses attributions, République de Côte d'Ivoire, Commission nationale d'enquête sur les déchets toxiques dans le district d'Abidjan, 15 novembre 2006, pp. 86-87. [../../../../5 Administration/REPORT SOURCES/Commission nationale d'enquete LD00287.pdf](#) [../../../../5 Administration/REPORT SOURCES/National Commission of inquiry AI eng LD294.doc](#)

<sup>474</sup> République de Côte d'Ivoire, Commission nationale d'enquête sur les déchets toxiques dans le district d'Abidjan, 15 novembre 2006, p. 36. [../../../../5 Administration/REPORT SOURCES/Commission nationale d'enquete LD00287.pdf](#) [../../../../5 Administration/REPORT SOURCES/National Commission of inquiry AI eng LD294.doc](#)

<sup>475</sup> Okechukwu Ibeanu, *Rapport du Rapporteur spécial sur les conséquences néfastes des mouvements et déversements de produits et déchets toxiques et nocifs pour la jouissance des droits de l'homme*, Additif, Conseil des droits de l'homme, 12<sup>e</sup> session, point 3 de l'ordre du jour, doc. ONU A/HRC/12/26/Add.2, 3 septembre 2009, § 58. [../../../../5 Administration/REPORT](#)

[SOURCES/Commission nationale d'enquete LD00287.pdf../../../../5 Administration/REPORT SOURCES/Special Rapporteur.pdf](#)

<sup>476</sup> Loi 2001-478 du 9 août 2001 portant statut du District d'Abidjan ; Loi 2003-208 du 7 juillet 2003 ; République de Côte d'Ivoire, Commission nationale d'enquête sur les déchets toxiques dans le district d'Abidjan, 15 novembre 2006, p. 88. [../../../../5 Administration/REPORT SOURCES/Commission nationale d'enquete LD00287.pdf](#) [../../../../5 Administration/REPORT SOURCES/National Commission of inquiry AI eng LD294.doc](#)

<sup>477</sup> République de Côte d'Ivoire, Commission nationale d'enquête sur les déchets toxiques dans le district d'Abidjan, 15 novembre 2006, pp. 88-91. [../../../../5 Administration/REPORT SOURCES/Commission nationale d'enquete LD00287.pdf](#) [../../../../5 Administration/REPORT SOURCES/National Commission of inquiry AI eng LD294.doc](#)

<sup>478</sup> République de Côte d'Ivoire, Commission nationale d'enquête sur les déchets toxiques dans le district d'Abidjan, 15 novembre 2006, p.92.

<sup>479</sup> République de Côte d'Ivoire, Commission nationale d'enquête sur les déchets toxiques dans le district d'Abidjan, 15 novembre 2006, pp. 88-95. [../../../../5 Administration/REPORT SOURCES/National Commission of inquiry AI eng LD294.doc](#)

<sup>480</sup> Procès-verbal, 11 janvier 2007, Djedi Amondi Pierre.

<sup>481</sup> République de Côte d'Ivoire, Commission nationale d'enquête sur les déchets toxiques dans le district d'Abidjan, 15 novembre 2006, p. 89. [../../../../5 Administration/REPORT SOURCES/National Commission of inquiry AI eng LD294.doc](#)

<sup>482</sup> République de Côte d'Ivoire, Commission nationale d'enquête sur les déchets toxiques dans le district d'Abidjan, 15 novembre 2006, p. 95. [../../../../5 Administration/REPORT SOURCES/National Commission of inquiry AI eng LD294.doc](#) [../../../../5 Administration/REPORT SOURCES/National Commission of inquiry AI eng LD294.doc](#)

<sup>483</sup> Comité des droits économiques, sociaux et culturels, *Observation générale n° 14 sur le droit à la santé*, § 15.

<sup>484</sup> Convention de Bâle ; Convention de Bamako sur l'interdiction d'importer en Afrique des déchets dangereux et sur le contrôle des mouvements transfrontières et la gestion des déchets dangereux produits en Afrique. [../../../../5 Administration/REPORT SOURCES/BASEL convention.pdf](#)

<sup>485</sup> Comité des droits économiques, sociaux et culturels, *Observation générale n° 14 sur le droit à la santé*, § 16.

<sup>486</sup> Comité des droits économiques, sociaux et culturels, *Observation générale n° 14 sur le droit à la santé*, § 11 ; *Observation générale n° 15 sur le droit à l'eau*, § 48.

<sup>487</sup> Comité des droits économiques, sociaux et culturels, *Observation générale n° 14*, § 11.

<sup>488</sup> Notification des déchets et des (résidus de) substances toxiques des navires, pièce n° 10130, Yao *Essaie Motto et autres c. Trafigura Limited et Trafigura Beheer BV* devant la Haute Cour de justice, Queen's Bench Division, requête n° HQ06X03370.

<sup>489</sup> Traduction française par Amnesty International du jugement signifié à Trafigura Beheer BV, LJN (numéro national de l'affaire) : BN2149, Cour du district d'Amsterdam, 13/846003-06 (PROMIS), § 5.15.

<sup>490</sup> Traduction française par Amnesty International du jugement signifié à Trafigura Beheer BV, LJN (numéro national de l'affaire) : BN2149, Cour du district d'Amsterdam, 13/846003-06 (PROMIS), § 8.3.3.11. Bewijsoverzicht Amsterdam Port Services B.V., E.M.Uittenbosch Feit 2: artikel 10. 1 Wm Amsterdam 15 juni 2010, I. W. Boogert en R. S. Mackor Officieren van Justitie, p17: "Het was een hele chemische lucht. Ik werd er heel misselijk van in mij hoofden buik. Ook kreeg last van een hardnekkige kriebel in mijn keel. Ik kreeg erg veel last van Hoofdpijn. Ik was om half tien op mijn werk toen rook ik al dat het stonk maar toen had ik nog nergens last van. Wel vertelden klanten tegen mij dat het hier erg stonk. En ze zeiden van: 'dat is niet goed.' Dit was toen al die chemische lucht. Rond een uur of elf hebben wij met Taco overlegd, of wij een melding gingen maken van stankoverlast. Hierop heeft Taco gebeld met de politie. Ten tijdevan de melding was de stank erg heftig alsof er een grote wolk overging. Op 3 juli was het echt een Chemische lucht die echt op je neersloeg.(...) Gedurende de dag had ik geen zin om te eten. Toen ik om vijf uur naar huis ging voelde ik mij nog steeds misselijk en draaierig en had ik hoofdpijn."

<sup>491</sup> Okechukwu Ibeanu, *Rapport du Rapporteur spécial sur les conséquences néfastes des mouvements et déversements de produits et déchets toxiques et nocifs pour la jouissance des droits de l'homme*, Additif, Conseil des droits de l'homme, 12<sup>e</sup> session, point 3 de l'ordre du jour, doc. ONU A/HRC/12/26/Add.2, 3 septembre 2009, p. 8, § 24.

<sup>492</sup> Traduction française par Amnesty International du jugement signifié à Trafigura Beheer BV, LJN (numéro national de l'affaire) : BN2149, Cour du district d'Amsterdam, 13/846003-06 (PROMIS), § 5.17.

<sup>493</sup> Traduction française par Amnesty International du jugement signifié à Trafigura Beheer BV, LJN (numéro national de l'affaire) : BN2149, Cour du district d'Amsterdam, 13/846003-06 (PROMIS), § 5.17-5.29.

<sup>494</sup> [http://www.imo.org/blast/mainframe.asp?topic\\_id=159](http://www.imo.org/blast/mainframe.asp?topic_id=159) (en anglais).

<sup>495</sup> Traduction française par Amnesty International du jugement signifié à Trafigura Beheer BV, LJN (numéro national de l'affaire) : BN2149, Cour du district d'Amsterdam, 13/846003-06 (PROMIS), § 5.26.

<sup>496</sup> Paldiski était indiqué comme port de destination et non comme lieu de livraison des déchets. En ce qui concerne les déchets, le *Probo Koala* a reçu l'ordre de « prendre la mer dans l'attente de nouvelles instructions » (rapport de la Commission Hulshof publié à l'issue de l'enquête menée sur l'arrivée, le séjour et le départ du *Probo Koala*, 30 novembre 2006, p. 30). En outre, Trafigura a déclaré que l'élimination des déchets aurait lieu « à la prochaine occasion propice » (traduction française par Amnesty International du jugement signifié à Trafigura Beheer BV, LJN (numéro national de l'affaire) : BN2149, Cour du district d'Amsterdam, 13/846003-06 (PROMIS), § 5.17).

<sup>497</sup> Annexe au point de vue du cabinet sur le *Probo Koala*, 16 mai 2007, p. 7, disponible sur <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/dossier/22343/kst-22343-169-b1?resultIndex=161&sorttype=1&sortorder=4> (en néerlandais). "De IVW was er niet van op de hoogte dat het wellicht om andere stoffen zou gaan dan in eerste instantie aan de IVW werden meegedeeld. Ook wist de IVW niet dat er monsters waren genomen op last van het OM. Overigens is tot op het moment van vandaag de samenstelling van de stoffen niet bekend." "IVW (Dutch Port State Control) was not aware that there may have been other substances on board as were reported to IVW in first instance. Nor did IVW know that samples of had been taken at instructions of the Public Prosecutor. By the way, until this moment the composition of the substances is unknown." (Traduction réalisée par Greenpeace)

<sup>498</sup> Convention MARPOL, article 2(3)(a) : « "Rejet", lorsqu'il se rapporte aux substances nuisibles ou aux effluents contenant de telles substances, désigne tout déversement provenant d'un navire, quelle qu'en soit la cause, et comprend tout écoulement, évacuation, épanchement, fuite, déchargement par pompage, émanation ou vidange. »

<sup>499</sup> Courriel interne de Trafigura daté du 27 décembre 2005, pièce n° 5914, *Yao Essaie Motto et autres c. Trafigura Limited et Trafigura Beheer BV* devant la Haute Cour de justice, Queen's Bench Division, requête n° HQ06X03370 : « Nous avons déjà contacté toutes les principales sociétés de stockage, les terminaux des États-Unis, de Singapour et d'Europe n'autorisent plus le nettoyage à la soude caustique puisque les organismes locaux de protection de l'environnement interdisent l'élimination de la soude caustique toxique après traitement. »

<sup>500</sup> Présentation des éléments de preuve pour Trafigura Beheer BV, N. Ahmed, S. Chertov, p. 36-38. Faits : sections 174 et 225 du Code pénal néerlandais.

<sup>501</sup> Article 10.37 de la Loi relative à la gestion de l'environnement / Wet van 13 juni 1979, houdende regelen met betrekking tot een aantal algemene onderwerpen op het gebied van de milieuhygiëne : "Het is verboden zich door afgifte aan een ander van bedrijfsafvalstoffen of gevaarlijke afvalstoffen te ontdoen."

<sup>502</sup> Dutch Environmental Management Act, disponible à l'adresse suivante: docs1.eia.nl/cms/Environmental%20Management%20Act%20[May%202004].pdf. Dans la section 10.37, para 2, la loi dresse la liste de certaines exceptions à l'interdiction de transfert de déchets dangereux. Cette question est abordée dans le *Hulshof Report of Findings*, depuis l'enquête jusqu'à la situation au moment de l'arrivée, du séjour et du départ du *Probo Koala*.

30 November 2006, p26.

<sup>503</sup> Reports of Finding from the investigation into the state of affairs around the arrival, stay and departure of the *Probo Koala* (« rapport Hulshof »), p. 26.

<sup>504</sup> Traduction française par Amnesty International du jugement signifié à Trafigura Beheer BV, LJN (numéro national de l'affaire) : BN2149, Cour du district d'Amsterdam, 13/846003-06 (PROMIS), § 5.

<sup>505</sup> Rapport du Rapporteur spécial sur les conséquences néfastes des mouvements et déversements de produits et déchets toxiques et nocifs pour la jouissance des droits de l'homme, Okechukwu Ibeanu, op. cit., § 44.

<sup>506</sup> Rapport Hulshof, op. cit.

<sup>507</sup> Convention de Bâle, article 1.4.

<sup>508</sup> Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 qui s'y rapporte (MARPOL).

<sup>509</sup> MARPOL 73/78, annexe II.

<sup>510</sup> Directive 2000/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2000 sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison.

<sup>511</sup> On trouve une obligation similaire dans la Loi néerlandaise de 1983 relative à la prévention de la pollution par les navires. Wet van 14 december 1983, houdende regelen ter voorkoming van verontreiniging door schepen.

- 
- <sup>512</sup> Directive 2000/59/CE, op. cit., article 7.
- <sup>513</sup> Courriel de Falcon Navigation adressé à BMA et daté du 3 juillet 2006 (pièce n° 4696, requête n° HQ06X03370, Haute Cour de justice, Queen's Bench Division).
- <sup>514</sup> Rapport Hulshof, op. cit.
- <sup>515</sup> Directive 2000/59/CE, op. cit., article 7(2).<sub>2</sub>
- <sup>516</sup> Traduction française par Amnesty International du jugement signifié à Trafigura Beheer BV, LJN (numéro national de l'affaire) : BN2149, Cour du district d'Amsterdam, 13/846003-06 (PROMIS), § 5.14.
- <sup>517</sup> Directive 2000/59/CE, op. cit., article 10.<sub>2</sub>
- <sup>518</sup> Directive 2001/106/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 décembre 2001 modifiant la directive 95/21/CE du Conseil concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des États membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (contrôle par l'État du port), article 11. L'âge du *Probo Koala* (20 ans) aurait également dû être pris en compte dans la décision d'effectuer une inspection renforcée. Le point 2 de l'annexe V prévoit que les « vraquiers de plus de douze ans calculés sur la base de la date de construction figurant dans les certificats de sécurité du navire » sont soumis à une inspection renforcée.
- <sup>519</sup> Directive 2000/59/CE, op. cit., article 11(2).
- <sup>520</sup> Ibid., article 6.
- <sup>521</sup> Rapport Hulshof, op. cit., p. 34.
- <sup>522</sup> Ibid., p. 24.
- <sup>523</sup> Comité des droits économiques, sociaux et culturels, *Observation générale n° 14 sur le droit à la santé*, § 39.
- <sup>524</sup> En septembre 2011, un groupe d'experts en droit international s'est réuni à Maastricht, sous les auspices de la Commission internationale de juristes et de l'Université de Maastricht, pour débattre du champ d'application des obligations au titre du PIDESC. Ils ont adopté les Principes de Maastricht relatifs aux obligations extraterritoriales des États dans le domaine des droits économiques, sociaux et culturels. Ces principes sont disponibles sur [www.maastrichtuniversity.nl/humanrights](http://www.maastrichtuniversity.nl/humanrights).
- <sup>525</sup> Principes de Maastricht relatifs aux obligations extraterritoriales des États dans le domaine des droits économiques, sociaux et culturels, disponibles sur [www.maastrichtuniversity.nl/humanrights](http://www.maastrichtuniversity.nl/humanrights), principe 13.
- <sup>526</sup> Réponse Mr L W Boogert Mr R S Mackor (présentée par le procureur devant le tribunal, 1<sup>er</sup> juillet 2010), traduction anglaise, p. 3.
- <sup>527</sup> Traduction française par Amnesty International du jugement signifié à Trafigura Beheer BV, LJN (numéro national de l'affaire) : BN2149, Cour du district d'Amsterdam, 13/846003-06 (PROMIS), § 8.3.3.4 : « Le manque de crédibilité de la déclaration de [nom 7, Ahmed] n'est pas remis en question simplement parce qu'il a indiqué spontanément au policier [nom 47, de Boer] l'origine des résidus le 15 août 2006 (xcvi). La conversation téléphonique entre le policier et [nom 7, Ahmed] a en réalité eu

lieu bien après celle entre ce même policier et [nom 25, Manousakis] à Falcon Navigation (xcvii), au cours de laquelle [nom 25, Manousakis], après avoir été interrogé (xcviii), a indiqué que contrairement à ce qui semblait être consigné dans le registre des hydrocarbures des opérations de nettoyage de cargaison et non de citerne avaient été effectuées. Lors de cette conversation, [nom 25, Manousakis] a dirigé le policier vers [nom 7, Ahmed] et lui a donné ses coordonnées de contact. Il semble évident que, à la suite de cette conversation avec le policier, [nom 25, Manousakis] a informé [nom 7, Ahmed] de cette conversation, rendant ainsi l'information communiquée par [nom 7, Ahmed] – le nettoyage d'essences – moins spontanée qu'elle pouvait le sembler. » Réponse Mr L W Boogert Mr R S Mackor (présentée par le procureur devant le tribunal, 1<sup>er</sup> juillet 2010), traduction anglaise, p. 3.

<sup>528</sup> Policier Y. de Boer interviewé par Greenpeace à Amsterdam le 26 avril 2012.

<sup>529</sup> Règlement (CEE) n° 259/93 du 1<sup>er</sup> février 1993 concernant la surveillance et le contrôle des transferts de déchets à l'entrée et à la sortie de la Communauté européenne, article 26(2).

<sup>530</sup> Okechukwu Ibeanu, *Rapport du Rapporteur spécial sur les conséquences néfastes des mouvements et déversements de produits et déchets toxiques et nocifs pour la jouissance des droits de l'homme*, op. cit., § 43.

<sup>531</sup> Section 10.37 de la Loi relative à la gestion de l'environnement. Traduction française par Amnesty International du jugement signifié à Trafigura Beheer BV, LJN (numéro national de l'affaire) : BN2149, Cour du district d'Amsterdam, 13/846003-06 (PROMIS), § 5.24.

<sup>532</sup> Traduction française par Amnesty International du jugement signifié à Trafigura Beheer BV, LJN (numéro national de l'affaire) : BN2149, Cour du district d'Amsterdam, 13/846003-06 (PROMIS), § 5.26.

<sup>533</sup> Mémoire interne de Trafigura daté du 23 septembre 2006, § 10, p 4.

<sup>534</sup> Report National Environmental Inspectorate 'Probo Koala in Amsterdam, feitenrelaas en relevante wetgeving, p.23. <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-22343-146-b1.pdf>.

<sup>535</sup> Report National Environmental Inspectorate 'Probo Koala in Amsterdam, feitenrelaas en relevante wetgeving, p.31. <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-22343-146-b1.pdf>.

<sup>536</sup> Rapport Hulshof, op. cit., p. 29.

<sup>537</sup> Ibid., p. 62.

<sup>538</sup> Article 8 de la Déclaration universelle des droits de l'homme, article 2(3) du Pacte international relatif aux droits civils et politiques, l'article 2 du Pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels, article 6 de la Convention internationale sur l'élimination de toutes les formes de discrimination raciale, article 2 de la Convention sur l'élimination de toutes les formes de discrimination à l'égard des femmes, article 14 de la Convention contre la torture, article 13 de la Convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales, article 25 de la Convention américaine relative aux droits de l'homme. ]

<sup>539</sup> *Le procureur c. André Rwamakuba*, affaire n° ICTR-98-44C-T, décision relative à la requête de la défense en juste réparation, § 40 (31 janvier 2007) ; *Le procureur c. André Rwamakuba*, affaire n° ICTR-98-44C-A, décision relative à l'appel interjeté contre la requête de la défense en juste réparation, § 23-25 (13 septembre 2007) ; et *Cantoral-Benavides c. Pérou*, Cour interaméricaine des

---

droits de l'homme, sér. C, n° 88, § 40 (3 décembre 2001).

<sup>540</sup> Comité des droits économiques, sociaux et culturels, *Observation générale n°9 : Application du Pacte au niveau national*, doc. ONU E/C.12/1998/24, 3 décembre 1998, § 2.

<sup>541</sup> Comité des droits économiques, sociaux et culturels, *Observation générale n°14 : Le droit au meilleur état de santé susceptible d'être atteint (article 12)*, E/C.12/2000/4, 11 août 2000, § 59.

<sup>542</sup> Principes fondamentaux et directives concernant le droit à un recours et à réparation des victimes de violations flagrantes du droit international relatif aux droits humains et de violations graves du droit international humanitaire (Principes fondamentaux), adoptés par l'Assemblée générale dans sa résolution 60/147 du 16 décembre 2005, disponible sur <http://www2.ohchr.org/french/law/reparation.htm> (consulté le 26 octobre 2011), principe 11. Même si les Principes fondamentaux traitent des obligations spécifiques des États concernant les violations flagrantes du droit relatif aux droits humains et les graves atteintes au droit humanitaire, ils sont établis sur la base d'obligations contenues dans de nombreux traités et autres instruments internationaux, applicables à toutes les violations des droits fondamentaux.

<sup>543</sup> Comité des droits de l'homme, *Observation générale n° 31 : La nature de l'obligation juridique générale imposée aux États parties au Pacte, CCPR/C/21/Rev.1/Add.13*, 26 mai 2004, § 15, *Opinion prise par le Comité pour l'élimination de la discrimination raciale, L.K. c. Pays-Bas*, CERD/C/42/D/4/1991, § 6.9. Pour de plus amples informations, voir Commission internationale de juristes, *Le droit à un recours et à obtenir réparation en cas de violations graves des droits de l'homme – Guide pratique*, 2006, p. 54, 61-63.

<sup>544</sup> Comité des droits de l'homme, *Observation générale n° 31*, § 18.

<sup>545</sup> Convention de Bâle, articles 4.4 et 9.5.

<sup>546</sup> *Affaire relative à l'usine de Chorzow (Allemagne c. Pologne)*, Cour permanente d'arbitrage, 1928, § 125.

<sup>547</sup> Principes fondamentaux, op. cit., principe 18.

<sup>548</sup> *Ibid.*, principe 19.

<sup>549</sup> *Ibid.*, principe 20.

<sup>550</sup> Ces principes ont été adoptés par l'Assemblée générale, dans sa résolution 60/147 du 16 décembre 2005. Ils « n'entraînent pas de nouvelles obligations en droit international ou interne, mais définissent des mécanismes, modalités, procédures et méthodes pour l'exécution d'obligations juridiques qui existent déjà en vertu du droit international des droits de l'homme et du droit international humanitaire, qui sont complémentaires bien que différents dans leurs normes » (voir le préambule des Principes fondamentaux).

<sup>551</sup> *Ibid.*, principe 20.

<sup>552</sup> *Ibid.*, principe 21.

<sup>553</sup> *Ibid.*, principe 22.

<sup>554</sup> *Ibid.*, principe 23.

