Toxic Connection

Un cargo naviguant sous pavillon de complaisance, une multinationale à la réputation sulfureuse, une filiale domiciliée dans un paradis fiscal, des haut-fonctionnaires locaux soupçonnés de corruption : l'affaire des déchets toxiques déversés à Abidjan contient tous les ingrédients d'un véritable polar économique

- Et en Afrique, on dit quoi ? - Côte d'Ivoire - Actualité -

Onze sites pollués aux alentours d'Abidjan, sept personnes décédées, une trentaine hospitalisée et une population en proie à la peur - 36 000 consultations médicales ont été enregistrées. Ce n'est pas le scénario d'un film catastrophe mais bien la réalité vécue par les habitants d'Abidjan depuis que, dans la nuit du 19 août, une odeur d'oeuf pourri plane sur plusieurs quartiers de la ville. L'analyse des déchets déversés dans les lagunes, marigots et décharges révèle la présence d'hydrogène sulfuré (toxique dès l'inhalation), de soude caustique et de mercaptan (qui dégage cette insupportable odeur). On est loin des « eaux usées » enregistrées sur les registres du port à l'arrivée du cargo Probo Koala, origine de cette infernale cargaison. La mission de l'Onu sur place craint une pollution de la chaîne alimentaire et des nappes phréatiques. Elle estime à 13,5 millions de dollars la dépollution des sites. Une société française, Trédi, a été choisie par le gouvernement ivoirien pour s'en occuper. Les travaux de nettoyage ont commencé le 17 septembre et dureront deux mois. Vient le moment de déterminer les responsabilités de ce drame.

Quelle est la responsabilité de la Côte d'Ivoire ?

Le pays est signataire de la Convention de Bamako qui interdit l'importation de produits dangereux en Afrique. Les 528 tonnes de déchets n'auraient donc jamais dû être débarqués. Localement, le couperet est tombé. Plusieurs responsables ivoiriens ont été arrêtés : le dirigeant de la société Tommy (qui, bizarrement, a été agréée par le ministère des Transports un mois plus tôt, le 12 juillet) en charge des opérations de pompage du cargo vers les camions citernes, de son contractant Puma Energy, spécialisée dans le stockage de produits pétroliers, et celui de la société Waibs qui a servi d'intermédiaire. Les directeurs des douanes, du port autonome, des affaires maritimes et le gouverneur du district d'Abidjan, tous soupçonnés de corruption, ont été suspendus « à titre préventif ». Les ministres de l'Environnement et des Transports n'ont pas été reconduits dans leur fonction. Reste l'échelon international. Là, les ramifications se compliquent.

Où ont été embarqués les déchets toxiques ?

Le Probo Koala, cargo grec à équipage russe, est affrété par Trafigura, une multinationale spécialisée dans le négoce de produits pétroliers et de métaux. Le navire effectue, semble-t-il, des navettes régulières entre l'Estonie et le Nigeria. Sa cargaison est refusée début juillet par une société du port d'Amsterdam qui souhaite, selon Trafigura, renégocier le contrat. Pour éviter un surcoût (250 000 dollars pour l'affréteur), le cargo poursuit sa route vers le Golfe de Guinée. Selon Greenpeace, le navire aurait séjourné quelques jours au large de Gibraltar. En aurait-il profiter pour embarquer une autre cargaison de déchets ? Quoiqu'il en soit, le Probo Koala livre ensuite son pétrole au Nigeria avant de rallier le port d'Abidjan, le 19 août.

Ce type de transport est-il encadré ?

Selon la version de Trafigura, qui dément les « informations erronées mentionnées dans les médias s'appuyant sur des rumeurs », ces eaux de lavage auraient fermentées pour atteindre la nocivité que l'on sait. Résultant d'une activité maritime, ils tomberaient sous le coup de la convention Marpol de l'Organisation maritime internationale qui fixe les responsabilités pour les pollutions accidentelles (naufrage de pétroliers par exemple) ou volontaire (vidange en haute mer). La responsabilité incombe alors au pays de pavillon du cargo, le Panama (c'est à dire « nulle part » selon l'organisation écologiste), et au pays d'accueil, la Côte d'Ivoire. Greenpeace conteste cette version. « La forte teneur en hydrogène sulfuré peut-elle résulter de la seule évolution des déchets au cours du voyage ? », interroge Yannick Vicaire, responsable de la campagne contre les déchets toxiques. La nature des produits serait plus proche

de l'essence que d'eaux polluées. D'autre part, la soude caustique est très peu utilisée pour laver les soutes d'un navire mais beaucoup plus fréquemment après des opérations de raffinage, à terre. Si ces déchets proviennent d'une telle opération, ils relèvent de la Convention de Bâle qui interdit le transfert de matières dangereuses de l'Union européenne vers l'extérieur. La responsabilité incombe alors à l'affréteur, Trafigura, et au dernier port d'accueil d'un pays membre de l'UE, soit l'Estonie, les Pays-Bas ou l'Espagne. L'enquête promet d'être complexe. La Côte d'Ivoire a d'ailleurs pris contact avec Greenpeace pour l'aider à saisir la Convention de Bâle.

Le scandale des déchets d'Abidjan révèle-t-il une « toxic connection » ?

La multinationale en cause, Trafigura, est constituée de multiples filiales. Son siège principal se situe à Lucerne, en Suisse. Puma Energy, également filiale de Trafigura, est domiciliée à Nassau, aux Bahamas, un paradis fiscal notoire. Puma Energy est implantée principalement en Amérique latine, dans les Caraïbes et en Afrique, où elle possède 25% de la Société congolaise de logistique (aux côtés de Total-Fina-Elf et Chevron-Texaco), en charge de la commercialisation et de la distribution de l'or noir congolais. Le CV de la multinationale ne se limite pas à ces quelques données, finalement assez répandues dans le monde de la finance internationale. La société au chiffre d'affaire florissant (28,3 milliards de dollars en 2005) a déjà été accusée d'avoir contourné l'embargo sur l'Irak dans les années 90 pour se livrer au commerce illicite de pétrole. A ce stade, une parenthèse est nécessaire pour comprendre d'où vient Trafigura.

La société a été fondée en 1993 par deux traders français, Eric de Turckheim, son actuel directeur financier, et Claude Dauphin, qui a été entendu le 18 septembre par la justice ivoirienne. Tous deux ont travaillé avec le financier nord-américain Marc Rich. Celui-ci aurait même investi dans Trafigura, selon l'hebdomadaire économique états-unien Business Week. Marc Rich est le fondateur de la première société de courtage pétrolier Glencore, domicilié dans le canton suisse de Zoug (non loin de Lucerne). Il est impliqué dans plusieurs scandales, comme l'Irangate (1983), le naufrage du pétrolier Prestige au large de la Galice (2002) ou la faillite frauduleuse