- 
- <sup>555</sup> Ibid., principes 2(b), 3(c), 11(a), 12.
- <sup>556</sup> Ibid., principes 2(c), 3(d), 11(b), 15-23.
- <sup>557</sup> Comité des droits économiques, sociaux et culturels, Observation générale n° 9, § 9.
- <sup>558</sup> Projet d'articles sur la responsabilité de l'État pour fait internationalement illicite, article 47.
- <sup>559</sup> Principes directeurs relatifs aux entreprises et aux droits de l'homme : mise en œuvre du cadre de référence « Protéger, respecter et réparer » des Nations unies, rapport du Représentant spécial du Secrétaire général chargé de la question des droits de l'homme et des sociétés transnationales et autres entreprises, John Ruggie, A/HRC/17/31, 21 mars 2011.
- <sup>560</sup> Conseil économique et social, Déclaration sur les obligations des États parties concernant le secteur des entreprises et les droits économiques, sociaux et culturels, E/C.12/2011/1, 12 juillet 2011, § 5.
- <sup>561</sup> Geneviève Diallo, habitante d'Akouédo, entretien avec Amnesty International, février 2009.
- <sup>562</sup> République de la Côte d'Ivoire, Rapport de la Commission nationale d'enquête sur les déchets toxiques dans le district d'Abidjan, 15 novembre 2006, p. 5.
- <sup>563</sup> Ibid., p. 6.
- <sup>564</sup> Ibid., p. 6-12.
- <sup>565</sup> Ibid., p. 99.
- <sup>566</sup> Ibid., p. 67-68.
- <sup>567</sup> Ibid, p. 61-62.
- <sup>568</sup> Ibid., p. 61.
- <sup>569</sup> Ibid., p. 63-64.
- <sup>570</sup> Ibid., p. 64.
- <sup>571</sup> Au regard du droit interne, l'État de Côte d'Ivoire a interdit l'importation de déchets toxiques sur son territoire dans le cadre du Code de l'environnement et de la Loi portant protection de la santé publique et de l'environnement contre les effets des déchets industriels toxiques et nucléaires et des substances nocives. Les charges initiales incluaient des violations directes des Conventions de Bâle et MARPOL. Elles ont par la suite été abandonnées, seules les infractions pertinentes au droit national ont été retenues. Commission internationale d'enquête sur les déchets toxiques, 19 février 2007, p. 68-69 ; procès-verbal, Claude Dauphin, 25 septembre 2006, n° du parquet 38/2006.
- <sup>572</sup> Loi n° 88-651 du 7 juillet 1988 portant protection de la santé publique et de l'environnement contre les effets des déchets industriels toxiques et nucléaires et des substances nocives, disponible sur <http://legis.ci/questionsevironnementdechets1.php> (consulté le 17 novembre 2011).
- <sup>573</sup> Loi n° 96-766 du 3 octobre 1996 portant Code de l'environnement, disponible sur [bch.cbd.int/database/attachment/?id=1035](http://bch.cbd.int/database/attachment/?id=1035) (consulté le 17 novembre 2011).
- <sup>574</sup> Décision n° 42 de la Cour d'appel d'Abidjan, audience du 19 mars 2008.
- <sup>575</sup> Décision n° 42 de la Cour d'appel d'Abidjan, audience du 19 mars 2008.

<sup>576</sup> Dans le deuxième enregistrement de l'interrogatoire de Dauphin lors de la première audition, daté du 25 septembre 2006, les charges retenues contre lui sont définies de la manière suivante : « À Abidjan, du 19 au 20 août 2006, il a [...] enfreint les dispositions de la Convention de BASLE [sic] relative aux mouvements transfrontières et à l'élimination des déchets dangereux en procédant au transport illicite de déchets dangereux vers la Côte d'Ivoire ; il a, au même moment et au même endroit, enfreint les dispositions du Code de l'environnement en entraînant le stockage sur le territoire ivoirien de déchets qui ont pollué l'environnement du district d'Abidjan. Ces agissements relèvent de l'article 1 de la Convention de BASLE et des articles 97, 99 et 101 du Code de l'environnement. »

<sup>577</sup> En vertu du droit pénal ivoirien, les personnes morales ne peuvent être considérées comme pénalement responsables dans le cas des chefs d'accusation spécifiques qui ont été retenus. Voir l'article 97 de la Loi n° 1981-640 du 31 juillet 1981, instituant le Code pénal, disponible sur : [www.unhcr.org/refworld/category\\_LEGAL,,,CIV,3ae6b5860,0.html](http://www.unhcr.org/refworld/category_LEGAL,,,CIV,3ae6b5860,0.html).

<sup>578</sup> Loi n° 88-651 du 7 juillet 1988 portant protection de la santé publique et de l'environnement contre les effets des déchets industriels toxiques et nucléaires et des substances nocives : « Lorsque l'infraction est commise dans le cadre de l'activité d'une personne morale, la responsabilité pénale incombe à toute personne physique préposée ou non, qui de par ses fonctions, a la responsabilité de la gestion, de la surveillance ou du contrôle de cette activité. La personne morale en cause est tenue solidairement avec le ou les condamnés au paiement des amendes, réparations civiles, frais et dépens. » (disponible sur <http://legis.ci/questionsevironnementdechets1.php>, consulté en mai 2012).

<sup>579</sup> République de la Côte d'Ivoire, *Rapport de la Commission nationale d'enquête sur les déchets toxiques dans le district d'Abidjan*, 15 novembre 2006, p. 61-62.

<sup>580</sup> L'État de Côte d'Ivoire, trois groupes de défense des victimes et les représentants de deux personnes décédées se sont constitués parties civiles pour obtenir des dommages et intérêts (l'État de Côte d'Ivoire s'était initialement désisté de cette action après l'accord signé avec Trafigura, mais l'a reprise après l'abandon des poursuites contre les parties Trafigura). Le tribunal devait se prononcer à ce sujet lors du procès, mais il a reporté sa décision à une audience ultérieure. L'affaire était toujours en instance en avril 2011. Après le procès, d'autres recours visant Trafigura et l'État de Côte d'Ivoire ont été formés au nom des personnes décédées. La procédure est toujours en cours. Fédération internationale des ligues des droits de l'homme (FIDH), *L'affaire du Probo Koala ou la catastrophe du déversement des déchets toxiques en Côte d'Ivoire*.

<sup>581</sup> *Protocole d'accord entre l'État de Côte d'Ivoire et les parties Trafigura*, 13 février 2007.

<sup>582</sup> Ibid., article 2.4. Le 4 avril 2008, Trafigura a effectué un second versement, d'un montant de 10 milliards de francs CFA (environ 20 millions de dollars), au gouvernement ivoirien pour règlement définitif du protocole d'accord. Cette somme couvrait les coûts supplémentaires des opérations de nettoyage et incluait les 5 milliards de francs CFA initialement alloués à la construction d'une usine de traitement des ordures ménagères.

<sup>583</sup> *Protocole d'accord entre l'État de Côte d'Ivoire et les parties Trafigura*, 13 février 2007.

<sup>584</sup> Ibid., articles 3.2 et 4.2.

<sup>585</sup> Voir par exemple [www.afrik.com/article11203.html](http://www.afrik.com/article11203.html) (14 février 2007).

<sup>586</sup> Communiqué du-porte parole de la présidence de la République relatif à l'indemnisation des

---

victimes des déchets toxiques, 21 juin 2007.

<sup>587</sup> République de Côte d'Ivoire, ministère de l'Économie et des Finances, *Situation des paiements des victimes des déchets toxiques*, 29 octobre 2008.

<sup>588</sup> Communiqué du porte-parole de la présidence de la République relatif à l'indemnisation des victimes des déchets toxiques, 21 juin 2007 ; voir également République de Côte d'Ivoire, Ministère de l'Économie et des Finances, *Situation des paiements des victimes des déchets toxiques*, 29 octobre 2008.

<sup>589</sup> Communiqué du-porte parole de la présidence de la République relatif à l'indemnisation des victimes des déchets toxiques, 21 juin 2007, p. 6.

<sup>590</sup> Ibid., p. 5.

<sup>591</sup> Enquête de la Ligue ivoirienne des droits de l'homme (LIDHO) mentionnée dans le Rapport annuel d'activité 2009.

<sup>592</sup> Déclaration d'un membre du Collectif des travailleurs de Vridi, entretien avec Amnesty International lors de sa mission en Côte d'Ivoire en 2009.

<sup>593</sup> Communiqué du-porte parole de la présidence de la République relatif à l'indemnisation des victimes des déchets toxiques, 21 juin 2007, p. 5.

<sup>594</sup> Déclaration de Salif Konate, entretien avec Amnesty International lors de sa mission en Côte d'Ivoire en 2009.

<sup>595</sup> Au 21 juin 2007, 1 franc CFA – BCEAO = 0,0020426155 dollars.

<sup>596</sup> Déclaration de Salif Konate, entretien avec Amnesty International lors de sa mission en Côte d'Ivoire en 2009.

<sup>597</sup> Rapport de la Conférence des Parties à la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination sur les travaux de sa huitième réunion, UNEP/CHW.8/16, § 25, disponible sur <http://archive.basel.int/meetings/cop/cop8/docs/16f.pdf> (consulté le 24 octobre 2011).

<sup>598</sup> Haut-Commissariat aux droits de l'homme, *Conclusion de la mission du Rapporteur spécial sur les effets des déchets toxiques en Côte d'Ivoire*, 8 août 2008, disponible sur [www.ohchr.org/FR/NewsEvents/Pages/DisplayNews.aspx?NewsID=8677&LangID=F](http://www.ohchr.org/FR/NewsEvents/Pages/DisplayNews.aspx?NewsID=8677&LangID=F) (consulté en mai 2012).

<sup>599</sup> République de Côte d'Ivoire, ministère de l'Économie et des Finances, *Situation des paiements des victimes des déchets toxiques*, 29 octobre 2008.

<sup>600</sup> RFI, *Déchets toxiques, les sous mal répartis*, 26 juin 2007, disponible sur [www.rfi.fr/actufr/articles/090/article\\_53319.asp](http://www.rfi.fr/actufr/articles/090/article_53319.asp) ; IciLome, *Côte d'Ivoire : manifestation des victimes des déchets toxiques*, 17 juillet 2007, disponible sur [www.icilome.com/nouvelles/news.asp?id=1&idnews=8497](http://www.icilome.com/nouvelles/news.asp?id=1&idnews=8497) ; Koffi.net, *Déchets toxiques. Répartition des 100 milliards de Trafigura - La grande magouille de la présidence*, 28 juin 2007, disponible sur [www.koffi.net/koffi/actualite/11829-Dechets-toxiques-Repartition-des-100-milliards-de-Trafigura-La-grande-magouille-de-la-presidence.htm](http://www.koffi.net/koffi/actualite/11829-Dechets-toxiques-Repartition-des-100-milliards-de-Trafigura-La-grande-magouille-de-la-presidence.htm).

---

<sup>601</sup> *Protocole d'accord entre l'État de Côte d'Ivoire et les parties Trafigura*, 13 février 2007, article 4(2).

<sup>602</sup> Voir [www.afrik.com/article11203.html](http://www.afrik.com/article11203.html), 14 février 2007 (consulté en mai 2012).

<sup>603</sup> Le Figaro, Déchets toxiques ivoiriens : "Trafigura n'a aucune responsabilité", disponible sur [www.lefigaro.fr/international/20070214.WWW000000531\\_dechets\\_toxiques\\_ivoiriens\\_trafigura\\_na\\_une\\_responsabilite\\_.html](http://www.lefigaro.fr/international/20070214.WWW000000531_dechets_toxiques_ivoiriens_trafigura_na_une_responsabilite_.html) (consulté en mai 2012).

<sup>604</sup> Crédit documentaire, Banque internationale pour le commerce et l'industrie en Côte d'Ivoire (BICICI).

<sup>605</sup> *Fraternité Matin*, *Le protocole est un bon arrangement*, 18 mars 2007.

<sup>606</sup> S'agissant des accusations de complicité d'empoisonnement, la cour d'appel a estimé que, comme Morrero et Short avaient informé WAIBS et Puma Energy-CI de l'arrivée du *Probo Koala*, et fait appel aux services de WAIBS et Tommy pour traiter les résidus, ils n'avaient pas personnellement commis d'infraction. Ils ont donc bénéficié d'un non-lieu. Décision n° 42 de la Cour d'appel d'Abidjan, audience du 19 mars 2008.

<sup>607</sup> Décision n° 42 de la Cour d'appel d'Abidjan, audience du 19 mars 2008, p. 25-26.

<sup>608</sup> Procès-verbal d'interrogatoire, Claude Dauphin, 28 septembre 2006.

<sup>609</sup> République de la Côte d'Ivoire, *Rapport de la Commission nationale d'enquête sur les déchets toxiques dans le district d'Abidjan*, 15 novembre 2006, p. 61.

<sup>610</sup> Voir par exemple le courriel entre J. Marrero et N. Kablan, en date du 24 août 2006, (pièce n° 9417, *Yao Essaie Motto v Others and Trafigura Limited and Trafigura Beheer BV*, Haute Cour de justice d'Angleterre et du Pays de Galles, Queen's Bench Division, requête n° HQ06X03370). [.././././5\\_Administration/REPORT\\_SOURCES/2006\\_08\\_10\\_14h01\\_rec9254.doc](http://www.justice.gov.uk/.../5_Administration/REPORT_SOURCES/2006_08_10_14h01_rec9254.doc) Voir également le courriel entre L. Christophilopoulos et J. Marrero, en date du 18 août 2006, (pièce n° 9254, *Yao Essaie Motto v Others and Trafigura Limited and Trafigura Beheer BV*, Haute Cour de justice d'Angleterre et du Pays de Galles, Queen's Bench Division, requête n° HQ06X03370). [.././././5\\_Administration/REPORT\\_SOURCES/2006\\_08\\_10\\_14h01\\_rec9254.doc](http://www.justice.gov.uk/.../5_Administration/REPORT_SOURCES/2006_08_10_14h01_rec9254.doc)

<sup>611</sup> Décision n° 42 de la Cour d'appel d'Abidjan, audience du 19 mars 2008, p. 26-29.

<sup>612</sup> République de la Côte d'Ivoire, *Rapport de la Commission nationale d'enquête sur les déchets toxiques dans le district d'Abidjan*, 15 novembre 2006, p. 62-63.

<sup>613</sup> Décision n° 42 de la Cour d'appel d'Abidjan, audience du 19 mars 2008, p. 24-25.

<sup>614</sup> Décision n° 42 de la Cour d'appel d'Abidjan, audience du 19 mars 2008, p. 24-25.

<sup>615</sup> République de la Côte d'Ivoire, *Rapport de la Commission nationale d'enquête sur les déchets toxiques dans le district d'Abidjan*, 15 novembre 2006, p. 61-62.

<sup>616</sup> Loi n° 88-651 du 7 juillet 1988 portant protection de la santé publique et de l'environnement contre les effets des déchets industriels toxiques et nucléaires et des substances nocives : « Lorsque l'infraction est commise dans le cadre de l'activité d'une personne morale, la responsabilité pénale

---

incombe à toute personne physique préposée ou non, qui de par ses fonctions, a la responsabilité de la gestion, de la surveillance ou du contrôle de cette activité. La personne morale en cause est tenue solidairement avec le ou les condamnés au paiement des amendes, réparations civiles, frais et dépens. », disponible sur <http://legis.ci/questionsenvironnementdechets1.php> (consulté en mai 2012).

<sup>617</sup> Décision n° 42 de la Cour d'appel d'Abidjan, audience du 19 mars 2008.

<sup>618</sup> Les avocats de la défense ont dénoncé l'absence de témoins clés de Trafigura, ce qui, selon eux, compromettrait leur capacité à défendre leurs clients. Le 1<sup>er</sup> octobre 2008, l'avocat de Salomon Ugborugbo (société Tommy) a déposé une demande de citation de témoins visant Jean-Pierre Valentini et N'zi Kablan. D'autres avocats de la défense, y compris ceux représentant l'État de Côte d'Ivoire, ont avancé que la comparution de représentants de Trafigura était nécessaire afin de faire éclater la vérité. Fédération internationale des ligues des droits de l'homme (FIDH), op. cit., p. 29.

<sup>619</sup> Cour d'appel d'Abidjan, arrêt d'acquiescement et de condamnation, 22 octobre 2008.

[./././5 Administration/REPORT SOURCES/Arret d'acquiescement et de condamnation 22 octobre 2008.PDF](#)

<sup>620</sup> N'Tamon N'Drin, paysan de Djibi-village, entretien avec Amnesty International, février 2009.

<sup>621</sup> « L'équipe dépêchée en Côte d'Ivoire par TREDI International pour l'enlèvement des déchets toxiques, est composée de 25 membres dont 23 techniciens. » Présentation de Tredi International, Cellule opérationnelle de coordination du plan national de lutte contre les déchets toxiques, Cabinet du Premier ministre, République de Côte d'Ivoire, 20 septembre 2006.

<sup>622</sup> Burgeap, *Audit environnemental en application du paragraphe 2.2 du protocole d'accord signé le 13/02/2007 entre les Parties État de Côte d'Ivoire et Trafigura*, rapport d'audit – phase 1, p. 7-8. Une version du contrat signé avec Tredi est incluse dans le rapport, mais on ne sait pas s'il s'agit du contrat entier. Il est probable que ce contrat a été rédigé à l'issue d'une mission d'assistance technique menée officiellement par le gouvernement français le 7 septembre 2006. Un spécialiste du Système d'évaluation et de coordination des Nations unies en cas de catastrophe (UNDAC) était présent lors des discussions entre le gouvernement ivoirien et Tredi. Un compte rendu de la réunion entre les représentants de l'UNDAC et les autorités ivoiriennes est disponible dans l'annexe II du rapport de la mission de l'UNDAC, 11-19 septembre 2006.

<sup>623</sup> Renseignements obtenus de manière confidentielle par Greenpeace Pays-Bas auprès d'une source qui a joué un rôle important dans le processus de nettoyage. Voir aussi le rapport de situation n° 5 de l'OCHA, 14 septembre 2006 : « Les autorités s'efforcent encore d'établir une liste complète de tous les sites de déversement. Les sites sont très différents en termes de taille et de nature. L'un d'entre eux, par exemple, est situé à proximité de la principale décharge de la ville, certains longent des routes, un autre se trouve dans un canal qui se jette dans un lac. Certains sites ont été pollués par des déchets liquides, sur d'autres sites, les déchets se sont déjà infiltrés dans le sol. »

<sup>624</sup> Renseignements obtenus de manière confidentielle par Greenpeace Pays-Bas auprès d'une source qui a joué un rôle important dans le processus de nettoyage.

<sup>625</sup> Ce point a été confirmé par des victimes qu'Amnesty International a rencontrées. Chef Motto, entretien avec Amnesty International, février 2009 (Abidjan) et mai 2011 (par téléphone), Désiré N'Tamon, entretien avec Amnesty International, décembre 2010 et mai 2011 (par téléphone).

<sup>626</sup> *Rapport de situation n° 12*, OCHA, 4 octobre 2006.

<sup>627</sup> Burgeap, *Audit environnemental en application du paragraphe 2.2 du protocole d'accord signé le 13/02/2007 entre les Parties État de Côte d'Ivoire et Trafigura*, rapport d'audit – phase 1, p. 8-9.

<sup>628</sup> Ibid., p. 10.

<sup>629</sup> Voir [www.dechetstoxiques.gouv.ci/faits1.php](http://www.dechetstoxiques.gouv.ci/faits1.php) (consulté le 23 mars 2011).

<sup>630</sup> Renseignements obtenus de manière confidentielle par Greenpeace Pays-Bas auprès d'une source qui a joué un rôle important dans le processus de nettoyage.

<sup>631</sup> D'après des sources proches des opérations de nettoyage. Un programme télévisé diffusé sur Nova Television le 18 octobre 2007 a affirmé que le gouvernement ivoirien avait résilié le contrat conclu avec Tredi ([www.novatv.nl/page/detail/uitzendingen/5523#](http://www.novatv.nl/page/detail/uitzendingen/5523#)). Par ailleurs, un courrier du ministère des Finances adressé le 9 mars 2007 à la présidente de la Cellule opérationnelle de coordination du plan national de lutte contre les déchets toxiques mentionnait le motif de résiliation du contrat : « Compte tenu des évolutions enregistrées dans la gestion du dossier des déchets toxiques, je confirme qu'il ne me semble pas opportun d'approuver de nouveaux avenants avec la société TREDI. En effet, aux termes des dernières négociations conduites par la Présidence de la République, la société TRAFIGURA s'engageait, entre autres, à prendre en charge les frais de dépollution de nouveaux sites éventuels et de consolidation des sites déjà traités. Dans ces conditions, il me paraît indiqué de définir les modalités pratiques de mise en œuvre de ce nouveau schéma. Aussi ai-je sursis à l'approbation de l'avenant n° 6 afin qu'il y soit pourvu selon la nouvelle donne. » Burgeap, *Audit environnemental en application du paragraphe 2.2 du protocole d'accord signé le 13/02/2007 entre les Parties État de Côte d'Ivoire et Trafigura*, rapport d'audit – phase 1, p. 9. [./././5 Administration/REPORT SOURCES/Audit phase 1 LDO0135.doc](#)

<sup>632</sup> Lors d'un programme télévisé diffusé le 18 octobre 2007 sur Nova Television, un porte-parole de la société Tredi a déclaré : « Il y a incontestablement plus de 6 000 tonnes de matériaux très pollués. Et le nouveau gouvernement a manifestement choisi une nouvelle approche. » Voir [www.novatv.nl/page/detail/uitzendingen/5523#](http://www.novatv.nl/page/detail/uitzendingen/5523#) (consulté le 9 janvier 2012).

<sup>633</sup> Greenpeace a écrit au gouvernement ivoirien pour demander des précisions sur ce point, mais n'a pas reçu de réponse.

<sup>634</sup> Burgeap, *Audit environnemental en application du paragraphe 2.2 du protocole d'accord signé le 13/02/2007 entre les Parties État de Côte d'Ivoire et Trafigura*, rapport d'audit – phase 1, p. 9.

<sup>635</sup> Au 13 février 2007, 1 FCFA = 0,0019851987 dollars ([www.xe.com/ucc/](http://www.xe.com/ucc/)).

<sup>636</sup> *Protocole d'accord entre l'État de Côte d'Ivoire et les parties Trafigura*, 13 février 2007, article 2.1.

<sup>637</sup> Ibid., article 2.2.

<sup>638</sup> Aux termes du protocole d'accord, l'État ivoirien et Trafigura assumaient la responsabilité de cet audit. Trafigura s'engageait à l'organiser et à en prendre à sa charge les coûts en contactant un organisme public compétent et/ou une société « de renommée internationale ». Voir le Protocole d'accord entre l'État de Côte d'Ivoire et les parties Trafigura, 13 février 2007, article 2.2 : « Les Parties Trafigura s'engagent à prendre en charge l'identification et la dépollution complémentaire des sites pouvant encore contenir des déchets se rapportant aux Événements [...]. Les frais relatifs à l'audit et au constat prévus au présent paragraphe 2.2 seront pris en charge par les Parties Trafigura. »

<sup>639</sup> « Lors de la réunion de restitution de la première phase, tenue à Paris le 6 juillet 2007, les deux Parties ont souhaité modifier le déroulement de la deuxième phase de l'Audit en fixant une priorité

---

d'intervention sur les deux sites de la route d'Alépé sur la commune d'Abobo », *Audit environnemental en application du paragraphe 2.2 du protocole d'accord signé le 13/02/2007 entre les Parties État de Côte d'Ivoire et Trafigura*, rapport d'audit – phase 2, p. 3.

<sup>640</sup> Burgeap, *ibid.*, p. 3.

<sup>641</sup> Burgeap, *ibid.*, p. 17.

<sup>642</sup> Le gouvernement ivoirien n'a pas approuvé les modifications que Tredi proposait d'apporter au contrat pour la route d'Alépé. La société souhaitait apparemment éliminer la terre contaminée qui avait été extraite, et nettoyer une large zone sableuse isolée. Renseignements obtenus de manière confidentielle par Greenpeace Pays-Bas auprès d'une source qui a joué un rôle important dans le processus de nettoyage.

<sup>643</sup> Enviro2B, *Déchets toxiques ivoiriens : nouveau retard*, 2 octobre 2007, disponible sur [www.enviro2b.com/2007/10/02/dechets-toxiques-ivoiriens-nouveau-retard/](http://www.enviro2b.com/2007/10/02/dechets-toxiques-ivoiriens-nouveau-retard/) (consulté le 23 mars 2010). Greenpeace a contacté Biogénie début 2010. La société a refusé de s'exprimer et a conseillé à Greenpeace de s'adresser au gouvernement ivoirien. Greenpeace a alors contacté le Centre ivoirien antipollution (CIAPOL) en juin 2010 puis en novembre 2010 pour obtenir des informations, mais n'a obtenu aucune réponse.

<sup>644</sup> Voir [www.trafigura.com/our\\_news/probo\\_koala\\_updates.aspx#aPhQOw1HC5PP](http://www.trafigura.com/our_news/probo_koala_updates.aspx#aPhQOw1HC5PP), communiqué de presse diffusé en avril 2008 (consulté en juin 2010). [Consider removing statement or adding that statement no longer available]

<sup>645</sup> Au 4 avril 2008, 1 FCFA = 0,0023989584 dollars ([www.xe.com/ucc/](http://www.xe.com/ucc/)).

<sup>646</sup> *Avenant au Protocole d'accord du 13 février 2007*, 4 avril 2008.

<sup>647</sup> « Suite à l'accord complémentaire final signé en avril 2008, l'Etat ivoirien a confirmé être pleinement satisfait que Trafigura avait respecté toutes ses obligations en vertu de l'Accord de février 2007 », Trafigura, Fiche d'information sur le *Probo Koala*, janvier 2010, disponible sur <http://www.trafigura.com/PDF/TrafiguraProboKoalaFactsheetFrench.pdf> (consulté en mai 2012).

<sup>648</sup> Voir [www.novatv.nl/page/detail/uitzendingen/5523#](http://www.novatv.nl/page/detail/uitzendingen/5523#), Nova TV, Pays-Bas, 18 octobre 2007 (consulté le 9 janvier 2012). Certains craignent que la méthode de biodégradation ne soit peut-être pas adaptée au type de pollution identifié sur les sites d'Abidjan où des déchets toxiques du *Probo Koala* ont été déversés.

<sup>649</sup> Rapporteur spécial sur les conséquences néfastes des mouvements et déversements illicites de produits et déchets toxiques et nocifs pour la jouissance des droits de l'homme, Okechukwu Ibeanu, cité dans un article de l'IRIN : *Côte d'Ivoire : Les déchets toxiques, une menace qui subsiste*, 20 août 2008, disponible sur <http://www.irinnews.org/fr/Report/79910/C%C3%94TE-D-IVOIRE-Les-d%C3%A9chets-toxiques-une-menace-qui-subsiste> (consulté en mai 2012). Un an plus tard, en septembre 2009, le Rapporteur spécial a réitéré ses inquiétudes dans un rapport officiel (doc. ONU A/HRC/12/26/Add.2, op. cit., § 61).

<sup>650</sup> Haut-Commissariat aux droits de l'homme, *Conclusion de la mission du Rapporteur spécial sur les effets des déchets toxiques en Côte d'Ivoire*, 8 août 2008, disponible sur <http://www.ohchr.org/FR/NewsEvents/Pages/DisplayNews.aspx?NewsID=8677&LangID=F> (consulté le 26 octobre 2011).

- 
- <sup>651</sup> D'après les déclarations détaillées écrites faites par les chauffeurs de camions-citernes à l'intention de Trafigura. Éléments recueillis par Greenpeace.
- <sup>652</sup> Entretien avec une source proche du processus de décontamination. Le nom n'est pas publié à la demande de l'intéressé.
- <sup>653</sup> Déclaration d'un membre du Collectif des travailleurs de Vridi, entretien avec Amnesty International, février 2009
- <sup>654</sup> Chef Motto, mission d'Amnesty International en Côte d'Ivoire, entretien avec Amnesty International, février 2009.
- <sup>655</sup> Employés du CIAPOL, entretien avec Amnesty International, février 2009.
- <sup>656</sup> Témoignage recueilli par Greenpeace Pays-Bas.
- <sup>657</sup> Désiré N'Tamon (Djibi-village), entretien avec Amnesty International, décembre 2010.
- <sup>658</sup> Angèle N'Tamon, infirmière, entretien avec Amnesty International, décembre 2010.
- <sup>659</sup> Voir  
[http://www.trafigura.com/our\\_news/probo\\_koala\\_updates/timeline/2009/july/wsp\\_publishes\\_independen\\_t\\_repo.aspx?top=237](http://www.trafigura.com/our_news/probo_koala_updates/timeline/2009/july/wsp_publishes_independen_t_repo.aspx?top=237) (consulté le 10 juin 2012).
- <sup>660</sup> À ce jour, Trafigura a refusé de publier les rapports de WSP et, à notre connaissance, n'a autorisé qu'un seul journaliste (néerlandais, K. Knip, *NRC Handelsblad*) à y avoir accès en toute confidentialité.
- <sup>661</sup> Dr Bleu, entretien téléphonique avec Amnesty International, juin 2011.
- <sup>662</sup> Rachel Gogoua, présidente de l'Association des victimes d'Akouédo-Extension, entretien avec Amnesty International (Abidjan), février 2009.
- <sup>663</sup> Okechukwu Ibeanu, *Rapport du Rapporteur spécial sur les conséquences néfastes des mouvements et déversements de produits et déchets toxiques et nocifs pour la jouissance des droits de l'homme*, op. cit., § 86(f).
- <sup>664</sup> Geneviève Diallo, habitante d'Akouédo, entretien d'Amnesty International, Abidjan, février 2009.
- <sup>665</sup> Une action a également été intentée auprès du ministère public français en raison de la nationalité de deux cadres de Trafigura. Cette question n'est pas abordée en détails dans ce rapport.
- <sup>666</sup> Claude Dauphin, président de Trafigura, a d'abord été inculpé de plusieurs infractions, notamment d'exportation illégale de déchets d'Europe vers un pays d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique (ACP), mais a fait appel de ses convocations et a obtenu gain de cause.
- <sup>667</sup> La société APS a avancé qu'elle n'était pas responsable « puisque les déchets n'avaient pas été acceptés au moment de leur nouveau transfert sur le *Probo Koala* ». Le tribunal a rejeté cet argument. Il a jugé « que la procédure d'acceptation décrite dans ce permis était en fait déjà terminée au moment de la collecte physique des résidus », ce qui signifiait « [qu']après cette collecte, APS n'était autorisée qu'à remettre les résidus à une entreprise de traitement des déchets certifiée ». Le tribunal a ensuite affirmé que « le *Probo Koala* n'était pas une entreprise de traitement des déchets certifiée » et que, par conséquent, « en retransférant les résidus sur ce navire, APS a agi en violation de l'article 10.37 de la loi sur la gestion de l'environnement ». « *Samenvatting vonnissen Broom*

II » (résumé des verdicts), Partie III, Examen au fond des affaires, disponible en néerlandais à l'adresse [www.rechtspraak.nl/NR/rdonlyres/B23246A4-B778-4F10-8F76-DBB2E8AE334B/0/SamenvattingvonnissenBROOMIgeanonimiseerd.pdf](http://www.rechtspraak.nl/NR/rdonlyres/B23246A4-B778-4F10-8F76-DBB2E8AE334B/0/SamenvattingvonnissenBROOMIgeanonimiseerd.pdf) (consulté le 25 octobre 2010), traduction d'Amnesty International, p. 8.

<sup>668</sup> Le tribunal a jugé que, comme la « municipalité est la seule institution chargée de la mise en œuvre administrative de l'article 10.37, [...] l'autorité d'appliquer la loi doit [...] être une fonction exclusivement administrative ». Par conséquent, « le parquet ne peut pas la poursuivre pour ces actes, et il lui est donc dans l'impossibilité d'engager des poursuites dans cette affaire ». « *Samenvatting vonnissen Broom II* » (résumé des verdicts), Partie III, Examen au fond des affaires, disponible en néerlandais à l'adresse [www.rechtspraak.nl/NR/rdonlyres/B23246A4-B778-4F10-8F76-DBB2E8AE334B/0/SamenvattingvonnissenBROOMIgeanonimiseerd.pdf](http://www.rechtspraak.nl/NR/rdonlyres/B23246A4-B778-4F10-8F76-DBB2E8AE334B/0/SamenvattingvonnissenBROOMIgeanonimiseerd.pdf) (consulté le 25 octobre 2010), traduction d'Amnesty International, p. 7.

<sup>669</sup> Rechtspraak.nl, « *Samenvatting vonnissen Broom II* » (résumé des verdicts), Partie III, Examen au fond des affaires, disponible en néerlandais à l'adresse [www.rechtspraak.nl/NR/rdonlyres/B23246A4-B778-4F10-8F76-DBB2E8AE334B/0/SamenvattingvonnissenBROOMIgeanonimiseerd.pdf](http://www.rechtspraak.nl/NR/rdonlyres/B23246A4-B778-4F10-8F76-DBB2E8AE334B/0/SamenvattingvonnissenBROOMIgeanonimiseerd.pdf) (consulté le 25 octobre 2010), traduction d'Amnesty International, p. 8.

<sup>670</sup> Règlement (CEE) n° 259/93 du Conseil, du 1<sup>er</sup> février 1993, concernant la surveillance et le contrôle des transferts de déchets à l'entrée et à la sortie de la Communauté européenne. Cette loi a ensuite été remplacée par le règlement (CE) n° 1013/2006 du Parlement européen et du Conseil du 14 juin 2006 concernant les transferts de déchets, applicable depuis le 12 juillet 2007.

<sup>671</sup> Traduction en français par Amnesty International du verdict prononcé à l'encontre de Trafigura Beheer BV, LJN (numéro de jurisprudence nationale) : BN2149, tribunal de district d'Amsterdam, 13/846003-06 (PROMIS), § 8.2.2

<sup>672</sup> Traduction en français par Amnesty International du verdict prononcé à l'encontre de Trafigura Beheer BV, LJN (numéro de jurisprudence nationale) : BN2149, tribunal de district d'Amsterdam, 13/846003-06 (PROMIS), § 8.3.2.10. « Trafigura a fait valoir que les résidus n'ont pas été transportés des Pays-Bas en Côte d'Ivoire, contrairement à ce qui lui a été reproché. Au moment où le *Probo Koala* a quitté Amsterdam avec les résidus à son bord, il n'était pas prévu de transférer ces déchets en Côte d'Ivoire. En outre, même s'il a pu être prouvé qu'ils ont été exportés depuis les Pays-Bas, rien ne prouve l'exportation vers la Côte d'Ivoire : en effet, l'exportation était déjà terminée au moment où le *Probo Koala* a pénétré pour la première fois dans les eaux territoriales d'un pays ACP, en particulier dans les eaux mauritaniennes ou, après un examen plus approfondi, togolaises. »

<sup>673</sup> Traduction en français par Amnesty International du verdict prononcé à l'encontre de Trafigura Beheer BV, LJN (numéro de jurisprudence nationale) : BN2149, tribunal de district d'Amsterdam, 13/846003-06 (PROMIS), § 8.3.2.13.

<sup>674</sup> Traduction en français par Amnesty International du verdict prononcé à l'encontre de Trafigura Beheer BV, LJN (numéro de jurisprudence nationale) : BN2149, tribunal de district d'Amsterdam, 13/846003-06 (PROMIS), § 12. « *Samenvatting vonnissen Broom II* » (résumé des verdicts), Partie III, p. 8.

<sup>675</sup> « *Samenvatting vonnissen Broom II* » (résumé des verdicts), Partie III, Examen au fond des affaires, disponible en néerlandais à l'adresse [www.rechtspraak.nl/NR/rdonlyres/B23246A4-B778-4F10-8F76-DBB2E8AE334B/0/SamenvattingvonnissenBROOMIgeanonimiseerd.pdf](http://www.rechtspraak.nl/NR/rdonlyres/B23246A4-B778-4F10-8F76-DBB2E8AE334B/0/SamenvattingvonnissenBROOMIgeanonimiseerd.pdf) (consulté le 25 octobre 2010),

---

traduction en français par Amnesty International, p. 10.

<sup>676</sup> Traduction en français par Amnesty International du verdict prononcé à l'encontre de Trafigura Beheer BV, LJN (numéro de jurisprudence nationale) : BN2149, tribunal de district d'Amsterdam, 13/846003-06 (PROMIS)

<sup>677</sup> Rechtspraak.nl, « Samenvatting vonnissen Broom II » (résumé des verdicts), Partie III, Examen au fond des affaires, disponible à l'adresse [www.rechtspraak.nl/NR/rdonlyres/B23246A4-B778-4F10-8F76-DBB2E8AE334B/0/SamenvattingvonnissenBROOMIIgeanonimiseerd.pdf](http://www.rechtspraak.nl/NR/rdonlyres/B23246A4-B778-4F10-8F76-DBB2E8AE334B/0/SamenvattingvonnissenBROOMIIgeanonimiseerd.pdf) (consulté le 25 octobre 2010), traduction en français par Amnesty International, p. 11.

<sup>678</sup> Rechtspraak.nl, « Samenvatting vonnissen Broom II » (résumé des verdicts), Partie III, Examen au fond des affaires, disponible à l'adresse [www.rechtspraak.nl/NR/rdonlyres/B23246A4-B778-4F10-8F76-DBB2E8AE334B/0/SamenvattingvonnissenBROOMIIgeanonimiseerd.pdf](http://www.rechtspraak.nl/NR/rdonlyres/B23246A4-B778-4F10-8F76-DBB2E8AE334B/0/SamenvattingvonnissenBROOMIIgeanonimiseerd.pdf) (consulté le 25 octobre 2010), traduction en français par Amnesty International, p. 11-12. Traduction en français par Amnesty International du verdict prononcé à l'encontre de Trafigura Beheer BV, LJN (numéro de jurisprudence nationale) : BN2149, tribunal de district d'Amsterdam, 13/846003-06 (PROMIS), § 7.6.

<sup>679</sup> Rechtspraak.nl, « Samenvatting vonnissen Broom II » (résumé des verdicts), Partie III, Examen au fond des affaires, disponible à l'adresse [www.rechtspraak.nl/NR/rdonlyres/B23246A4-B778-4F10-8F76-DBB2E8AE334B/0/SamenvattingvonnissenBROOMIIgeanonimiseerd.pdf](http://www.rechtspraak.nl/NR/rdonlyres/B23246A4-B778-4F10-8F76-DBB2E8AE334B/0/SamenvattingvonnissenBROOMIIgeanonimiseerd.pdf), traduction en français par Amnesty International, p. 23-24.

<sup>680</sup> Rechtspraak.nl, « Samenvatting vonnissen Broom II » (résumé des verdicts), Partie III, Examen au fond des affaires, disponible à l'adresse [www.rechtspraak.nl/NR/rdonlyres/B23246A4-B778-4F10-8F76-DBB2E8AE334B/0/SamenvattingvonnissenBROOMIIgeanonimiseerd.pdf](http://www.rechtspraak.nl/NR/rdonlyres/B23246A4-B778-4F10-8F76-DBB2E8AE334B/0/SamenvattingvonnissenBROOMIIgeanonimiseerd.pdf), traduction en français par Amnesty International, p. 23-24.

<sup>681</sup> Rechtspraak.nl, « Samenvatting vonnissen Broom II » (résumé des verdicts), Partie III, Examen au fond des affaires, disponible à l'adresse [www.rechtspraak.nl/NR/rdonlyres/B23246A4-B778-4F10-8F76-DBB2E8AE334B/0/SamenvattingvonnissenBROOMIIgeanonimiseerd.pdf](http://www.rechtspraak.nl/NR/rdonlyres/B23246A4-B778-4F10-8F76-DBB2E8AE334B/0/SamenvattingvonnissenBROOMIIgeanonimiseerd.pdf), traduction en français par Amnesty International, p. 23-24.

<sup>682</sup> Traduction en français par Amnesty International du verdict prononcé à l'encontre de Trafigura Beheer BV, LJN (numéro de jurisprudence nationale) : BN2149, tribunal de district d'Amsterdam, 13/846003-06 (PROMIS), § 13.3.2.

<sup>683</sup> « Samenvatting vonnissen Broom II » (résumé des verdicts), Partie III, Examen au fond des affaires, disponible en néerlandais à l'adresse [www.rechtspraak.nl/NR/rdonlyres/B23246A4-B778-4F10-8F76-DBB2E8AE334B/0/SamenvattingvonnissenBROOMIIgeanonimiseerd.pdf](http://www.rechtspraak.nl/NR/rdonlyres/B23246A4-B778-4F10-8F76-DBB2E8AE334B/0/SamenvattingvonnissenBROOMIIgeanonimiseerd.pdf) (consulté le 25 octobre 2010), traduction en français par Amnesty International, p. 20.

<sup>684</sup> Traduction en français par Amnesty International du verdict prononcé à l'encontre de Trafigura Beheer BV, LJN (numéro de jurisprudence nationale) : BN2149, tribunal de district d'Amsterdam, 13/846003-06 (PROMIS), § 13.3.4.

<sup>685</sup> Traduction en français par Amnesty International du verdict prononcé à l'encontre de Trafigura Beheer BV, LJN (numéro de jurisprudence nationale) : BN2149, tribunal de district d'Amsterdam, 13/846003-06 (PROMIS), § 13.3.3.

<sup>686</sup> Traduction en français par Amnesty International du verdict prononcé à l'encontre de Trafigura Beheer BV, LJN (numéro de jurisprudence nationale) : BN2149, tribunal de district d'Amsterdam,

---

13/846003-06 (PROMIS), § 13.3.8.

<sup>687</sup> Traduction en français par Amnesty International du verdict prononcé à l'encontre de Trafigura Beheer BV, LJN (numéro de jurisprudence nationale) : BN2149, tribunal de district d'Amsterdam, 13/846003-06 (PROMIS), § 13.3.8.

<sup>688</sup> Traduction en français par Amnesty International du verdict prononcé à l'encontre de Trafigura Beheer BV, LJN (numéro de jurisprudence nationale) : BN2149, tribunal de district d'Amsterdam, 13/846003-06 (PROMIS), § 13.3.9.

<sup>689</sup> Traduction en français par Amnesty International du verdict prononcé à l'encontre de Trafigura Beheer BV, LJN (numéro de jurisprudence nationale) : BN2149, tribunal de district d'Amsterdam, 13/846003-06 (PROMIS), § 13.3.1. « Le tribunal reproche à Trafigura d'avoir choisi de ne pas rendre compte de ses méthodes lors de l'audience publique. Dans une affaire comme celle-ci, on peut attendre d'une entité juridique qu'elle se prononce au moins à l'audience sur le fond de l'affaire afin d'expliquer son point de vue et de permettre au tribunal et au parquet de lui poser des questions sur certains de ses choix. »

<sup>690</sup> « Samenvatting vonnissen Broom II » (résumé des verdicts), Partie III, Examen au fond des affaires, disponible en néerlandais à l'adresse [www.rechtspraak.nl/NR/rdonlyres/B23246A4-B778-4F10-8F76-DBB2E8AE334B/0/SamenvattingvonnissenBROOMIIgeanonimiseerd.pdf](http://www.rechtspraak.nl/NR/rdonlyres/B23246A4-B778-4F10-8F76-DBB2E8AE334B/0/SamenvattingvonnissenBROOMIIgeanonimiseerd.pdf) (consulté le 25 octobre 2010), traduction en français par Amnesty International, p. 14. [C:\Users\5\_Administration\REPORT\_SOURCES\Summary of verdicts BROOM II anonimised English translation.rtf]

<sup>691</sup> Traduction en français par Amnesty International du verdict prononcé à l'encontre de Trafigura Beheer BV, LJN (numéro de jurisprudence nationale) : BN2149, tribunal de district d'Amsterdam, 13/846003-06 (PROMIS)

<sup>692</sup> Site Internet du tribunal d'Amsterdam (consulté le 5 janvier 2012) : [www.rechtspraak.nl/Organisatie/Gerechtshoven/Amsterdam/Nieuws/Pages/FineimposedonTrafigura.aspx](http://www.rechtspraak.nl/Organisatie/Gerechtshoven/Amsterdam/Nieuws/Pages/FineimposedonTrafigura.aspx)

<sup>693</sup> Site Internet du tribunal d'Amsterdam (consulté le 5 janvier 2012) : [www.rechtspraak.nl/Organisatie/Gerechtshoven/Amsterdam/Nieuws/Pages/FineimposedonTrafigura.aspx](http://www.rechtspraak.nl/Organisatie/Gerechtshoven/Amsterdam/Nieuws/Pages/FineimposedonTrafigura.aspx)

<sup>694</sup> Site Internet du tribunal d'Amsterdam (consulté le 5 janvier 2012) : [www.rechtspraak.nl/Organisatie/Gerechtshoven/Amsterdam/Nieuws/Pages/FineimposedonTrafigura.aspx](http://www.rechtspraak.nl/Organisatie/Gerechtshoven/Amsterdam/Nieuws/Pages/FineimposedonTrafigura.aspx)

<sup>695</sup> Traduction en français par Amnesty International du verdict prononcé à l'encontre de Trafigura Beheer BV, LJN (numéro de jurisprudence nationale) : BN2149, tribunal de district d'Amsterdam, 13/846003-06 (PROMIS)

<sup>696</sup> L'examen de l'affaire devant le tribunal a eu lieu lors des audiences du 26 juin 2008, du 2 juillet 2008, des 2 et 10 avril 2009, du 28 octobre 2009, du 6 novembre 2009, des 10 et 16 mars 2010 (examens préliminaires) et des audiences des 1<sup>er</sup>, 2, 10, 15, 16, 21, 24 et 28 juin 2010 ainsi que des 1<sup>er</sup>, 2 et 9 juin (audiences sur le fond de l'affaire). Traduction en français du verdict prononcé à l'encontre de Trafigura Beheer BV, LJN (numéro de jurisprudence nationale) : BN2149, tribunal de district d'Amsterdam, 13/846003-06 (PROMIS), p. 1. Lors de l'examen préliminaire du 26 juin 2008, le procureur s'est exprimé en ces termes : « La question de savoir si les infractions qui auraient été

commises en Côte d'Ivoire devaient entrer dans le cadre de l'enquête a été envisagée. Il a été décidé que l'enquête ne porterait pas sur ces faits. Il s'est avéré impossible de mener une enquête en Côte d'Ivoire, en dépit de tentatives en ce sens. » (« *De vraag of eventueel in Ivoorkust gepleegde strafbare feiten onderdeel zouden moeten zijn van dit onderzoek is onder ogen gezien. Hiervan is afgezien. Het is niet mogelijk gebleken om onderzoek in Ivoorkust te doen, ondanks pogingen daartoe.* »)

<sup>697</sup> Par exemple, une action intentée par PKL, une entreprise ivoirienne de nourriture pour bébés, qui affirmait avoir subi un préjudice économique à la suite de la contamination de ses produits alimentaires, a été jugée irrecevable par le tribunal néerlandais. Le tribunal a établi que l'entreprise n'avait pas subi de préjudice direct découlant des accusations qui devaient être examinées par le tribunal (liées aux actions de Trafigura aux Pays-Bas). Traduction en français par Amnesty International du verdict prononcé à l'encontre de Trafigura Beheer BV, LJN (numéro de jurisprudence nationale) : BN2149, tribunal de district d'Amsterdam, 13/846003-06 (PROMIS), § 1.2.2. Au cours de la même audience, le tribunal a estimé que : « même sans enquête complémentaire, il peut être établi que Protein Kissee S.A. n'a subi aucun préjudice direct en conséquence des accusations portées contre Trafigura (Code de procédure pénale néerlandais [Sv]) et le tribunal a jugé cette action manifestement irrecevable ».

<sup>698</sup> Cette plainte avait été déposée en vertu de l'article 12 du Code de procédure pénale néerlandais, et notamment des §173a, 287, 302, 307, 308, 309, 225 et 140 du Code pénal néerlandais.

<sup>699</sup> Elle portait entre autres sur les dispositions pénales (homicide involontaire, dommages corporels graves, homicide par négligence criminelle, préjudice corporel grave et par négligence criminelle ou infraction commise dans l'exercice de ses fonctions ou de sa profession) pour lesquelles Greenpeace a exigé que l'entreprise soit traduite en justice.

<sup>700</sup> Arrêt de la cour d'appel de La Haye, décision résultant de la plainte en vertu de l'article 12 du Code de procédure pénale néerlandais (ci-après « CPPN ») parvenue au greffe de cette cour d'appel le 16 septembre 2009 et déposée par Stichting Greenpeace Nederland, traduction en français, p. 15.

<sup>701</sup> Arrêt de la cour d'appel de La Haye, décision résultant de la plainte en vertu de l'article 12 du Code de procédure pénale néerlandais (ci-après « CPPN ») parvenue au greffe de cette cour d'appel le 16 septembre 2009 et déposée par Stichting Greenpeace Nederland, traduction en français, p. 17-21

<sup>702</sup> Arrêt de la cour d'appel de La Haye, décision résultant de la plainte en vertu de l'article 12 du Code de procédure pénale néerlandais (ci-après « CPPN ») parvenue au greffe de cette cour d'appel le 16 septembre 2009 et déposée par Stichting Greenpeace Nederland, traduction en français, p. 17-21. [C:\Users\Marion\AppData\5\\_Administration\REPORT\\_SOURCES\Greenpeace\\_complaint.doc](C:\Users\Marion\AppData\5_Administration\REPORT_SOURCES\Greenpeace_complaint.doc)

<sup>703</sup> Avis juridique obtenu par Amnesty International

<sup>704</sup> L'action a été intentée à la fois contre Trafigura Ltd, une filiale de la société implantée au Royaume-Uni, qui a pris les décisions opérationnelles qui ont conduit au déversement des déchets, et contre Trafigura Beheer BV, la société mère néerlandaise.

<sup>705</sup> Au 16 septembre 2009, 1 dollars = 0,6803733179 euro, [www.xe.com/ucc/](http://www.xe.com/ucc/)

<sup>706</sup> Règles de procédure civile, règle 21.10. Cela est obligatoire lorsque l'accord concerne des enfants et des personnes protégées. Cela permet de veiller à ce que les fonds soient adaptés et correctement investis, de garantir une protection contre le manque d'expérience ou de compétences de leur avocat, et de faire en sorte que la rémunération des avocats n'excède pas le montant de leurs frais, disponible à l'adresse <http://www.justice.gov.uk/courts/procedure-rules/civil/rules/part21> (consulté en mai 2012).

<sup>707</sup> La suite de la déclaration du juge MacDuff est la suivante : « ... J'ai suivi ce qui s'est déroulé dans les médias, aussi bien dans les journaux qu'à la télévision et à la radio. J'ai pu constater à quel point

certaines des déclarations étaient totalement inexactes. Tout cela peut être réglé grâce à la déclaration conjointe finale. En ce qui me concerne, j'espère que les organes de presse [...] qui ont fait ces déclarations, qui s'avèrent aujourd'hui fausses, prendront note de la déclaration conjointe. » Disponible sur

[www.trafigura.com/PDF/Official%20TRANSCRIPT%20of%20MacDuff%20hearing%20of%2023.09.09%20OPEN%20SESSION.PDF](http://www.trafigura.com/PDF/Official%20TRANSCRIPT%20of%20MacDuff%20hearing%20of%2023.09.09%20OPEN%20SESSION.PDF) (consulté en mai 2010).

<sup>708</sup> *Motto & Ors c. Trafigura Ltd & Anor* [2011] Haute Cour de justice, 90201 (Coûts) (15 février 2011), § 70 et 109.

<sup>709</sup> Legal Aid, Sentencing and Punishment of Offenders Act 2012, disponible à <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/2012/10/contents/enacted>. Voir aussi Amnesty International, New Bill will give immunity to UK companies abusing human rights abroad, disponible à <http://action.amnesty.org.uk/ea-action/action?ea.client.id=1194&ea.campaign.id=11587>

<sup>710</sup> La CNVDT-CI n'apparaissait sur aucun document du tribunal dans l'affaire au Royaume-Uni et la Haute Cour a confirmé que, selon le règlement à l'amiable, seul Leigh Day avait l'autorisation de distribuer les indemnités aux demandeurs cités.

<sup>711</sup> Le compte a été bloqué et la SGBCI (Société Générale de Banques en Côte d'Ivoire) a été désignée comme administrateur, jusqu'à ce que « la juridiction compétente prenne une décision définitive sur la question de la possession des [fonds d'indemnisation] ». « En date du 22 octobre, Leigh Day avait déjà remis des numéros d'identification à environ 90 % des demandeurs et avait prévu de distribuer les cartes bancaires le 2 novembre. » Communiqué de presse de Leigh Day, 12 novembre 2009.

<sup>712</sup> Voir décret n° 2012-452 du 22 mai 2012, disponible à [http://www.gouv.ci/une\\_1.php?recordID=2403](http://www.gouv.ci/une_1.php?recordID=2403). Voir aussi RFI, *Adama Bictogo n'est plus Ministre de l'Intégration* 23 mai 2010, <http://www.rfi.fr/afrique/20120523-cote-ivoire-Adama-Bictogo-n'est-plus-le-ministre-integration-africaine->

<sup>713</sup> Tiré du témoignage de N'dja Jean Sébastien Bou, au sujet de la procédure judiciaire pour dommages corporels qui a opposé, à Abidjan, *Yao Essaié Motto & Others c. Trafigura Limited et Trafigura Beheer BV* devant la Haute Cour de justice, Division du banc de la reine, action n° HQ06X03370 et autres), 20 mars 2009.

<sup>714</sup> Déclaration de Trafigura en réponse aux articles du Guardian publiés le 14 mai 2009 : <http://image.guardian.co.uk/sys-files/Guardian/documents/2009/06/12/StatementofTrafigura120609.PDF>, consulté le 23 mars 2011 – « Il est faux d'affirmer que Trafigura ou ses représentants auraient cherché à soudoyer des témoins ou se seraient mal comportés, de quelque manière que ce soit, avec les témoins et les demandeurs. Il est également faux de dire que Trafigura aurait cherché de quelque manière que ce soit à tirer parti de la procédure judiciaire en réalisant des "audiences secrètes". »

<sup>715</sup> Déclaration de Macfarlanes dans un article de *Legal Week* du 15 mai 2009, [www.legalweek.com/legal-week/news/1169461/macfarlanes-responds-newsnight-witness-claims](http://www.legalweek.com/legal-week/news/1169461/macfarlanes-responds-newsnight-witness-claims), consulté le 23 mai 2011 – « Nous regrettons de constater que la BBC cherche à porter des accusations si graves et infondées. Macfarlanes dément catégoriquement toute allégation de conduite illicite relative à sa gestion de l'affaire. » Lorsque les allégations contenues dans le rapport leur ont été présentées, Macfarlanes a répondu: "[the] firm never acted improperly or offered any inducements"

<sup>716</sup> Déclaration de Macfarlanes dans un article de *Legal Week* du 15 mai 2009, [www.legalweek.com/legal-week/news/1169461/macfarlanes-responds-newsnight-witness-claims](http://www.legalweek.com/legal-week/news/1169461/macfarlanes-responds-newsnight-witness-claims), consulté le 23 mars 2011.

<sup>717</sup> Déclaration de Macfarlanes et Trafigura à Newsnight -

[www.rollonfriday.com/Portals/0/ArticleFiles/mac\\_statement.pdf](http://www.rollonfriday.com/Portals/0/ArticleFiles/mac_statement.pdf), consulté le 23 mars 2011.

<sup>718</sup> Conformément à la déclaration conjointe : « Sur la base des assurances apportées par leur avocat principal et au vu de ces conseils, Leigh Day retire toute allégation de conduite illicite de la part de Trafigura ou de ses conseillers juridiques (notamment Macfarlanes) dans le cadre de son enquête sur les allégations. »

<sup>719</sup> Au total, neuf chauffeurs ont fait des déclarations à Trafigura : sept chauffeurs, un assistant chauffeur décédé en 2008 et un chauffeur décédé en 2009. Les neufs chauffeurs ivoiriens avaient été engagés pour transporter les déchets toxiques du *Probo Koala* à Akouédo.

<sup>720</sup> La lettre complète, qui comprend une réaction détaillée du représentant de Trafigura aux allégations de corruption et d'intimidation est disponible à l'adresse : [www.novatv.nl/page/detail/nieuws/17569/](http://www.novatv.nl/page/detail/nieuws/17569/) (consulté le 23 mars 2011). Voir aussi le courrier électronique de Van Kempen Public Relations & Public Affairs (société néerlandaise de relations publiques travaillant pour Trafigura) du 17 mai à 13 h 27 à Greenpeace Pays-Bas.

<sup>721</sup> Lettre du procureur (Rotterdam) à Greenpeace Pays-Bas, 22 juin 2012

<sup>722</sup> Okechukwu Ibeanu, *Rapport du Rapporteur spécial sur les conséquences néfastes des mouvements et déversements de produits et déchets toxiques et nocifs pour la jouissance des droits de l'homme*, Additif, Conseil des droits de l'homme, 12<sup>e</sup> session, point 3 de l'ordre du jour, doc. ONU A/HRC/12/26/Add.2, 3 septembre 2009, § 84, disponible à l'adresse <http://www2.ohchr.org/english/bodies/hrcouncil/docs/12session/A-HRC-12-26-Add2.pdf> (consulté le 26 octobre 2011).

<sup>723</sup> The Telegraph, *Trafigura on trial over "illegal exporting of toxic waste"*, 31 mai 2010, disponible à l'adresse [www.telegraph.co.uk/finance/newsbysector/energy/7791004/Trafigura-on-trial-over-illegal-exporting-of-toxic-waste.html](http://www.telegraph.co.uk/finance/newsbysector/energy/7791004/Trafigura-on-trial-over-illegal-exporting-of-toxic-waste.html), consulté en mai 2012, The Independent, *Trafigura accused of flouting public health over toxic cargo*, 2 juin 2010, disponible à l'adresse [www.independent.co.uk/news/world/europe/trafigura-accused-of-flouting-public-health-over-toxic-cargo-1988969.html](http://www.independent.co.uk/news/world/europe/trafigura-accused-of-flouting-public-health-over-toxic-cargo-1988969.html) (consulté en mai 2012).

<sup>724</sup> Minton, Treharne & Davies Ltd, *Minton report*, 14 septembre 2006, disponible à l'adresse <http://file.wikileaks.org/file/waterson-toxicwaste-ivorycoast-%C3%A92009.pdf> (consulté en mai 2012).

<sup>725</sup> « Nous demandons au ministre de la Justice son appréciation de l'efficacité de la législation pour protéger (a) les personnes dénonçant des abus et (b) la liberté de la presse en vertu des injonctions obtenues auprès de la Haute Cour par [...] (ii) Trafigura et ses conseillers juridiques Carter Ruck le 11 septembre 2009 sur la publication du rapport Minton relatif au déversement de déchets toxiques en Côte d'Ivoire, commandé par Trafigura », [www.publications.parliament.uk/pa/cm200809/cmordbk1/91014w01.htm](http://www.publications.parliament.uk/pa/cm200809/cmordbk1/91014w01.htm) ; voir aussi [www.paulfarrelly.com/news/westminster-news/news.aspx?p=102173](http://www.paulfarrelly.com/news/westminster-news/news.aspx?p=102173)

<sup>726</sup> Green Party, *Caroline Lucas delivers maiden speech to Parliament*, 27 mai 2010, disponible à l'adresse <http://liberalconspiracy.org/2010/05/27/caroline-lucas-uses-maiden-speech-to-attack-trafigura/> (consulté en mai 2012). « Nous demandons au ministre de la Justice son appréciation de l'efficacité de la législation pour protéger (a) les personnes dénonçant des abus et (b) la liberté de la presse en vertu des injonctions obtenues auprès de la Haute Cour par [...] (ii) Trafigura et ses conseillers juridiques Carter Ruck le 11 septembre 2009 sur la publication du rapport Minton relatif au déversement de déchets toxiques en Côte d'Ivoire, commandé par Trafigura ».

<sup>727</sup> Motion de demande de débat 118, *Trafigura and shipping hazardous waste to the Ivory Coast*, déposée le 27 mai 2010, disponible à l'adresse [www.parliament.uk/edm/2010-12/118C:\Users\Marion\AppData\5 Administration\REPORT SOURCES\Early day motion.htm](http://www.parliament.uk/edm/2010-12/118C:\Users\Marion\AppData\5 Administration\REPORT SOURCES\Early day motion.htm)

---

<sup>728</sup> Parlement britannique, Motion de demande de débat 118, *Trafigura and shipping hazardous waste to the Côte d'Ivoire*, 27 mai 2010, <http://edmi.parliament.uk/EDMi/EDMDetails.aspx?EDMID=41034&SESSION=905> (consulté en mai 2012).

<sup>729</sup> Le Groupe d'action judiciaire (GAJ) de la FIDH, la Ligue des droits de l'homme (LDH), la Ligue ivoirienne des droits de l'homme (LIDHO) et le Mouvement ivoirien des droits humains (MIDH).

<sup>730</sup> FIDH, *L'affaire du « Probo Koala » ou la catastrophe du déversement des déchets toxiques en Côte d'Ivoire*, p 43.

<sup>731</sup> « Réponse du Parquet du Tribunal de Grande Instance de Paris aux plaintes déposées au nom des victimes ivoiriennes de la pollution environnementale causée par le navire *Probo Koala* dans le port d'Abidjan en août 2006 ».

<sup>732</sup> Voir le communiqué de Robin des Bois : *Probo Koala : le bateau de la mort en route pour le cimetière*. 17 mai 2011. Disponible à l'adresse suivante : <http://www.robindesbois.org/communiqués/dechet/om/2011/le-probo-koala-en-route-pour-le-cimetiere.html>

<sup>733</sup> Article 47, Articles sur la responsabilité de l'État pour fait internationalement illicite. \_

<sup>734</sup> Principe 37, *Principes de Maastricht relatifs aux obligations extraterritoriales des États dans le domaine des droits économiques, sociaux et culturels*, disponibles à l'adresse [www.maastrichtuniversity.nl/humanrights](http://www.maastrichtuniversity.nl/humanrights).

<sup>735</sup> Principe 37, *Principes de Maastricht relatifs aux obligations extraterritoriales des États dans le domaine des droits économiques, sociaux et culturels*, disponibles à l'adresse [www.maastrichtuniversity.nl/humanrights](http://www.maastrichtuniversity.nl/humanrights).

# ANNEXES

# ANNEXE I. LA COMPOSITION DES DÉCHETS, LES SITES DE DÉVERSEMENT, LES IMPACTS SANITAIRES ET ENVIRONNEMENTAUX ET LES QUESTIONS EN SUSPENS

Les victimes du déversement continuent de craindre que les déchets n'aient des conséquences à long terme sur leur santé et tiennent beaucoup à comprendre pleinement leurs impacts sanitaires et environnementaux. Cependant, l'identification des impacts passés et futurs des déchets est une tâche extrêmement difficile, en particulier parce que la composition chimique exacte des déchets générés par Trafigura n'a jamais été divulguée et ne le sera peut-être jamais. Elle est d'autant plus difficile que les déchets ont été déversés dans au moins 18 sites différents de la ville d'Abidjan. Enfin, Trafigura n'a jamais rendu entièrement publiques ses propres analyses et prévisions. Il est donc nécessaire d'adopter une approche progressive pour donner une représentation aussi fidèle que possible de la réalité à partir de toutes les informations disponibles.

## LA COMPOSITION DES DÉCHETS

Même si la composition des déchets déversés à Abidjan a, en grande partie, été identifiée, des questions subsistent sur la présence ou non de certains éléments.

Les données les plus précises sur la composition des déchets proviennent des analyses réalisées par l'Institut médico-légal des Pays-Bas (NFI) six semaines avant le déversement<sup>736</sup>. Deux sociétés de traitement des déchets, AVR<sup>737</sup> et ATM<sup>738</sup> Moerdijk, ont également analysé (à partir de quelques variables seulement) des échantillons prélevés par APS lorsque le *Probo Koala* se trouvait à Amsterdam en juillet 2006. D'autres échantillons ont été prélevés après le déversement par le Centre ivoirien antipollution (CIAPOL) et la société française Tredi, responsable des opérations de nettoyage.

Le 23 juillet 2010, le tribunal d'Amsterdam a fait état des informations suivantes dans son jugement après examen du rapport du NFI : « Il a été établi que les *slops* contiennent des substances inflammables et caustiques/corrosives (naphta et hydroxyde de sodium, respectivement), des substances allant de dangereuses à (très) toxiques, ainsi que des substances susceptibles de donner naissance, dans certaines conditions, à des produits extrêmement toxiques (sulfures, mercaptides). Étant donné le fait (entre autres) que les *slops* contiennent des matières inflammables (naphta), des substances susceptibles d'occasionner

de graves lésions cutanées (comme l'hydroxyde de sodium) et des substances qui, lorsque le pH baisse, se décomposent en mercaptans et en hydrogène sulfuré (extrêmement) toxiques, nous estimons justifié de conclure à l'extrême dangerosité de ces déchets<sup>739</sup>. »

Les analyses du NFI ont révélé que le pH des déchets était très élevé<sup>740</sup>, que la DCO l'était également (estimée à 720 000 mg/l par le NFI et à 475 600 mg/l par ATM Moerdijk) et que les déchets présentaient une forte concentration de mercaptides et de phénolates (susceptibles de se décomposer en mercaptans et en phénols lors de l'acidification des déchets – lorsque le pH descend de 14 à 7). Ces analyses ne brossent toutefois pas un tableau exhaustif et plusieurs questions importantes demeurent sans réponse :

- Y avait-il des sédiments dans les déchets déversés ?
- Dans l'affirmative, quelle était la composition exacte de ces sédiments ?
- Les déchets déversés présentaient-ils une teneur élevée en chlore organique total (TOCI), comme cela a été indiqué dans des communications adressées aux autorités ivoiriennes par Trafigura ?
- Quelle est la nature exacte (quantité, type et composition) des déchets déversés sur chaque site ?

## LES INFORMATIONS DÉTENUES SUR LES DÉCHETS

Les déchets que contenaient les citernes de décantation à l'arrivée du navire à Abidjan étaient composés d'une couche liquide huileuse (phase organique ou phase d'hydrocarbures) et d'une phase aqueuse (produits caustiques usés). La couche liquide chargée en hydrocarbures se trouvait au-dessus de la couche aqueuse. La couche la plus profonde contenait probablement des sédiments, dont une partie au moins n'ont pas été déchargés ni déversés à Abidjan puisque les sédiments demeurés à bord ont provoqué une controverse un mois plus tard lorsque le *Probo Koala* se trouvait en Estonie. Le volume total des déchets déversés à Abidjan est estimé<sup>741</sup> à quelque 516 tonnes (528 m<sup>3</sup>).

Le NFI a analysé des prélèvements des couches aqueuse et huileuse des déchets que contenaient les citernes de décantation du *Probo Koala* lors de son passage à Amsterdam, du 2 au 5 juillet 2006. Les analyses ont été réalisées par trois laboratoires : Caleb Brett, Saybolt et Omegam.

D'après le NFI, les déchets contenus dans les citernes de décantation du *Probo Koala* étaient « une combinaison de substance liquide huileuse et d'eau, présentant toute une série d'impuretés. La substance liquide huileuse est un mélange d'hydrocarbures qui, en termes de composition, présente de nombreuses similarités avec le produit naphthénique issu d'une installation de cokéfaction d'une raffinerie. La composition de l'eau se caractérise par une grande similitude avec les produits caustiques usés (flux de déchets résultant, entre autres, du nettoyage du flux de naphta issu d'une installation de cokéfaction d'une raffinerie) :

Valeur du pH : 14

Valeur de la demande chimique en oxygène (DCO) : 720 000 mg/l

10 % d'hydroxyde de sodium

4,8 % de phénols (dont des thiophénols et des phénylmercaptans)

3,5 % de soufre mercaptan (dont des thiophénols ou des phénylmercaptans)

0,5 % de sulfure d'hydrogène<sup>742</sup> »

Les composés organiques de la phase aqueuse des déchets ont été identifiés après l'acidification des échantillons par adjonction d'une solution d'acide chlorhydrique. De l'hydrogène sulfuré, des mercaptans, des phénols et des thiophénols ont été mis en évidence sous leur forme acide. Dans la phase aqueuse alcaline des échantillons, ces composés étaient présents sous leur forme basique (sulfures, mercaptides, phénolates et thiophénolates<sup>743</sup>).

Même si, pendant un certain temps, les déclarations rendues publiques par Trafigura ont donné à penser que les déchets déversés à Abidjan étaient des *slops* provenant de l'exploitation normale d'un navire et qu'ils n'étaient pas toxiques, la société a reconnu dans des documents obtenus auprès de la justice britannique que la composition chimique des déchets révélait qu'il ne s'agissait pas de *slops* provenant de l'exploitation normale d'un navire.

Le 3 décembre 2008, Trafigura a répondu aux nouvelles demandes de clarification de la défense (Leigh Day & Co) en remettant une liste intitulée *Likely Chemical Composition of the Slops* (Composition chimique probable des *slops*) qui, selon la société, avait été établie « à partir des analyses réalisées par le NFI ». Cette liste figure ci-après<sup>744</sup>. Elle reprend globalement les résultats des analyses du NFI, qui sont ensuite appliqués aux 379 tonnes de déchets aqueux et aux 137 tonnes de déchets chargés en hydrocarbures dont la composition est différente.

Lors de sa plaidoirie dans l'action intentée contre la BBC en novembre 2009, Trafigura a de nouveau reconnu que les analyses du NFI constituaient les informations disponibles les plus solides sur la composition des déchets. La société a également déclaré que l'échantillon prélevé par le CIAPOL le 21 août 2006 ne devait pas être considéré comme une référence fiable<sup>745</sup>.

LA COMPOSITION CHIMIQUE PROBABLE DES PHASES AQUEUSE ET  
CHARGÉE EN HYDROCARBURES DES SLOPS, TELLE QU'ACCEPTÉE PAR  
TRAFIGURA

**Phase aqueuse**<sup>746</sup>

Composé chimique	Proportion des <i>slops</i> (%)	Proportion des <i>slops</i> (poids)
Hydroxyde de sodium (NaOH)	10 %	37,9 t
Soufre (S) total	6,8 %	25,7 t
Soufre mercaptan (mercaptides éthyle et méthyle de sodium, S)	3,34 %	12,7 t
Thiophénols	0,16 %	0,6 t
Phénols, dont crésols	4,8 %	18,2 t
Soufre inorganique (sulfures et bisulfures, S <sup>747</sup> )	0,5 %	1,9 t
Phtalocyanine de cobalt sulfonée	4 ppm ajoutées	1 516 g
Catalyseurs (Co)	1,3 ppm mesurées	492 g
Mercuré	0,91 ppm	345 g
Zinc	2,7 ppm	1 023 g
Cuivre	1,8 ppm	682 g
Strontium	0,42 ppm	159 g

**Phase chargée en hydrocarbures<sup>748</sup>**

Composé chimique	Proportion des slops (%)	Proportion des slops (poids)
Hydrocarbures C5 à C11	env. 98 %	env. 135 t
Hydrocarbures lourds C14 à C40 (estimation des analyses réalisées par Tredi)	0,45 %	0,62 t
Alcanes normaux	29,1 %	39,9 t
Alcanes ramifiés	17,2 %	23,6 t
Composés non saturés	36,2 %	49,6 t
Alcanes cycliques	10,9 %	14,9 t
Composés aromatiques dont	6,2 %	8,5 t
Alkylbenzènes C2	1,7 %	2,3 t
Alkylbenzènes C3	0,9 %	1,2 t
Alkylbenzènes C4	0,1 %	0,14 t
Soufre total, principalement sous forme de disulfures de diéthyle, de méthyle et de propyle (S)	1,3 %	1,8 t
Soufre mercaptan (S)	0,095 %	0,13 t
Chlore organique ( <i>Main VII</i> )	2 ppm	274 g

**DES SÉDIMENTS ONT-ILS ÉTÉ DÉVERSÉS ?**

Un dépôt solide se serait formé non seulement dans les citernes de décantation, mais également dans les cuves du navire lors des lavages à la soude caustique. Cette couche de déchets n'a pas été analysée à Amsterdam en juillet 2006<sup>749</sup> ; il est possible qu'elle ait en partie été déversée à Abidjan (même si les éléments de preuve sont limités). Le reste des sédiments a été à l'origine d'un litige entre le propriétaire (Prime Marine Management) et l'affrètement (Trafigura) du navire en septembre 2006 en Estonie. Le différend portait apparemment sur les coûts du nettoyage des cuves sans que celles-ci soient

endommagées<sup>750</sup>. Les réactions chimiques du processus doivent en effet avoir généré un volume considérable de sédiments (le rapport de la société norvégienne Gexcon montre que des « déchets précipités » ont été produits par des processus similaires dans l'usine de Vest Tank<sup>751</sup>).

Les victimes représentées par Leigh Day & Co dans l'action civile collective intentée au Royaume-Uni pensent que les déchets ont généré des sédiments et que ces sédiments ont été déversés à Abidjan, en plus des phases aqueuse et organique. À partir des informations limitées dont disposent Greenpeace et Amnesty International, il semble que les plaignants ont estimé que, au total, les déchets déversés à Abidjan étaient constitués par 253 m<sup>3</sup> de phase aqueuse, 174 m<sup>3</sup> de phase organique et 100 m<sup>3</sup> de sédiments<sup>752</sup>. Selon ces estimations, les sédiments devraient contenir les quantités suivantes de composés chimiques :

Soufre corrosif total	45 tonnes
Mercaptides de sodium	43 tonnes ± 2 tonnes
Bisulfures de sodium	2 tonnes ± 2 tonnes
Carbonates de sodium	Faible volume non quantifié

Trafigura a nié la présence de sédiments, avançant que le NFI n'avait pas indiqué avoir trouvé des sédiments contenant des mercaptides<sup>753</sup>.

« La principale différence entre les deux parties étant que la partie plaignante affirme que les *slops* contenaient 45 tonnes supplémentaires de soufre, ce qui accroît la quantité de produits des *slops* susceptibles d'entraîner un préjudice<sup>754</sup>. »

En résumé, cela signifie qu'il existe au moins deux théories sur le volume de déchets des différentes couches qui a été déversé :

	Trafigura	Plaignants au Royaume-Uni
Phase aqueuse/Produits caustiques usés	344	253
Phase huileuse/Phase organique/Phase chargée en hydrocarbures	183	174
Sédiments	0	100
TOTAL	527 m <sup>3</sup>	527 m <sup>3</sup>

Les parties de l'action civile collective étant parvenues à un accord, nous ne disposons pas

d'éléments sur les arguments avancés par les plaignants. Toutefois, le témoignage de l'un des chauffeurs de camion donne à penser que des sédiments ont peut-être été déversés avec les déchets à Abidjan<sup>755</sup> :

« Je n'ai pu remplir qu'une demi-citerne, soit entre 10 000 et 15 000 litres. Le liquide était alors très lourd, presque comme de la boue liquide. C'était une sorte de boue épaisse et rougeâtre. »

D'après un expert travaillant dans le secteur pétrolier que Greenpeace a consulté, il est fort probable qu'une partie des sédiments aient été dissous lors du voyage vers l'Afrique en raison des mouvements du navire. Il a ajouté qu'il était également possible qu'une partie des sédiments non dissous aient été déversés à Abidjan, à condition que le navire ait été équipé d'un système de pompage pour extraire (une partie de) la couche inférieure<sup>756</sup>. Il n'existe malheureusement pas suffisamment d'éléments de preuve pour évaluer cette possibilité.

### LE MYSTÈRE DU CHLORE : LES DÉCHETS DÉVERSÉS PRÉSENTAIENT-ILS UNE TRÈS FORTE TENEUR EN CHLORE ?

Dans un courriel envoyé à WAIBS le 18 août 2006, avant l'arrivée du Probo Koala à Abidjan, Trafigura a communiqué les données suivantes sur le contenu chimique des déchets :

**« Veuillez noter, à titre d'information, les données suivantes concernant la composition des slops :**

**DCO (demande chimique en oxygène) : environ 21 000 mg/l. Consommation d'oxygène lors de l'oxydation chimique entière des matières présentes dans les eaux usés. Indique la présence de substances organiques à décomposition lente.**

**TOCI (chlore organique total) : >5 %. Teneur en chlore organique des eaux usées. Généralement mesurée via l'analyse des halogènes organiques adsorbables (AOX). Le blanchiment des pâtes**

chimiques par élimination de la lignine avec des produits chimiques chlorés génère des composés organochlorés de différentes tailles, des composés TOCI. Les composés les plus dangereux pour les cours d'eau sont de petites molécules chlorées toxiques. Ces molécules étant difficiles à isoler, des efforts ont été déployés pour réduire globalement les AOX757. »

Lors de la procédure pour dommages corporels engagée au Royaume-Uni en décembre 2008, Trafigura a affirmé qu'elle tenait les valeurs de DCO et de TOCI qu'elle avait indiquées à WAIBS d'un appel téléphonique avec APS le 3 juillet<sup>758</sup>.

### CHLORE ORGANIQUE TOTAL (TOCI)

Il serait surprenant qu'une telle concentration de chlore organique ait été présente dans les déchets, constitués essentiellement de résidus sulfurés du traitement à la soude caustique des hydrocarbures. En outre, plusieurs analyses de déchets prélevés à différents endroits et à différents moments dont nous avons eu connaissance ne corroborent pas non plus cette hypothèse.

Si une telle concentration de TOCI était présente, cela signifierait que les déchets étaient fortement contaminés (à un moment ou à un autre, que ce soit avant ou après le traitement à la soude caustique, et avant ou après le voyage du *Probo Koala* d'Amsterdam vers l'Afrique) par des substances chlorées, qu'il s'agisse de produits réactifs organiques ou inorganiques. Le TOCI est généralement identifié par une analyse des AOX. Cette analyse ne permet pas de séparer les différents types de composés organochlorés, elle indique simplement la teneur totale en chlore organique. Par ailleurs, il est rare d'exprimer cette valeur comme cela a été fait (>5 %) : cela laisse entendre qu'elle était trop élevée pour être mesurée, ce qui aurait dû conduire à une autre analyse d'un échantillon dilué pour déterminer le pourcentage exact.

Le texte du courriel envoyé par Trafigura à WAIBS ainsi que les mesures indiquées sont d'ordre très général, citant des sources de composés TOCI qui ne sont manifestement pas liées aux déchets concernés ni à leur traitement. Il est fait référence au blanchiment des pâtes chimiques. Les produits caustiques usés sont parfois utilisés dans l'industrie papetière, mais cela ne présente guère d'intérêt dans le contexte du *Probo Koala*<sup>759</sup>.

Dans le rapport du NFI, il est fait référence à une concentration de 2 ppm d'EOX (halogènes organiques extractibles) dans la phase huileuse – mesurée à partir de l'analyse d'un échantillon mixte composé de trois prélèvements de liquide provenant des cuves de décantation de tribord du *Probo Koala* –, valeur acceptée par Trafigura (bien que, dans ce cas, la valeur corresponde à celle du *Main VII*<sup>60</sup>). On ne sait pas si les méthodes appliquées étaient les mêmes que celles ayant permis d'identifier la concentration bien plus élevée

mentionnée par Trafigura (>5 % ou >50 000 ppm). Il est par contre évident que la description des déchets donnée par Trafigura à WAIBS est très différente de celle présentée à cet égard par le NFI, et qu'une concentration encore différente a été mesurée par le CIAPOL à partir des déchets prélevés sur l'un des sites deux jours après le déversement<sup>761</sup> (250 ppm de « chlore organique »). Si de fortes concentrations de TOCI ont en effet été mesurées dans certains prélèvements de déchets (et consignées dans des rapports qui n'ont pas encore été divulgués), il convient de se demander d'où peut provenir cette contamination spécifique. Il est difficile de répondre à cette question. Comme indiqué plus haut, le TOCI est un type d'analyse très général qui transforme simplement tous les composés organochlorés en chlore inorganique avant de mesurer les concentrations. Il est donc impossible de déduire à partir de cette analyse quels types de composés ont contribué au total obtenu.

La divergence entre la valeur indiquée dans le rapport du NFI (2 ppm d'EOX dans la phase huileuse) et la référence faite par Trafigura (TOCI >5 % dans les slops) pourrait s'expliquer par la distinction entre les résidus chlorés et les sédiments huileux qui n'ont pas été analysés par le NFI lorsque le *Probo Koala* se trouvait à Amsterdam. Aucune information n'est toutefois disponible sur l'origine de ce pourcentage (>5 %) pour que l'on puisse en tirer des conclusions. En outre, toute appréciation du niveau de risque nécessiterait une analyse chimique plus détaillée des produits pour identifier les types de composés qui étaient présents et ont contribué au TOCI global. Nous pouvons simplement indiquer que les produits organiques chlorés, en tant que catégorie large de substances chimiques, incluent une vaste gamme de composés chimiques qui sont toxiques, persistants et bioaccumulatifs. Une telle concentration serait donc de toute évidence une source d'inquiétude majeure.

Nous pouvons conclure que, soit la valeur de TOCI supérieure à 5 % était incorrecte, Trafigura ayant alors transmis des informations erronées aux Ivoiriens quant à cet aspect de la nature des déchets, soit elle est exacte mais repose sur des informations qui n'ont pas été rendues publiques à ce jour. À l'heure où nous rédigeons ces lignes, il est impossible de déterminer quelle hypothèse est la plus vraisemblable.

## QUELLES QUANTITÉS DE DÉCHETS ONT ÉTÉ DÉVERSÉES ET SUR QUELS SITES ?

De nombreuses questions relatives aux déchets déversés à Abidjan en 2006 restent sans réponse. Point le plus grave, on ne connaît pas encore exactement le volume des déchets déversés, les sites de déversement ni la composition exacte des déchets.

Il est généralement fait référence à 528 cbm. Ce chiffre repose sur les propres estimations<sup>762</sup> de Trafigura (volume de déchets à bord du navire après qu'il eut quitté Amsterdam et lors du déversement).

Les informations concernant le volume de déchets déversés sur chaque site communiquées par plusieurs sources sont différentes. Les données officielles des autorités ivoiriennes et celles de plusieurs agences étrangères et internationales qui ont répondu à la demande d'aide lancée par le gouvernement après le désastre ne concordent pas avec les informations communiquées par les chauffeurs de camion qui ont apporté de nouveaux témoignages en 2010 après s'être cachés pendant des années.

Les certificats de déchargement émis par la société Tommy donnent à penser qu'il y avait au moins 16 chargements de déchets. Il semble cependant qu'il manque certains certificats ; il

y aurait donc eu plus de chargements que ce qu'on pensait à l'origine<sup>763</sup>.

D'après les témoignages des chauffeurs de camion, il y aurait eu 20 chargements de déchets du *Probo Koala*<sup>764</sup>. Les déclarations détaillées écrites faites par les neuf chauffeurs à Trafigura et synthétisées par Greenpeace dans le tableau ci-après montrent que la quantité de déchets déversés est supérieure (entre 555 et 572 m<sup>3</sup>) au chiffre généralement retenu (528 m<sup>3</sup>). Bien que ces données ne constituent pas des preuves, les chiffres communiqués par les chauffeurs n'étant que des estimations, il s'agit d'une possibilité qui pourrait faire l'objet de recherches plus poussées.

Tableau indiquant les sites et les quantités : informations communiquées par les chauffeurs en litres

	Akouédo	Djibi/Route d'Alépé	Vridi	Koumassi	MACA	Plateau Dokui	Abobo
<b>Chauffeur 1</b>	33 000 <sup>765</sup> (1.3 ?)	33 000					
<b>BA</b>		(5.1)					
<b>(3)</b>	33 000 <sup>766</sup> (1.3?)				Contenu des compartiments lavés dans la forêt du Banco <sup>767</sup>		Nettoyage du camion à la station de lavage Gros Trou <sup>768</sup>
<b>Chauffeur 2</b>	37 000 (1.3 ?)	34 000- 36 000 <sup>770</sup>	10 000- 15 000 <sup>771</sup>				
<b>DA</b>							
<b>(4)</b>	38 000 <sup>769</sup> (1.3 ?)	(4.1 ou 4.2)	(9.1)			Nettoyage du camion à la station Lavage Coco Service <sup>772</sup>	
<b>Chauffeur 3</b>			20 000- 25 000	30 000			
<b>SD</b>			(9.1)	Koweit <sup>773</sup>			
<b>(2)</b>				(10.1)		Nettoyage du camion à la station Lavage Coco Service	
<b>Chauffeur 4</b>	22 000- 25 000		22 000 <sup>774</sup> (9.1)				
<b>CH</b>					Contenu des compartiments lavés <sup>775</sup>		33 000 au Garage UTD <sup>776</sup>
<b>(3)</b>	(1.1 ou 1.3)						Nettoyage du camion à la station de

				lavage Gros Trou, Abobo <sup>777</sup>
				(2.3 ?)
<b>Chauffeur 5</b>		20 000 <sup>778</sup>	11 000	Nettoyage
<b>ZS</b>		(9.1)	dans un	du camion
<b>(1)</b>			garage de	à la
			Koumassi	station
			(10.1)	Banco,
				Abobo
<b>Chauffeur 6</b>		34 000 <sup>779</sup>		Nettoyage
<b>SA</b>		(9.2)		du camion
<b>(1)</b>				dans une
				station de
				lavage à
				Youpougon
<b>Chauffeur 7</b>		30 000 <sup>780</sup>	10 000	Nettoyage
<b>CI</b>		(9.1)	dans les	du camion
<b>(2)</b>			réservoirs	dans une
		15 000-	d'un	station de
		17 000 <sup>781</sup>	garage à	lavage
		(9.1)	Koumassi	près du
			(10.1)	rond-point
				d'Abobo
<b>Chauffeur 8</b>	30 000 <sup>782</sup>			Nettoyage
<b>OS</b>	(1.1 ?)			du camion
<b>(2)</b>				à la
	30 000 <sup>783</sup>			station
	(1.1 ?)			Banco
<b>Chauffeur 9</b>		15 000 <sup>784</sup>		Nettoyage
<b>SD</b>				du camion
<b>(2)</b>		15 000 <sup>785</sup>		à la
				station
				d'Abobo
				Lavage

<b>Total</b>	223 000-	67 000-	181 000-	51 000	
	226 000	69 000	193 000	litres	33 000
<b>(20 chargements)</b>	litres	litres	litres		litres

555–572

m<sup>3</sup>**Remarques sur le tableau :**

Ce tableau a été élaboré essentiellement à partir des déclarations écrites faites à Trafigura par les chauffeurs de camion en 2009 (11 février 2009), mais aussi à partir des déclarations écrites faites à Greenpeace par cinq chauffeurs et un chauffeur assistant en 2010 (plusieurs dates).

Sous chaque chauffeur est indiqué le nombre de chargements/déchargements (entre un et quatre) effectués par le chauffeur en question.

Après chaque volume de déchets déversés est indiqué le lieu où le déversement a eu lieu. Ces informations reposent sur la description des sites de déversement donnée par les chauffeurs. Lorsque ces sites correspondent à des positions sur la carte UNOSAT, nous l'avons indiqué. Certains lieux n'ont toutefois pas pu être identifiés.

Le tableau indique aussi, lorsque cette information était disponible, le lieu où les chauffeurs ont lavé leurs citernes. Les emplacements où l'eau de nettoyage contaminée a été déversée ont peut-être été identifiés par plusieurs agences comme des sites de déversement ou d'impact.

Tous les chauffeurs qui ont transporté les déchets du *Probo Koala* (hormis les chauffeurs 5 et 7 qui sont décédés en 2008 et 2009) sont membres de l'organisation Stop chauffeur en danger (SCD).

Le chiffre total obtenu à partir des déclarations écrites faites à Trafigura par les neuf chauffeurs de taxi donne à penser qu'une quantité plus importante de déchets a peut-être été déversée : entre 555 et 572 m<sup>3</sup>. Ce chiffre est plus élevé que celui généralement retenu<sup>786</sup> (528 m<sup>3</sup>). L'écart pourrait s'expliquer par l'une ou les deux raisons ci-après : (a) Les chauffeurs ont donné une estimation du chargement de leur camion, qui ne reflète peut-être pas exactement la réalité. (b) Le *Probo Koala* a quitté le port d'Amsterdam avec à son bord 544 m<sup>3</sup> de déchets (et 16 m<sup>3</sup> n'ont pas été laissés sur place, comme cela a généralement été supposé).

Si l'on compare les données fournies par les chauffeurs avec celles limitées qui ont été divulguées lors de l'action collective intentée par 30 000 victimes du déversement contre Trafigura au Royaume-Uni, on peut conclure qu'il existe des similitudes mais aussi des différences sur le nombre de déchargements effectués à chaque emplacement.

## PRINCIPALES SIMILITUDES ET DIFFÉRENCES :

- Selon les victimes, 16 chargements ont été déversés (chaque camion contenant environ 10 à 37 m<sup>3</sup> de *slops* de nature largement similaire<sup>787</sup>) tandis que dans les témoignages des chauffeurs, il est indiqué qu'en réalité 20 chargements ont été déversés (chaque camion contenant entre 30 et 37 m<sup>3</sup> de *slops*).
- Selon les victimes, seul un camion a déchargé sa cargaison à Vridi tandis que les chauffeurs ont indiqué que sept camions dont le volume de chargement variait s'étaient débarrassés de leur cargaison à Vridi. Selon ces estimations, quelque 181 000 à 193 000 litres ont été déversés à Vridi.
- Selon les victimes, cinq camions ont déchargé leur cargaison à Akouédo tandis que les chauffeurs ont indiqué que sept camions (dont le volume de chargement variait) s'étaient débarrassés de leur cargaison à Akouédo. Environ 154,8 tonnes ont été déversées à Akouédo<sup>788</sup> (position 1.1 et 1.3 sur la carte UNOSAT) d'après les victimes. Ce chiffre est un peu plus élevé si l'on se base sur les déclarations des chauffeurs : entre 223 et 226 cbm (soit entre 167,25 et 169,5 tonnes avec une densité de 0,75).
- Selon les victimes, quatre camions ont déchargé leur cargaison à Abobo tandis que l'on peut déduire à partir des témoignages des chauffeurs que seul un déversement a eu lieu à Abobo mais que les neuf chauffeurs ont lavé leurs citernes et déversé l'eau de lavage à cet endroit.
- Le volume de déchets déversés à Djibi (position 4.1 et 5.2 sur la carte UNOSAT) selon les victimes (61,92 tonnes) est similaire à celui estimé d'après les témoignages écrits des chauffeurs (entre 67 et 69 tonnes).

## L'IMPACT DES DÉCHETS SUR L'ENVIRONNEMENT

La formulation d'implications à moyen et long termes du déversement sur l'environnement aurait un caractère spéculatif et serait quasi impossible face à la mauvaise gestion des déchets, la grande diversité des sites de déversement, les données limitées de référence sur la pollution environnementale et les questions en suspens sur la composition exacte des déchets.

Toutefois, les données dont on dispose sur la composition des déchets permettent d'établir les conclusions suivantes sur les effets potentiels sur l'environnement :

- Étant donné la forte basicité des déchets, il existe un risque considérable pour les êtres humains comme pour les espèces sauvages situés à proximité en cas de contact direct avec les déchets.
- Les pluies ou le contact direct avec l'eau de surface peuvent entraîner une plus grande dispersion des déchets, créant un risque significatif dans les régions situées en aval du lieu de déversement au fur et à mesure de la dilution du mélange très basique. Le contact avec et/ou la consommation d'eau fortement contaminée par les déchets peuvent avoir de graves conséquences pour les êtres humains et les espèces sauvages.

- Les informations dont on dispose sur la composition des déchets d'après les analyses du NFI révèlent que les impacts les plus significatifs sur l'environnement sont de nature aiguë plutôt que chronique, étant donné le caractère fortement basique des déchets et les effets supplémentaires éventuels entraînés par les concentrations élevées de mercaptans et de phénols rejetées si le pH avait enregistré une diminution substantielle, même si cette diminution n'avait touché qu'une partie des déchets.

## UNE DCO PARTICULIÈREMENT ÉLEVÉE : UN MOTIF D'INQUIÉTUDE POUR L'ENVIRONNEMENT

Les déchets déversés à Abidjan avaient une DCO (demande chimique en oxygène) très élevée. Elle a été estimée à 720 000 mg/l par le NFI, tandis que BMA a indiqué une valeur proche de 500 000 mg/l à Falcon Navigation<sup>789</sup>. Cette valeur semble extrêmement voire inhabituellement élevée, même pour des produits caustiques usés. Ce type de déchets présente généralement une DCO de 30 000 à 50 000 mg/l, et très rarement de 400 000 à 500 000 mg/l. Des composés tels que le soufre, les phénols et les résidus d'hydrocarbure sont généralement responsables d'une DCO élevée pour ce type de déchets.

### DEMANDE CHIMIQUE EN OXYGÈNE

La demande chimique en oxygène (DCO) permet de mesurer la consommation en oxygène d'une solution aqueuse en cas d'oxydation totale de toutes les substances chimiques (et biochimiques) oxydables d'un échantillon. Faisant appel à un procédé très agressif d'oxydation chimique (utilisation d'agents oxydants forts), cette mesure doit toujours être considérée comme une estimation maximale plutôt qu'une indication directe de la consommation en oxygène de l'eau au contact avec les déchets. Dans la pratique, il est probable que seule une partie des substances soit oxydée (même si la quantité exacte varie en fonction d'un trop grand nombre de facteurs pour être identifiée). Quoi qu'il en soit, la DCO est considérée comme une mesure fiable de la capacité relative des déchets à appauvrir l'eau en oxygène, voire à l'en supprimer entièrement. Une DCO très élevée est un motif de préoccupation majeur (étant donné qu'un litre d'eau bien oxygénée ne contient que 8 à 10 mg d'oxygène), même si la valeur maximale n'est jamais atteinte dans la pratique. Une DCO équivalente à 720 000 mg/l indique en résumé que si toutes les substances contenues dans 1 kg de déchets venaient à être entièrement oxydées, elles pourraient consommer tout l'oxygène de 80 à 100 m<sup>3</sup> (80 à 100 000 litres) d'eau bien oxygénée. Même si on assistait à une oxydation partielle de ces substances, l'impact sur la vie aquatique en aval des déchets serait substantiel et à long terme, car rares sont les espèces aquatiques à pouvoir survivre dans un environnement si peu oxygéné. Une DCO très élevée peut donc avoir des effets néfastes sur l'oxygène disponible, avec toutes les conséquences que cela peut entraîner.

### L'IMPACT DES DÉCHETS SUR LA SANTÉ

Le système des Nations unies pour l'Évaluation et la coordination en cas de catastrophe (UNDAC), qui a effectué une mission à Abidjan entre les 11 et 19 septembre, a indiqué qu'il « était probable que les substances volatiles se soient évaporées immédiatement après le déversement, affichant des concentrations inquiétantes voire mortelles [...] et que trois semaines après le déversement, d'après les estimations, les concentrations des composés concernés dans l'air étaient faibles et ne constituaient plus une menace pour la santé. » L'UNDAC a également noté que les « substances chimiques, en particulier les mercaptans, se caractérisaient par de fortes odeurs même à une faible concentration. Ces odeurs peuvent déjà être senties par un être humain à une concentration bien inférieure à celle dangereuse

pour la santé, ce qui peut donner à tort une impression de toxicité. Malgré tout, du fait de ces odeurs, les mercaptans peuvent susciter des angoisses et/ou des sentiments de nausée. » Les experts techniques ont contribué, selon l'UNDAC, à « réduire la tension générée par l'absence d'informations objectives et compréhensibles<sup>790</sup> ».

Il faut certes souligner que l'on ne disposait pas de suffisamment de données sur les variables observées lors du déversement, y compris sur les taux de rejet de substances chimiques dangereuses dans les nombreux sites de déversement. Cette situation a inévitablement suscité des angoisses. Cependant, même si l'angoisse peut exacerber les souffrances, suggérer que les symptômes physiques ressentis par plusieurs dizaines de milliers de personnes étaient dus à l'angoisse plutôt qu'aux effets des substances chimiques n'est pas crédible.

Un toxicologue consulté par Amnesty International et Greenpeace<sup>791</sup> a confirmé que de nombreux facteurs pouvaient avoir modifié l'exposition aux substances chimiques et leur impact sur les personnes vivant ou travaillant à proximité des sites de déversement. Au nombre de ces facteurs figurent :

**La température ambiante :** plus la température est élevée, plus le taux d'évaporation des éventuels solvants du mélange est élevé.

**Les pluies :** une quantité significative de pluie est nécessaire pour faire baisser le pH des déchets. Toutefois, s'il tombe suffisamment de pluie légèrement acide, le pH du mélange diminue au point de rejeter les premiers mercaptans (pH compris entre 11 et 10). S'il diminue encore plus (entre 8 et 7), de l'hydrogène sulfuré se dégage. Par ailleurs, la pluie entraîne une plus forte dilution des déchets. Étant donné la forte basicité de ceux-ci, il existe un risque considérable pour les personnes comme pour les espèces sauvages situées à proximité en cas de contact direct avec les déchets.

**La quantité de déchets déversés et leur composition :** plus la quantité de déchets déversés est élevée, plus le risque d'exposition à des substances chimiques est grand.

**La méthode de déversement :** le déversement des déchets dans l'eau accroît leur dilution et leur mélange. Cela entraîne une diminution de leur pH, les substances individuelles pouvant alors devenir plus volatiles.

**Le mélange des déchets avec d'autres substances, par exemple de l'eau, de la terre, des solvants ou des substances absorbantes :** d'autres substances chimiques présentes dans les liquides où les déchets ont été déversés peuvent également avoir un effet sur les produits qui se sont évaporés. De la même manière, des substances absorbantes peuvent fixer les déchets, ralentissant alors le rejet de produits chimiques. Le pH de la terre à proximité des déchets est également susceptible d'avoir un impact sur la basicité des déchets en cas de mélange important ; le pH des déchets diminue alors, entraînant le dégagement prématuré de produits chimiques comme les mercaptans.

**La dilution des déchets après le déversement**

**La vitesse et la direction du vent :** le vent disperse plus rapidement les produits chimiques

dans l'air. Les personnes situées en aval du point de rejet sont exposées.

**La proximité de la population locale** : plus les personnes sont proches des déchets déversés, plus elles sont en danger car elles sont davantage exposées à un risque d'inhalation des substances chimiques volatiles. Plus elles sont éloignées, moins le risque d'exposition est grand, car la concentration des produits chimiques volatils est alors diluée par l'air non contaminé. Comme l'être humain ne peut inhaler qu'une quantité donnée d'air sur une période donnée, plus la concentration d'un produit chimique dans l'air est faible, plus la quantité inhalée sera faible.

**La sensibilité des personnes aux produits chimiques en question** : certaines personnes sont plus sensibles aux substances chimiques organiques que d'autres. Nombre de ces substances chimiques organiques ont un effet irritant pour les personnes souffrant d'asthme et peuvent provoquer une crise.

**La volatilité des substances** : en fonction de la volatilité des produits chimiques concernés, il est probable que la plupart de ceux contenus dans la phase chargée en hydrocarbures se sont évaporés en quelques jours. Les substances présentes dans la phase aqueuse s'évaporent lorsque le pH diminue, tandis que des mercaptans sont rejetés dans l'air lorsque le pH est compris entre 10 et 11. De l'hydrogène sulfuré peut se dégager si le pH diminue entre 7 et 8, ne serait-ce que pour une petite partie uniquement des déchets.

Ces différentes variables modifient de façon significative les estimations relatives aux impacts probables du déversement sur les habitants de la ville. Ce point est important, car il remet en question l'exactitude de tout exercice de modélisation, y compris réalisé par Trafigura.

## LA POSITION DE TRAFIGURA

Il est évident que, en l'absence de données exactes sur la composition des déchets et sur les variables caractérisant les nombreux sites de déversement, il est impossible de prétendre que le déversement de déchets toxiques n'a pas contribué dans une certaine mesure à de graves conséquences sur la santé, par exemple des fausses couches ou des décès, comme l'ont affirmé des victimes interviewées par Amnesty International et enregistrées par les autorités ivoiriennes.

Trafigura a au contraire été très précise sur les effets potentiels des déchets sur la santé des habitants d'Abidjan.

Dans un premier temps, Trafigura a nié tout effet sur la santé, arguant qu'il existait d'autres explications plausibles aux symptômes dont souffraient les 100 000 patients enregistrés dans des hôpitaux publics d'Abidjan après le déversement, par exemple un phénomène d'hystérie collective, la volonté des habitants de profiter des services de santé gratuits mis en place par l'État, ou l'utilisation d'un insecticide contre les moustiques à Abidjan et aux alentours à la même période :

*« En outre, toute fausse impression et/ou crainte de toxicité liée à des informations erronées a pu être renforcée par [...] l'offre de soins de santé gratuits ; [...] les médecins locaux ayant,*

*semble-t-il, conseillé aux patients de ne pas boire de lait au cas où il soit radioactif<sup>792</sup>. »*

*« Le 19 août 2006 [...] le produit K-OTHRINE-EC25 [...] a été pulvérisé d'un hélicoptère pour tuer les moustiques à Abidjan et autour de la ville. [...] Ce produit serait à l'origine d'une forte transpiration des enfants de moins de cinq ans et de problèmes respiratoires ainsi que de palpitations chez les personnes âgées<sup>793</sup>. »*

Dans le règlement à l'amiable que la société a conclu avec les 30 000 victimes dans le cadre de la procédure pour dommages corporels engagée au Royaume-Uni, Trafigura a accepté que les déchets aient pu avoir quelques effets à court terme sur la santé. Dans une déclaration conjointe et acceptée par les avocats de la partie plaignante, Trafigura a indiqué que les déchets pouvaient avoir été à l'origine de « symptômes semblables à ceux d'un état grippal ». À ce jour, la société a refusé de donner des précisions sur ces symptômes. C'est pourtant un point important puisque l'éventail des symptômes de type grippal peut être vaste, certains étant bénins d'autres graves. D'après une définition de l'OMS, la grippe saisonnière peut se manifester par les symptômes suivants :

*« La grippe saisonnière se caractérise par l'apparition brutale d'une forte fièvre, de toux (généralement sèche), de céphalées, de douleurs musculaires et articulaires, de malaise général, d'inflammation du larynx et d'écoulement nasal. La plupart des sujets guérissent en une semaine sans avoir besoin de traitement médical. Mais la grippe peut entraîner une maladie grave ou un décès chez les personnes à haut risque. La période d'incubation (délai qui s'écoule entre le moment de l'affection et l'apparition des symptômes) est d'environ deux jours. »*

De ce fait, les populations à risque identifiées par l'OMS sont les suivantes : « Chaque année, les épidémies de grippe peuvent toucher gravement tous les groupes d'âge, mais le plus haut risque de complications concerne les enfants de moins de deux ans, les adultes de 65 ans ou plus et les personnes de tout âge présentant certaines affections telles que des maladies chroniques, qu'elles soient cardiaques, pulmonaires, rénales, hépatiques, sanguines ou métaboliques (comme le diabète), ou un affaiblissement du système immunitaire<sup>794</sup>. »

Même s'il est indiqué explicitement dans la déclaration que les déchets ont pu « dans le pire des cas » provoquer des symptômes de type grippal, Trafigura reconnaît désormais que les déchets ont pu être à l'origine d'effets à court terme sur la santé.

À ce jour, Trafigura nie catégoriquement les affirmations des victimes selon lesquelles les déchets auraient entraîné des décès, des fausses couches et de graves affections. Elle soutient que sa position est étayée par les travaux d'experts indépendants qui ont estimé, à partir de données de modélisation, la quantité de produits chimiques qui se sont évaporés et la période d'évaporation. Ces estimations reposent sur des hypothèses quant à la diminution du pH ainsi que sur une mesure réelle effectuée 22 jours après le déversement, le pH des déchets étant tombé à environ 9,5 en l'espace de 22 jours. Trafigura a déclaré qu'« aucun des composés chimiques des déchets n'a pu se dégager dans des quantités et d'une manière suffisantes pour entraîner un préjudice toxicologique<sup>795</sup> ». Les conclusions des experts ont été synthétisées et présentées à titre de preuve par Trafigura devant la Haute Cour à Londres, dans une réponse adressée à la BBC. Toutefois, les rapports originaux des experts mandatés

par Trafigura et de ceux des experts mandatés par les victimes ayant intenté l'action collective ne peuvent pas être consultés. Il est donc impossible de vérifier les hypothèses sur lesquelles reposent les estimations de Trafigura.

## LES CONCLUSIONS QU'IL EST POSSIBLE DE TIRER À PARTIR DES ÉLÉMENTS DISPONIBLES

La population a probablement été exposée à une ou plusieurs des substances chimiques suivantes, notamment par contact ou inhalation.

### ■ Hydroxyde de sodium

D'après les analyses effectuées par le NFI, l'hydroxyde de sodium représentait environ 10 % des déchets, soit 37,9 tonnes.

L'hydroxyde de sodium peut être absorbé dans l'organisme par inhalation ou ingestion. C'est une substance particulièrement corrosive pour les yeux, la peau et les voies respiratoires. Elle peut provoquer des lésions cutanées en raison de sa corrosivité, mais le contact avec la peau n'est pas la principale voie d'exposition à moins que les lésions cutanées soient étendues. L'hydroxyde de sodium est corrosif après ingestion. L'inhalation de cette substance pulvérisée peut provoquer des œdèmes pulmonaires. Un contact cutané prolongé ou répété peut être responsable de dermatites.

À la suite de l'inhalation d'hydroxyde de sodium pulvérisé, les symptômes observés sont : brûlures, inflammation du larynx, toux, difficultés respiratoires, dyspnée. Ils peuvent apparaître après un délai. Le contact avec la peau provoque des rougeurs douloureuses et parfois des cloques profondes.

Les personnes exposées peuvent avoir les yeux rouges et douloureux, souffrir de troubles de la vision et de graves brûlures. L'ingestion de ce produit entraîne une sensation de brûlure et des douleurs abdominales ainsi qu'un état de choc, voire un collapsus.

### ■ Mercaptides/Mercaptans

Des sels de mercaptide (les sels générés après transformation – toutefois incomplète – des mercaptans dans le naphtha de cokéfaction lors des opérations de nettoyage à la soude caustique) ont été observés dans les déchets. Les composés identifiés par le NFI dans des prélèvements au préalable acidifiés incluaient le méthylrique, l'éthylrique, le butylrique, le propylrique, le pentylrique, le phénylrique et l'heptylrique, révélant la présence de différents mercaptides dans les déchets. Le pH d'une portion des déchets est en effet descendu en dessous de 11, entraînant la re-transformation d'une partie des mercaptides en mercaptans et leur rejet<sup>796</sup>.

Après l'inhalation de mercaptans, les symptômes susceptibles d'être ressentis sont des maux de tête, des nausées, de la toux, des étourdissements et un état de somnolence. On peut aussi observer des vomissements des suites des nausées. En cas de concentrations élevées, les personnes exposées peuvent perdre connaissance, voir leur rythme cardiaque ralentir et risquer de mourir.

L'exposition à de fortes concentrations de certains mercaptans peut, en théorie, être mortelle. Des tests de laboratoire ont permis de mettre en évidence qu'il existait des doses mortelles pour les animaux, mais les connaissances sur les effets des mercaptans sur les êtres humains sont très limitées. Il existe toutefois un exemple bien connu d'un ouvrier décédé des suites probablement d'une exposition à de fortes concentrations de méthylmercaptan dans les années 1960. Il avait nettoyé les cuves où ce produit chimique était stocké, et avait donc été très exposé à ce produit, peut-être pendant une longue période. Cet accident est considéré (même par l'Agence de protection de l'environnement des États-Unis) comme le « seul décès résultant d'une exposition au méthylmercaptan sur le lieu de travail<sup>797</sup> ».

Les mercaptans sont reconnus comme irritants pour les yeux, la peau et les voies respiratoires. Les personnes exposées peuvent avoir les yeux rouges et douloureux. Elles peuvent aussi souffrir de rougeurs cutanées douloureuses. Une exposition prolongée peut provoquer des dermatites.

Un toxicologue a indiqué à Amnesty International et Greenpeace que les personnes susceptibles d'avoir été exposées devaient être placées sous observation médicale<sup>798</sup>.

Par conséquent, les mercaptides ont pu générer des vapeurs de mercaptans lorsque le pH des déchets a diminué après le déversement, mais ce sont aussi des produits chimiques dangereux, notamment par contact cutané, par ingestion ou par inhalation (sous forme de vapeurs). Leur odeur n'est pas aussi pestilentielle que celle des mercaptans, mais elle n'en reste pas moins désagréable.

#### ■ Hydrogène sulfuré (H<sub>2</sub>S)

Il est plus difficile de savoir si des personnes ont été exposées à de l'hydrogène sulfuré. Pour cela, il faudrait que le pH d'une portion des déchets soit descendu entre 7 et 8. Trafigura a affirmé que de l'« hydrogène sulfuré n'a pu se dégager des *slops* qu'après l'ajout de grandes quantités d'acide concentré [et qu']il n'existait aucun élément prouvant une telle acidification<sup>799</sup> ». Selon un toxicologue consulté par Amnesty International et Greenpeace, il est probable qu'au fil du temps le pH des couches de surface d'une portion des déchets soit descendu à ce niveau, par dilution due aux eaux de pluie et contact avec les différentes composantes du sol. Il n'est toutefois pas possible d'identifier le temps nécessaire pour descendre à ce niveau.

De très fortes pluies (dont le pH est en général légèrement inférieur à 7) seraient nécessaires pour neutraliser TOUS les déchets déversés (pH autour de 7 à 8), et une telle baisse du pH ne pourrait se produire en quelques jours, semaines ou même mois.

Toutefois, il est probable qu'il y ait différents niveaux de pH dans les déchets, les couches supérieures et externes se neutralisant plus rapidement (car elles sont plus directement exposées aux effets neutralisants de la pluie), et les couches inférieures et internes conservant un pH élevé plus longtemps. En d'autres termes, il n'est pas nécessaire que le pH de l'ensemble des déchets soit à 7 ou 8 pour que de l'hydrogène sulfuré se dégage : il suffit qu'une petite portion, peut-être une fine couche de surface mais sur une grande superficie, voie son pH suffisamment réduit pour qu'apparaisse ce gaz. Il convient de préciser de

nouveau que nous ne savons pas si cela s'est véritablement produit, mais cela est théoriquement possible, même avec une bien plus petite quantité d'eau. Nous n'affirmons donc pas ici que de l'hydrogène sulfuré a été rejeté (les mauvaises odeurs étant plus probablement liées aux mercaptans) mais simplement que, même si une grande quantité d'eau aurait été nécessaire pour neutraliser l'ensemble des déchets déversés, la neutralisation d'une petite portion seulement de ces déchets suffirait pour que de l'hydrogène sulfuré se dégage, créant un problème potentiel. La neutralisation a pu être beaucoup plus rapide et complète lorsque les déchets ont été déversés dans des bras de rivières ou des lagunes, ou encore sur la terre ferme, mais sur une faible épaisseur, même si la plus grande partie des déchets, déversée ailleurs, a conservé un pH élevé, du fait de la masse même des dépôts et du caractère limité des contacts avec l'eau.

L'hydrogène sulfuré irrite les yeux et les voies respiratoires. Il a également des effets sur le système nerveux central. L'exposition à ce gaz peut entraîner une perte de connaissance et la mort. Les personnes qui inhalent ce gaz peuvent souffrir d'œdèmes pulmonaires. Les symptômes peuvent n'apparaître qu'après un délai. L'inhalation de ce gaz peut avoir comme conséquences des maux de tête, des étourdissements, de la toux, une inflammation du larynx, des nausées, des difficultés respiratoires et une perte de connaissance. Ces symptômes peuvent n'apparaître qu'après un délai. Les personnes exposées peuvent avoir les yeux rouges et douloureux. De graves brûlures peuvent également survenir. L'hydrogène sulfuré est toxique pour les organismes aquatiques.

Les effets d'une exposition à l'hydrogène sulfuré dépendent de la concentration de ce dernier. Plus la concentration est forte, plus le danger est grand.

#### ■ Phénolates/Phénols

Représentant 4,8 % des déchets, les phénols et les crésols constituent à eux deux 18,2 tonnes des déchets selon les conclusions du NFI. Même si, étant donné le pH élevé des déchets lors de leur déversement, la plupart des phénols devaient être présents sous leur forme de phénolates, ils se sont probablement transformés en phénols parallèlement à la diminution du pH. La plupart des phénols, dont la proportion dans les 4,8 % totaux identifiés dans les déchets n'est pas connue, ont dû subir une transformation (de phénolate à phénol) lorsque le pH était inférieur à 9,9.

Le terme « phénols » couvre une vaste gamme de composés aromatiques portant une fonction hydroxyle. Leur toxicité varie en fonction de leur structure moléculaire précise. Par exemple, l'élément de base, le phénol (et toute vapeur de phénol) est corrosif pour les yeux, la peau et les voies respiratoires. L'inhalation de vapeurs peut provoquer une rétention d'eau dans les poumons (œdèmes pulmonaires). Une exposition au phénol a des effets sur le système nerveux central, le cœur et les reins. Les personnes qui inhalent ce composé peuvent souffrir d'une inflammation du larynx, d'une sensation de brûlure dans la gorge, de quintes de toux, d'étourdissements, de maux de tête, de nausées, de vomissements, de dyspnée et de difficultés respiratoires. À un certain degré de concentration, il peut provoquer une perte de connaissance et la mort. Le phénol est facilement absorbé par la peau, entraînant de graves brûlures cutanées et un engourdissement. En cas de contact avec la peau, le phénol peut provoquer des convulsions, un collapsus, un état comateux, voire la mort. Les effets de l'exposition au phénol peuvent ne pas être immédiats. Les personnes

exposées au phénol ont les yeux rouges et douloureux, et peuvent perdre la vue de façon permanente, souffrant de graves brûlures. Le phénol étant un composé corrosif, son ingestion entraîne de fortes douleurs abdominales, des convulsions et des diarrhées. Un état de choc ou un collapsus peut apparaître chez certaines personnes. Un contact cutané prolongé ou répété peut être responsable de dermatites.

Nombre de propriétés des crésols, ou méthylphénols, sont similaires à celles des phénols. Les crésols sont corrosifs pour les yeux, la peau et les voies respiratoires par ingestion. L'inhalation de vapeurs (ou de liquide vaporisé) peut provoquer une rétention d'eau dans les poumons (œdèmes pulmonaires). Ce composé chimique peut avoir des effets sur le système nerveux central, le système cardiovasculaire, les poumons, les reins et le foie, entraînant une dépression du système nerveux central, une insuffisance respiratoire et des lésions tissulaires. En cas d'exposition à de fortes concentrations, il peut provoquer une perte de connaissance et la mort.

L'inhalation de crésols provoque une sensation de brûlure dans la gorge lorsque le larynx est enflammé. Les symptômes observés sont la toux, des maux de tête, des nausées, des vomissements, des difficultés respiratoires et, parfois, une dyspnée.

Les crésols peuvent être absorbés par la peau, entraînant des rougeurs douloureuses et parfois de brûlures et des cloques.

Les personnes exposées peuvent avoir les yeux rouges et douloureux et souffrir de graves brûlures, les crésols étant corrosifs pour les yeux. L'ingestion de crésols peut provoquer des nausées, des vomissements, des douleurs abdominales et une sensation de brûlure. Un état de choc ou un collapsus peut apparaître chez certaines personnes. Une exposition cutanée prolongée peut provoquer des dermatites.

#### ■ Benzène, xylène et toluène

Le benzène, le xylène et le toluène sont des hydrocarbures aromatiques représentant 6,2 % de la phase chargée en hydrocarbures, soit 8,5 tonnes. Ils étaient probablement essentiellement concentrés dans cette phase des déchets et ont dû s'évaporer relativement rapidement, créant un risque d'exposition par inhalation des vapeurs ou contact cutané.

Ces composés organiques, à fortes concentrations, peuvent faire apparaître des crises d'asthme chez des personnes déjà asthmatiques. L'exposition à ces solvants organiques a rapidement des effets sur le système nerveux central, induisant un état de somnolence et des maux de tête.

Le benzène peut par exemple être absorbé dans l'organisme par inhalation, contact cutané ou ingestion. Il s'agit d'une substance chimique irritante pour les yeux, la peau et les voies respiratoires. En cas d'ingestion, elle peut s'infiltrer dans les poumons, créant un risque de pneumonie chimique (œdème ou rétention d'eau dans les poumons). Elle peut aussi avoir des effets sur le système nerveux central, provoquant un état de somnolence ou de confusion mentale. À un certain degré de concentration, elle peut provoquer une perte de connaissance et la mort.

Les effets de l'inhalation sont multiples : étourdissements, somnolence, maux de tête, nausées, dyspnée, convulsions et perte de connaissance. Le benzène peut également être absorbé par la peau, sur laquelle il a un effet dégraissant et qui devient alors sèche, rouge et douloureuse.

En cas de contact avec les yeux, ceux-ci deviennent eux aussi rouges et douloureux. Toute ingestion se traduit par des douleurs abdominales, une inflammation du larynx et des vomissements. L'exposition au benzène peut avoir des effets sur la moelle osseuse et sur le système immunitaire. Ce produit est un agent cancérogène reconnu chez l'homme.

Le toluène est également un solvant provoquant des irritations au niveau des yeux et des voies respiratoires, et ayant des effets sur le système nerveux central. Il peut même entraîner une dysrythmie cardiaque (rythme cardiaque irrégulier) et une perte de connaissance en cas d'exposition à de fortes concentrations. Parmi les symptômes observés figurent la toux, une inflammation du larynx, des étourdissements, un état de somnolence, des maux de tête, des nausées, ainsi que des rougeurs douloureuses sur la peau si celle-ci est en contact direct avec le toluène. L'exposition à de fortes concentrations de xylène se caractérise par des symptômes similaires.

Le toxicologue a également souligné que, étant donné l'effet irritant de ces produits chimiques sur les voies respiratoires, les personnes souffrant d'affections respiratoires, comme l'asthme ou une bronchite, peuvent voir les symptômes s'aggraver après exposition. L'exposition à de nombreux solvants organiques peut provoquer de l'asthme chez les personnes sensibles.

## CE QU'IL CONVIENT DE FAIRE MAINTENANT

Des informations bien plus détaillées sont nécessaires pour évaluer les effets du déversement sur la population, notamment :

### Des données exhaustives sur les déchets :

- leur composition et sa variabilité ;
- leur pH et son évolution au fil du temps ;
- les sites de déversement et les quantités déversées ;
- la matière ou le liquide où les déchets ont été déversés et les modifications des caractéristiques des déchets entraînées par le contact avec cette matière ou ce liquide ;
- des informations sur la méthode de déversement et sur le risque d'aérosolisation des déchets ;
- la mesure de la concentration dans l'air de tous les produits chimiques en aval des sites de déversement, en particulier dans les zones d'habitation humaine ;
- de nouvelles mesures de la concentration dans l'air, à différents endroits, pour couvrir

toutes les populations exposées et permettre un exercice de modélisation visant à estimer les taux d'exposition ;

- des informations sur les chutes de pluie et sur la composition des déchets à différents moments pour surveiller leur évolution et contribuer à la modélisation de l'exposition probable de la population ;
- la direction et la vitesse du vent, au moins pendant la période où l'exposition est supposée être élevée pour élaborer des scénarios d'exposition.

Les effets sur la santé de l'exposition à tous les produits chimiques présents dans les déchets avec lesquels la population a pu être en contact, et les concentrations susceptibles d'être dangereuses.

Le suivi des registres médicaux de la population locale pour identifier tout changement dans le nombre d'admissions dans les hôpitaux/centres de santé ou de visites chez le médecin entre la période qui a précédé le déversement de déchets et celle qui l'a suivi, et pour répertorier les symptômes signalés par les patients.

Si des changements sont identifiés, effectuer un suivi des personnes qui ont signalé des problèmes de santé après le déversement pour voir si ces problèmes correspondent à une exposition à des composants des déchets.

Une véritable étude épidémiologique de la population (pour identifier toute altération de la santé ou hausse de la mortalité) susceptible d'avoir été exposée aux produits chimiques des déchets, avec la mise en place d'un groupe témoin de personnes non exposées. Les capacités et l'amplitude de cette étude devront être suffisantes pour que des changements puissent être détectés. Elle devra faire correspondre les personnes en fonction de l'âge, du sexe, de l'environnement général et d'autres variables pour veiller autant que possible à ce que la seule différence entre le groupe exposé et le groupe témoin soit l'exposition éventuelle aux produits chimiques des déchets.

# NOTES

---

<sup>1</sup> Rapport d'expertise du NFI, ministère de la Justice, Institut médico-légal des Pays-Bas, 29 janvier 2007, problème d'odeur, APS Amsterdam.

<sup>2</sup> République de Côte d'Ivoire, Commission nationale d'enquête sur les déchets toxiques dans le district d'Abidjan, 15 novembre 2006. Les analyses d'AVR réalisées le 3 juillet 2006 figurent dans les annexes de ce rapport.

<sup>3</sup> ATM Afvalstoffen Terminal Moerdijk, analyse d'un échantillon du 3 juillet 2006. Date de publication du rapport : 8 septembre 2006.

<sup>4</sup> Traduction française par Amnesty International du jugement signifié à Trafigura Beheer BV, LJN (n° de l'affaire) : BN2149, Cour du district d'Amsterdam, 13/846003-06 (PROMIS), § 8.3.3.9.

<sup>5</sup> Mesure du pH par NFI : 14, mesure du pH par ATM Moerdijk : 12,9.

<sup>6</sup> « Le même jour, M. Marrero a envoyé un courriel au capitaine Kablan pour confirmer la teneur de leur conversation : Trafigura souhaite décharger 528 m<sup>3</sup> de *slops* qui se trouvent à bord du *Probo Koala* dont l'arrivée à Abidjan est prévue le 19 août 2006 », Nouvelle défense de Trafigura, 5 décembre 2008 (*Yao Essaié Motto et autres c. Trafigura Limited et Trafigura Beheer BV* devant la Haute Cour de justice d'Angleterre et du Pays de Galles, Queen's Bench Division, requête n° HQ06X03370), § 163 et 163.1.

Dans les éléments de preuve recueillis par le tribunal d'Amsterdam, on peut lire :

« Le rapport du Dr Geoffrey Bound, de Minton, Treharne & Davies, daté du 6 avril 2010, indique les quantités de pétrole et d'eau dans les *slops* déversés à Abidjan (p. 5) :

"2.6 En résumé, je conclus que les *slops* à bord du *Probo Koala* avant son arrivée à Abidjan contenaient 183 m<sup>3</sup> d'hydrocarbures provenant des cargaisons de Brownsville (137 tonnes) et 344,8 m<sup>3</sup> de solution aqueuse (pesant 379 tonnes et représentant 199 m<sup>3</sup> de solution de lavage à la soude caustique combinée à d'autres mélanges aqueux livrés avec les cargaisons)..."

Remarque : cet élément ne peut être utilisé que dans l'affaire Trafigura, il ne figure pas dans les affaires Chertov et Ahmed.

Il convient de souligner que M. Bound arrive à un total de 527,3 m<sup>3</sup> alors qu'il y avait encore quelque 544 m<sup>3</sup> dans les cuves de décantation à Amsterdam. Dans sa "lettre de contestation" du 5 juillet 2006, le capitaine Chertov indique qu'il manquait 16 m<sup>3</sup> lorsque les *slops* ont été rechargés sur le *Probo Koala* après avoir été livrés à APS.

Nous faisons aussi référence à un courriel de Gampierakis (Falcon Navigation) à Ahmed et autres le 26 juillet 2006. On peut y lire que le capitaine a découvert que 528,308 m<sup>3</sup> de *slops* se trouvaient à bord à cette date (360,260 m<sup>3</sup> dans la cuve de bâbord et 168,048 m<sup>3</sup> dans la cuve de tribord). »

Source : Présentation des éléments de preuve pour *Trafigura Beheer BV*, N. Ahmed, S. Chertov, p. 28.  
Faits : sections 174 et 225 du Code pénal néerlandais. Ces éléments font partie des fichiers du ministère public néerlandais.

<sup>7</sup> Rapport d'expertise du NFI, 10.1, p. 35/63. L'analyse réalisée par le CIAPOL (qui dépend du ministère de l'Environnement) à Abidjan de résidus retrouvés sur le quai après le déversement des déchets a identifié 0,6 % de sulfure d'hydrogène, soit un chiffre proche de celui du NFI.

<sup>8</sup> Rapport d'expertise du NFI, "2.1.2 Analysis of the watery phase", p. 43/63 et 44/63.

<sup>9</sup> Réponses de *Trafigura* aux nouvelles demandes de clarification de la défense en application de la partie 18 du Code de procédure civile, 3 décembre 2008 (*Yao Essaié Motto et autres c. Trafigura Limited et Trafigura Beheer BV*, devant la Haute Cour de justice d'Angleterre et du Pays de Galles, Queen's Bench Division, requête n° HQ06X03370).

<sup>10</sup> Réponse de Carter-Ruck devant la Haute Cour de justice d'Angleterre et du Pays de Galles, Queen's Bench Division, requête n° HQ09X02050, *Trafigura Limited c. British Broadcast Corporation*, 20 novembre 2009, § 51 et 69. Parmi les raisons pour lesquelles *Trafigura* ne considère par les résultats du CIAPOL/SIR comme fiables figurent les points suivants : « L'échantillon a été prélevé à partir de résidus qui auraient été déversés sur le quai à Abidjan et non directement à partir des cuves de décantation, ce qui induit un risque évident de contamination croisée. » et « Les résultats ne précisent pas la méthode d'essai, en particulier la technique utilisée pour détecter la présence d'hydrogène sulfuré (processus d'acidification ou processus conduisant à la mesure de tous les sulfures en tant qu'hydrogène sulfuré). »

<sup>11</sup> L'analyse de la composition chimique repose sur les analyses chimiques du NFI. Le poids est calculé à partir de 379 tonnes (344,8 m<sup>3</sup>) de *slops* aqueux, présentant une densité de 1,1 pour 10 % de soude caustique.

<sup>12</sup> Le rapport du NFI consigne ce pourcentage (0,5 %) en tant qu'hydrogène sulfuré. *Trafigura* donne une description différente dans sa liste (Soufre inorganique (sulfures et bisulfures, S), le NFI ayant identifié l'hydrogène sulfuré dans une solution qui a été acidifiée.

<sup>13</sup> L'analyse de la composition chimique repose sur les analyses chimiques du NFI. Le poids est calculé à partir de 137 tonnes (183 m<sup>3</sup>), avec une densité de 0,75. Cette mesure a été établie par le CIAPOL à Abidjan le 22 août 2006 (à partir d'un échantillon prélevé le 21 août 2006).

<sup>14</sup> Le prélèvement d'un échantillon des déchets contenus dans les cuves de décantation du *Probo Koala* à Amsterdam a été effectué à l'aide d'un récipient descendu au fond des cuves. Cette méthode ne permet pas nécessairement d'identifier des sédiments boueux. Pour analyser le dépôt, il aurait fallu utiliser un appareil de prélèvement spécialement conçu pour aller chercher des sédiments au fond des cuves. Le NFI a délibérément choisi de prélever un échantillon « à la volée », dans la mesure où il avait ainsi plus de chances d'obtenir une image relativement fidèle de la composition des déchets qu'avec des échantillons distincts des parties supérieure, intermédiaire et inférieure des cuves. Rapport d'expertise du NFI, p. 9. : « *Op 3 juli 2006 heeft het NFI (dhr Bakker) de politie (dhr. J.vd Kamp) geadviseerd over de monsterneming, Door het NFI is voorgesteld om, indien praktisch mogelijk, monsters te nemen over de gehele diepte van de te bemonsteren tank (zogenaamde running sample), omdat een running sample in principe een completer beeld van de samenstelling van de lading geeft dan de combinatie van een top,- midden, en bodemonster.* » [« Le 3 juillet 2006, le NFI (M. F. Bakker) a informé la police (M. J. vd Kamp) du prélèvement d'un échantillon. Le NFI a proposé que les échantillons soient prélevés,

*dans la mesure du possible, à tous les niveaux de la cuve concernée (méthode dite des échantillons « à la volée »), cette procédure permettant en principe d'avoir une idée plus précise de la composition de la cargaison qu'une juxtaposition d'échantillons prélevés dans les parties supérieure, intermédiaire et inférieure de ladite cuve. »]*

Le policier J. vd Kamp a confirmé le 21 mars 2012 à Greenpeace qu'aucun échantillon de la couche sédimentaire des déchets du *Probo Koala* n'avait été prélevé.

<sup>15</sup> Information signalée pendant l'audience qui s'est tenue le 10 juin 2010 devant le tribunal pénal d'Amsterdam. Le président a lu le courriel suivant : « Il est très probable que nous trouvions des résidus solides dans les citernes et les cuves de décantation du fait des lavages à la soude caustique ; ils peuvent contenir de la soude caustique, du sulfure de sodium, de l'hydrogénosulfure de sodium et des mercaptides de sodium. »

<sup>16</sup> Rapport d'enquête sur l'explosion survenue dans les locaux de Vest Tank à Slovag, révision O3 (version en anglais), Bergen, 26 septembre 2008, p. 18 : « La cuve T3 (4 000 m<sup>3</sup>, ID 18 m, TT 16 m) contenait quelque 270 m<sup>3</sup> de liquide au moment de l'accident : 50 m<sup>3</sup> de déchets précipités issus du traitement de l'essence de cokéfaction, 205 m<sup>3</sup> d'eaux usées de la cuve T61 et 14-15 m<sup>3</sup> d'acide chlorhydrique (lorsque l'accident s'est produit, un camion-citerne déchargeait de l'acide dans la cuve). », p. 27, p. 62 : « D'octobre 2006 à mars 2007, la société Vest Tank a régulièrement traité des chargements d'essence de cokéfaction dans le but de réduire le contenu de soufre dégageant de mauvaises odeurs et contenant des composés, en particulier des mercaptans (thiols). Le principe chimique sur lequel reposait ce processus était la haute solubilité des mercaptans dans des solutions alcalines d'hydroxyde de sodium et d'eau (soude caustique) par rapport à celle dans l'essence de cokéfaction. Le processus de lavage s'est déroulé dans deux cuves de stockage atmosphérique (T3 et T4), entraînant la précipitation de déchets solides qui au fil du temps se sont accumulés au fond des cuves. Le volume de déchets dissous ou précipités a finalement été trop important pour que l'on puisse continuer à traiter des chargements d'essence de cokéfaction. Le processus qui était en cours lorsque l'accident a eu lieu avait pour but de dissoudre les déchets précipités dans la cuve T3 et, parallèlement, de réduire le pH de la solution alcaline, par adjonction d'acide chlorhydrique. »

<sup>17</sup> Réponse de Carter-Ruck devant la Haute Cour de justice d'Angleterre et du Pays de Galles, Queen's Bench Division, requête n° HQ09X02050, *Trafigura Limited c. British Broadcast Corporation*, 20 novembre 2009, p. 15 (§ 56), p. 27 (§ 103) et annexe 2 de la réponse : "The group Litigation Claimants' Case on the Composition of the Slops".

<sup>18</sup> Réponse de Carter-Ruck devant la Haute Cour de justice d'Angleterre et du Pays de Galles, Queen's Bench Division, requête n° HQ09X02050, *Trafigura Limited c. British Broadcast Corporation*, 20 novembre 2009, p. 27.

<sup>19</sup> Réponse de Carter-Ruck devant la Haute Cour de justice d'Angleterre et du Pays de Galles, Queen's Bench Division, requête n° HQ09X02050, *Trafigura Limited c. British Broadcast Corporation*, 20 novembre 2009, p. 15.

<sup>20</sup> Extrait du témoignage écrit de l'un des chauffeurs, déposition de XXX pour Trafigura, 11 février 2009, § 58.

<sup>21</sup> Lors d'une réunion entre A. van Campen et Greenpeace le 18 novembre 2010.

<sup>22</sup> Courriel envoyé par Paul Short à WAIBS Shipping, avec en copie Puma Abidjan Ops, Jorge Marrero, Athens Ops, Disbursements, 18 août 2006. Source : République de Côte d'Ivoire, Commission nationale d'enquête sur les déchets toxiques dans le district d'Abidjan, 15 novembre 2006, p. 28 et 29 ainsi que dans les annexes de ce document.

<sup>23</sup> « 80 Ce matin, APS a déclaré que la demande chimique en oxygène (DCO) des *slops* étaient de 500 000 mg/l et que, par conséquent, le coût du traitement avait considérablement augmenté passant à 1 000 euros/m<sup>3</sup>, soit une hausse de 3 000 % environ.

« 81 Lors d'un appel téléphonique passé le 3 juillet dans la matinée, M. Wolf (APS) a informé M. Ahmed (Trafigura) que les *slops* présentaient une teneur en chlore organique total (TOCI) supérieure à 5 % et une DCO d'environ 20 000 mg/l.

« 82 On sait que :

« 82.1 La DCO permet de mesurer la quantité d'oxygène nécessaire pour traiter des *slops* liquides et n'entre pas en ligne de compte dans la classification des *slops* comme déchets relevant de la Convention MARPOL ou d'autres types de déchets.

« 82.8 La DCO était différente de celle précédemment indiquée.

« 82.3 La teneur en TOCI des *slops* était incorrecte. »

Nouvelle défense de Trafigura, 5 décembre 2008 (*Yao Essaie Motto et autres c. Trafigura Limited et Trafigura Beheer BV* devant la Haute Cour de justice d'Angleterre et du Pays de Galles, Queen's Bench Division, requête n° HQ06X0337), § 163 et 163.1.

<sup>24</sup> Pour de plus amples informations, consultez le site web suivant : <http://www.spentcaustic.com/index.htm> et <http://www.spentcaustic.com/disposalalter.html> (en anglais). Les produits caustiques usés peuvent être utilisés dans la fabrication de papier.

Source : <http://www.amritcorp.com/abcpaper.html> (section "Chemical Recovery Plant").

<sup>25</sup> Le *Main VII* est la barge d'APS où ont été déchargés une partie des déchets du *Probo Koala*.

<sup>26</sup> « *Le contenu EOX (composés halogènes organiques extractibles : brome, chlore et fluore) d'un échantillon mixte composé de trois prélèvements [1-SB-BM], [1-SM-CM] et [1-SB-TM] (1.001 à 1.003) provenant des cuves de tribord a été mesuré par microcoulométrie, parallèlement à des essais sur les critères d'acceptation d'APS* », rapport du NFI, p. 11.

Les résultats d'un échantillon prélevé par le CIAPOL sur le site d'Akouédo le 21 août 2006, deux jours après le déversement, indiquent 250 mg/l de composés organochlorés. Les informations suivantes sur les polluants organiques sont communiquées :

Chlore organique 250 mg/l

Méthode : minéralisation et analyse chlorométrique LD 2000

\*Réglementation relative aux déchets (SIIC) : <50 (PCB)

\*Concentrations autorisées. Les chiffres indiqués concernant la réglementation correspondent aux débits journaliers les plus bas.

Nous pouvons constater que ce chiffre (250 mg/l) est bien différent des 50 000 mg/l relevés par Trafigura. Un chiffre supérieur à 5 % (soit >50 g/l ou >50 000 mg/l) indiquerait une forte proportion de

déchets chlorés et non de simples traces de composés chlorés présents sous la forme de contaminants résiduels. La valeur indiquée par le CIAPOL est également élevée. Elle caractérise généralement des déchets fortement contaminés en termes de composés organochlorés, même si elle reste bien inférieure à la valeur indiquée par Trafigura (>5 %).

La société AVR, qui a analysé des échantillons prélevés par APS lorsque le *Probo Koala* se trouvait à Amsterdam en juillet 2006, a pris en compte un nombre trop faible de variables pour que les résultats présentent un intérêt toxicologique. Il est toutefois fait mention d'un contenu chloré total de 0,09 %, qui pourrait inclure le chlore inorganique (chlorures des sels) et qui est aussi bien inférieur à la valeur indiquée par Trafigura (>5 %). République de Côte d'Ivoire, Commission nationale d'enquête sur les déchets toxiques dans le district d'Abidjan, 15 novembre 2006. Les analyses d'AVR réalisées le 3 juillet 2006 figurent dans les annexes de ce rapport.

<sup>27</sup> « Le rapport du Dr Geoffrey Bound, de Minton, Treharne & Davies, daté du 6 avril 2010, indique les quantités de pétrole et d'eau dans les *slops* déversés à Abidjan (p. 5) :

“2.6 En résumé, je conclus que les *slops* à bord du *Probo Koala* avant son arrivée à Abidjan contenaient 183 m<sup>3</sup> d'hydrocarbures provenant des cargaisons de Brownsville (137 tonnes) et 344,8 m<sup>3</sup> de solution aqueuse (pesant 379 tonnes et représentant 199 m<sup>3</sup> de solution de lavage à la soude caustique combinée à d'autres mélanges aqueux livrés avec les cargaisons)...”

Il convient de souligner que M. Bound arrive à un total de 527,3 m<sup>3</sup> alors qu'il y avait encore quelque 544 m<sup>3</sup> dans les cuves de décantation à Amsterdam. Dans sa “lettre de contestation” du 5 juillet 2006, le capitaine Chertov indique qu'il manquait 16 m<sup>3</sup> lorsque les *slops* ont été rechargés sur le *Probo Koala* après avoir été livrés à APS. Nous faisons aussi référence à un courriel de Gampierakis (Falcon Navigation) à Ahmed et autres le 26 juillet 2006. On peut y lire que le capitaine a découvert que 528,308 m<sup>3</sup> de *slops* se trouvaient à bord à cette date (360,260 m<sup>3</sup> dans la cuve de bâbord et 168,048 m<sup>3</sup> dans la cuve de tribord). » Ces éléments font partie des fichiers du ministère public néerlandais.

<sup>28</sup> Amnesty International et Greenpeace ont connaissance de certificats dont les numéros vont de 000101 à 000119, mais il manque plusieurs numéros (000109, 000110 et 000111).

<sup>29</sup> Ce chiffre a été obtenu à partir de la synthèse des témoignages des chauffeurs. Au total, neuf chauffeurs ont fait des déclarations écrites à Trafigura, qu'ils ont signées le 11 février 2009. Deux d'entre eux (dont un assistant) sont décédés, l'un en 2008 l'autre en 2009.

<sup>30</sup> « *Les trois camions sont partis ensemble mais nous ne sommes pas arrivés en même temps à Akouédo. [...] À mon arrivée au pont-bascule, il faisait nuit noire. Par gestes, des gens m'ont indiqué d'aller sur le pont-bascule ; je suis allé mais je ne pense pas que mon camion ait été pesé. [...] J'ai attendu près du pont-bascule dans ma cabine en laissant le moteur tourner. Pendant ce temps, des gens remplissaient des papiers et je n'avais rien à faire. XXX s'est alors approché de moi avec un homme du bureau et ils ont montré du doigt un endroit en face et m'ont dit “Va là-bas !” J'ai pris la direction indiquée et, à l'endroit où un gros pneu divise la route, j'ai tourné à gauche. J'ai continué un peu plus loin sur la route, j'ai fait demi-tour et je me suis garé près d'un petit pont enjambant de l'eau. [...] Les onze cuves de mon camion se vident par deux vannes au fond et, à l'ouverture complète des vannes, le liquide a giclé sous une certaine pression* », déposition de XXX à Trafigura, 11 février 2009.

<sup>31</sup> « J'ai rempli toutes les cuves, j'ai quitté le quai et je me suis rendu à Akouédo par l'autoroute. Juste avant mon départ, le bruit courait qu'il y avait des problèmes avec certains camionneurs, et, après coup, il est probable que c'était XXX qui avait été arrêté au poste de contrôle à Riviera Deux. [...] Elles ne m'ont pas indiqué où je devais me rendre et je suis donc allé exactement au même endroit – à gauche

du gros pneu et au petit pont. La même odeur qu'au Parking Shell était présente. J'ai déchargé en ouvrant simplement les deux vannes et le liquide s'est déversé par-dessus le pont sous une certaine pression », déposition de XXX à Trafigura, 11 février 2009.

<sup>32</sup> « Nous sommes ensuite allés à la station Banco lavage sur l'autoroute en allant à Youpougon. [...] Près d'un manguier à proximité de l'autoroute à la station Banco de Youpougon, nous avons pompé de l'eau dans chaque cuve de la citerne et nous avons versé un mélange de grésyl, d'OMO et de pétrole dans chacune des cuves. Nous avons ensuite refermé les cuves et nous sommes dirigés vers la Maca avec ce mélange qui clapotait. Nous avons déversé le contenu sur le bord de la route (après le poste de contrôle de la police) dans la Forêt de Banco avant de retourner à Abobo », déposition de XXX à Trafigura, 11 février 2009.

<sup>33</sup> « Nous nous sommes rendus à un poste de lavage à Abobo mais ils m'ont interdit de nettoyer mon camion. Nous sommes ensuite allés à un second poste de lavage sur la même route, appelé "Gros Trou". [...] Afin d'atténuer l'odeur, nous avons utilisé de l'huile de palme rouge en imbibant un chiffon d'huile pour essuyer les parois des cuves », déposition de XXX à Trafigura, 11 février 2009.

<sup>34</sup> « Officiellement, la contenance de ma citerne est de 37 000 litres mais, au cours de ce second chargement, j'avais dépassé cette contenance pour la remplir de plus de 38 000 litres. Ma citerne était si chargée qu'elle avait risqué de déborder dans les virages et c'est probablement pour cette raison (l'odeur du liquide) que la police nous avait interpellés », déposition de XXX à Trafigura, 11 février 2009.

<sup>35</sup> « Le chargement a pris 35 à 40 minutes et, alors que j'étais juste à l'extérieur du quai, j'ai parlé à XXX et je lui ai demandé si je devais retourner à Akouédo. XXX a dit : "Attends, il y a des problèmes en ce moment à Akouédo" [...] Par la suite, XXX est arrivé sur le Parking Shell pour dire aux camionneurs qui attendaient toujours que, alors que les problèmes à Akouédo avaient été réglés, ils recherchaient d'autres sites et il a suggéré que Djibi était un bon endroit pour décharger le produit. [...] Je n'ai vu personne pendant le déchargement à Djibi. J'ai fait marche arrière sur une parcelle de terrain proche de l'abattoir. Je n'ai pas utilisé de tuyau pour décharger la citerne ; j'ai uniquement ouvert les vannes. Le liquide s'est déversé au sol sur la droite car j'avais fait marche arrière sur l'herbe de sorte que la cabine faisait face à la route au sommet de la colline. Des voitures circulaient mais personne ne s'est arrêté », déposition de XXX à Trafigura, 11 février 2009.

<sup>36</sup> « Je n'ai pu remplir qu'une demi-citerne, soit entre 10 000 et 15 000 litres. Le liquide était alors très lourd, presque comme de la boue liquide. C'était une sorte de boue épaisse et rougeâtre. [...] XXX m'a dit de me rendre à une ancienne usine près du Guichet Unique, un endroit près du Terminal Gestoci. XXX et XXX sont passés devant et nous sommes entrés dans l'enceinte de l'usine désaffectée où, tout au fond, se trouvait un grand égout. Au Guichet Unique [...] j'ai vidé ma citerne dans le regard en ouvrant simplement les vannes », déposition de XXX à Trafigura, 11 février 2009.

<sup>37</sup> « Je suis alors rentré à Abobo et j'ai garé mon camion près de Coco Service, à proximité du ravin. Je suis rentré chez moi cette nuit-là et je suis retourné à mon camion pour le laver vers 9 heures le lendemain. Près du ravin à Abobo Coco Service, il y a un endroit où les gens peuvent laver des camions, appelé Lavage Coco Service », déposition de XXX à Trafigura, 11 février 2009.

<sup>38</sup> « Quand je suis retourné à Koweit ce matin-là, il y a plus de gens qui étaient venus que la nuit passée, dont les kuchamen et des employés de garage, mais pas XXX. Je leur ai dit que je devais décharger car j'avais besoin de mon camion pour un autre travail. Quelques temps après, nous avons alors ouvert une vanne au fond de la citerne et certains d'entre eux ont prélevé des échantillons. Certains ont dit qu'ils

---

*pourraient utiliser le produit, d'autres pas. J'ai alors déversé environ 30 000 litres dans deux conteneurs cylindriques avec l'aide d'un homme dans un camion rouge qui avait une motopompe. [...] Il a fallu plus d'une heure pour transférer le contenu de ma citerne dans les deux conteneurs cylindriques », déposition de XXX à Trafigura, 11 février 2009.*

<sup>39</sup> « *J'ai chargé mes cuves mais seulement aux deux tiers environ car je savais que je devais simplement me débarrasser de ce chargement de déchets pour XXX. [...] Après le chargement, je suis revenu sur le Parking Shell et j'ai continué à attendre. [...] XXX ne m'a appelé que plus tard dans l'après-midi pour me dire que je devais apporter mon chargement au parking de l'ancienne usine près du Guichet Unique, où il m'attendrait », déposition de XXX à Trafigura, 11 février 2009.*

<sup>40</sup> « *J'ai ensuite conduit le camion jusqu'à la station Banco de Youpougou où les femmes lavent leurs vêtements. Nous avons versé du crésyl dans chaque cuve, et avec la pompe que j'avais pris la nuit précédente au Garage UTD, nous avons pompé de l'eau dans chacune des cuves. Nous nous sommes ensuite dirigés vers la Maca pour les vider du fait qu'il y a peu d'habitations le long de la route et que, juste en bordure, d'épaisses broussailles s'étendent sur plusieurs kilomètres. En cours de route, j'ai cependant été arrêté à un poste de contrôle du CECOS », déposition de XXX à Trafigura, 11 février 2009.*

*« Para 44 : "Une heure plus tard environ, XXX m'a appelé pour me dire que tout était réglé. Je suis donc retourné là où le camion était garé, près du poste de contrôle Maca. Je suis resté près du camion mais je me suis caché car je voulais savoir ce qui se passait. C'est pendant cette attente que j'ai remarqué que ma citerne avait fui et qu'il y avait une mare d'environ 200 à 400 litres de produit sous le camion. »*

*« La dernière phrase devrait être la suivante : "C'est pendant cette attente que j'ai remarqué que ma citerne avait fui et qu'il y avait une mare d'environ mille (1 000) litres de produit sous le camion. »*

*« Para 48 : "À contrecœur, la brigade du CECOS nous a laissés partir, après en avoir longuement discuté avec l'agent du ministère. XXX et moi sommes remontés dans le camion et nous avons parcouru environ 1 ou 2 km avant que je m'arrête sur le bord de la route dans la Forêt de Banco. Il n'y avait pas d'habitation dans les environs et nous étions loin de la prison. »*

*« Ce qui n'est pas correct dans ce paragraphe, c'est que nous aurions déversé loin de la prison, parce que nous avons déversé près de la prison. Les deuxième et troisième phrases devraient être les suivantes : "XXX et moi sommes montés dans le camion et nous avons parcouru environ 800 mètres avant que je ne m'arrête sur le bord de la route dans la Forêt du Banco. Il n'y a pas d'habitation dans les environs, et ce n'est pas loin de la prison." Il doit certainement y avoir une raison pour laquelle Trafigura voulait noter que c'était loin de la prison, mais j'ignore laquelle. Trafigura essaie peut-être d'affaiblir les arguments de l'adversaire », déclaration écrite faite par le chauffeur 4 à Greenpeace le 27 avril 2010, faisant référence aux faux témoignages présumés inclus dans sa déclaration écrite à Trafigura.*

<sup>41</sup> « *Le Garage UTD est un vaste local et XXX est sorti pour voir les réservoirs de stockage vides qu'il pourrait utiliser. [...] Nous avons commencé à transférer le chargement de ma citerne dans celle de XXX avec la pompe mais elle est vite tombée en panne d'essence pendant le chargement de la troisième cuve. [...] Nous avons transféré tout le contenu de ma citerne en environ deux heures. À la fin, il faisait nuit et c'était juste avant les premières prières », déposition de XXX à Trafigura, 11 février 2009.*

<sup>42</sup> « Nous avons alors repris mon camion pour nous rendre à la station de lavage de Gros Trou à Abobo. Nous avons déversé les quelques derniers 1 000 litres de produit dans un regard au lavage. Les gens ont ensuite lavé la citerne avec de l'eau de Javel, de l'eau et de l'OMO pour tenter d'éliminer l'odeur. XXX et les laveurs se sont introduits dans les cuves pour les nettoyer, mais malheureusement cela n'a pas eu l'effet désiré ; l'odeur persistait, et nous étions obligés d'aller négocier avec un peintre pour qu'il peigne le camion entier ; cela nous a coûté la somme de deux cent mille (200 000) CFA. Malgré tous ces efforts, l'odeur persistait toujours, et tard dans la nuit, nous nous sommes garés au parking. Nous avons laissé le camion sur place, jusqu'à ce que les désinfecteurs viennent le remorquer et désinfecter », déclaration écrite faite par le chauffeur 4 à Greenpeace le 27 avril 2010.

<sup>43</sup> « Nous avons déversé environ 20 000 litres des cuves mais nous en avons gardé environ 11 000 litres et, au départ de l'enceinte, nous avons appelé le kuchaman qui nous a dit de nous rendre au Garage [...] à Koumassi. À la longue, il est arrivé au Garage [...] avec une motopompe qui nous a servi à transférer les derniers 11 000 litres dans un réservoir posé au sol », déposition de XXX à Trafigura, 11 février 2009.

<sup>44</sup> « J'ai fait marche arrière jusqu'à un regard dans le mur de l'usine – à proximité d'un plumier. Il y avait un trou carré au sol et la trappe du regard avait déjà été enlevée », déposition de XXX à Trafigura, 11 février 2009.

<sup>45</sup> « Nous sommes allés directement à une ancienne usine, en face de Guichet Unique, à Vridi, à une courte distance du point de chargement sur le quai. [...] À mon arrivée dans l'enceinte, on m'a dit de faire marche arrière jusqu'à un endroit situé entre le mur et l'ancienne usine. Il y avait une trappe de regard que nous avons soulevée et nous avons fixé deux flexibles aux vannes de la citerne. Un gardien est venu avec un petit bidon pour prélever du produit pendant que nous introduisions les flexibles dans le regard pour décharger. J'ai déversé le contenu dans le trou. J'avais utilisé deux flexibles pour décharger – car j'étais pressé, et le déchargement n'a pris que 10 à 15 minutes », déposition de XXX à Trafigura, 11 février 2009.

<sup>46</sup> « Il faisait alors nuit au Guichet Unique et j'ai vidé mes cuves dans le même regard mais, cette fois, je n'ai déversé qu'environ 15 000 à 17 000 litres, parce que je pensais qu'XXX pourrait en vouloir. [...] Je me suis rendu au Garage [...] à Koumassi – près de l'ONUCL – où j'ai transféré les quelques derniers 10 000 litres dans un réservoir posé au sol, devant le garage. Le réservoir comptait deux cuves – l'une de 4 000 litres et l'autre de 6 000 litres – et il se remplissait par le haut », déposition de XXX à Trafigura, 11 février 2009.

<sup>47</sup> « À mon arrivée à Akouédo, il y avait un gardien au pont-bascule. Il m'a dit de passer sur le pont-bascule mais j'ai refusé. XXX n'était pas là mais le gardien m'a dit qu'il était passé mais qu'il venait de repartir. Le gardien m'a également dit de continuer sur la route et de prendre à gauche quand je trouverais sur la droite un petit ruisseau/canal ; c'était là que je devais vider mes cuves. J'ai suivi ses indications, je me suis garé sur un petit pont et j'ai déversé tout mon chargement d'environ 30 000 litres », déposition de XXX à Trafigura, 11 février 2009.

<sup>48</sup> « Je me suis alors rendu au même endroit où j'ai de nouveau déversé le contenu de ma citerne », déposition de XXX à Trafigura, 11 février 2009.

<sup>49</sup> « J'ai pris la direction de Guichet Unique et nous sommes arrivés à la grande porte d'entrée de l'enceinte d'une usine désaffectée et où des camions stationnaient régulièrement. Des gardiens étaient à l'entrée mais, apparemment, ils avaient été informés de notre arrivée et ils nous ont ouvert la porte. Nous sommes rentrés dans l'enceinte et je suis allé à l'arrière de l'usine où j'ai reculé jusqu'à un petit canal qui

passait dans l'usine. Il faisait nuit, je ne voulais pas rester seul dans cet endroit et j'ai donc demandé à XXX de m'attendre pendant que je déchargeais. J'ai déversé le demi-chargement de la citerne dans le petit canal à l'aide d'un flexible », déposition de XXX à Trafigura, 11 février 2009.

<sup>50</sup> « J'ai déversé le second demi-chargement dans le même petit canal à l'arrière de l'usine à l'aide d'un flexible comme auparavant », déposition de XXX à Trafigura, 11 février 2009.

<sup>51</sup> « Le même jour, M. Marrero a envoyé un courriel au capitaine Kablan pour confirmer la teneur de leur conversation : Trafigura souhaite décharger 528 m<sup>3</sup> de slops qui se trouvent à bord du Probo Koala dont l'arrivée à Abidjan est prévue le 19 août 2006 », Nouvelle défense de Trafigura, 5 décembre 2008 (Yao Essaie Motto et autres c. Trafigura Limited et Trafigura Beheer BV devant la Haute Cour de justice d'Angleterre et du Pays de Galles, Queen's Bench Division, requête n° HQ06X03370), § 163 et 163.1.

Dans les éléments de preuve recueillis par le tribunal d'Amsterdam, on peut lire :

« Le rapport du Dr Geoffrey Bound, de Minton, Treharne & Davies, daté du 6 avril 2010, indique les quantités de pétrole et d'eau dans les slops déversés à Abidjan (p. 5) :

“2.6 En résumé, je conclus que les slops à bord du Probo Koala avant son arrivée à Abidjan contenaient 183 m<sup>3</sup> d'hydrocarbures provenant des cargaisons de Brownsville (137 tonnes) et 344,8 m<sup>3</sup> de solution aqueuse (pesant 379 tonnes et représentant 199 m<sup>3</sup> de solution de lavage à la soude caustique combinée à d'autres mélanges aqueux livrés avec les cargaisons)... »

Remarque : cet élément ne peut être utilisé que dans l'affaire Trafigura, il ne figure pas dans les affaires Chertov et Ahmed.

Il convient de souligner que M. Bound arrive à un total de 527,3 m<sup>3</sup> alors qu'il y avait encore quelque 544 m<sup>3</sup> dans les cuves de décantation à Amsterdam. Dans sa "lettre de contestation" du 5 juillet 2006, le capitaine Chertov indique qu'il manquait 16 m<sup>3</sup> lorsque les slops ont été rechargés sur le *Probo Koala* après avoir été livrés à APS.

Nous faisons aussi référence à un courriel de Gampierakis (Falcon Navigation) à Ahmed et autres le 26 juillet 2006. On peut y lire que le capitaine a découvert que 528,308 m<sup>3</sup> de slops se trouvaient à bord à cette date (360,260 m<sup>3</sup> dans la cuve de bâbord et 168,048 m<sup>3</sup> dans la cuve de tribord). »

Source : Présentation des éléments de preuve pour Trafigura Beheer BV, N. Ahmed, S. Chertov, p. 28. Faits : sections 174 et 225 du Code pénal néerlandais.

<sup>52</sup> Réponse de Carter-Ruck devant la Haute Cour de justice d'Angleterre et du Pays de Galles, Queen's Bench Division, requête n° HQ09X02050, *Trafigura Limited c. British Broadcast Corporation*, 20 novembre 2009, p 27 (§ 100).

<sup>53</sup> Réponse de Trafigura dans le cadre de l'action en diffamation devant la Haute Cour de justice d'Angleterre et du Pays de Galles, Queen's Bench Division, requête n° HQ09X02050, *Trafigura Limited c. British Broadcast Corporation*, 20 novembre 2009, annexes 4 et 5.

<sup>54</sup> Selon les mesures effectuées par ATM Moerdijk (475 600 mg/l sur un échantillon envoyé par APS le 3 juillet 2006).

---

<sup>55</sup> UNDAC, *Côte d'Ivoire urban hazardous waste dumping*, 11-19 septembre 2006, p. 5.

<sup>56</sup> Informations communiquées à Amnesty International et Greenpeace Pays-Bas par Alastair Hay, titulaire d'un doctorat, officier de l'Ordre de l'Empire britannique (OBE) et professeur en toxicologie environnementale, Université de Leeds, 29 octobre 2010.

<sup>57</sup> Nouvelle défense de Trafigura, 5 décembre 2008 (*Yao Essaie Motto et autres c. Trafigura Limited et Trafigura Beheer BV* devant la Haute Cour de justice d'Angleterre et du Pays de Galles, Queen's Bench Division, requête n° HQ06X0337), § 292, 292.1 et 292.2.

<sup>58</sup> Nouvelle défense de Trafigura, 5 décembre 2008 (*Yao Essaie Motto et autres c. Trafigura Limited et Trafigura Beheer BV* devant la Haute Cour de justice d'Angleterre et du Pays de Galles, Queen's Bench Division, requête n° HQ06X0337), § 282.

<sup>59</sup> Voir <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs211/fr/index.html>.

<sup>60</sup> Réponse de Carter-Ruck devant la Haute Cour de justice d'Angleterre et du Pays de Galles, Queen's Bench Division, requête n° HQ09X02050, *Trafigura Limited c. British Broadcast Corporation*, 20 novembre 2009 : document *Trafigura and the Probo Koala*, disponible sur [http://www.trafigura.com/our\\_news/probo\\_koala\\_updates/articles/trafigura\\_and\\_the\\_probo\\_koala.aspx](http://www.trafigura.com/our_news/probo_koala_updates/articles/trafigura_and_the_probo_koala.aspx) (consulté le 12 juin 2010).

<sup>61</sup> Réponse de Carter-Ruck devant la Haute Cour de justice d'Angleterre et du Pays de Galles, Queen's Bench Division, requête n° HQ09X02050, *Trafigura Limited c. British Broadcast Corporation*, 20 novembre 2009. Lors de sa plaidoirie dans l'action intentée contre la BBC, Trafigura a fourni des éléments (p. 31) prouvant que, d'après l'une des analyses des déchets déversés à Akouédo effectuée le 21 août 2006, le pH avait alors atteint 10,5. La société a aussi fait référence à un « rapport établi par l'équipe de la Protection civile française, en date du 13 septembre 2006, [qui] fait état d'un sol dont le pH se situe à Akouédo entre 9 et 10 (l'échantillon analysé avait été prélevé après de fortes pluies, tombées dans la nuit du 3 au 4 septembre 2006) ». Trafigura a fait « une estimation (p. 34) de la baisse la plus rapide du pH susceptible d'avoir été enregistrée, [selon laquelle] le pH tomberait à 9,5 en l'espace d'environ 22 jours ». La majorité des mercaptans se seraient évaporés bien avant cela, le taux d'évaporation atteignant un pic lorsque le pH était compris entre 10,6 et 11. Le délai nécessaire pour parvenir à de telles valeurs de pH ne peut qu'être l'objet de conjectures.

<sup>62</sup> United States Public Health Service (USPHS), Agency for Toxic Substances and Disease Registry, *Toxicological Profile for methyl mercaptan*, 1992, 66 pages (+ annexes), disponible sur <http://www.atsdr.cdc.gov/toxprofiles/tp.asp?id=224&tid=40> (en anglais).

<sup>63</sup> Informations communiquées à Amnesty International et Greenpeace Pays-Bas par Alastair Hay, titulaire d'un doctorat, officier de l'Ordre de l'Empire britannique (OBE) et professeur en toxicologie environnementale, Université de Leeds, 29 octobre 2010.

<sup>64</sup> Réponse de Carter-Ruck devant la Haute Cour de justice d'Angleterre et du Pays de Galles, Queen's Bench Division, requête n° HQ09X02050, *Trafigura Limited c. British Broadcast Corporation*, 20 novembre 2009, synthèse.

# **ANNEXE II. LA RÉACTION DE TRAFIGURA**



**TRAFIGURA BEHEER B.V., AMSTERDAM, BRANCH OFFICE GENEVA**

Amnesty International  
International Secretariat  
Peter Benenson House,  
1 Easton Street,  
London,  
WC1X 0DW  
United Kingdom

27<sup>th</sup> August 2012

Dear Ms Gaughran

We refer to your letter received on 15th August 2012 enclosing a draft report prepared by Greenpeace and Amnesty International concerning the Probo Koala and the discharge of slops in Abidjan, Cote d'Ivoire in 2006.

Whilst we can see the intended purpose for the report, and the convenience of fitting certain facts and law to that objective, we believe the report contains significant inaccuracies and misrepresentations. The report oversimplifies difficult legal issues, analyses them based on ill-founded assumptions and draws selective conclusions which do not adequately reflect the complexity of the situation or the legal processes. Courts in five jurisdictions have reviewed different aspects of the incident, and decisions and settlements have been made. It is simply wrong to suggest that the issues have not had the right judicial scrutiny.

In our view, the report does not set out a fair or balanced account of the Probo Koala incident, but is rather a report that has been designed to support the stated position of Greenpeace.

The Probo Koala incident was a distressing and difficult event for those in Abidjan. Many different authorities and companies were involved and there is little doubt that mistakes were made and we believe that everyone involved would have wanted to see things handled differently. This incident provided additional impetus for Trafigura to review and improve the ways in which we conduct our business, and has led to the introduction of more robust processes across our operations.

Trafigura deeply regrets the impact the Probo Koala incident had - both real and perceived - and we have sought to assist the people affected through the variety of the settlements that have been made. It is regrettable - but entirely outside our

---

**TRAFIGURA BEHEER B.V., AMSTERDAM, BRANCH OFFICE GENEVA**

REGISTERED OFFICE: 5, RUE DE JARIGNANT, 1207 GENEVA, SWITZERLAND  
TEL: +(41) 22 594 6900 - FAX: +(41) 22 594 6901 - WWW.TRAFIGURA.COM  
CHAMBER OF COMMERCE: CH-660-2778005-0  
HEAD OFFICE: TRAFIGURA BEHEER B.V., THE NETHERLANDS - REG NO 33236939



**TRAFIGURA BEHEER B.V., AMSTERDAM, BRANCH OFFICE GENEVA**

control – that the funding made available appears not to have benefited those people, nor reached the projects intended.

At Trafigura, we have sought to learn from our experiences and have maintained our commitment to the countries in which we operate. The company has a long-established commitment to Africa and, since 2006, we have invested almost US\$2 billion in sub-Saharan Africa, creating jobs, paying taxes, building infrastructure, providing fuel and helping Africa to grow.

Yours sincerely,

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Eric de Turckheim", written over a horizontal line.

Eric de Turckheim  
Member of the Supervisory Board of Trafigura Beheer BV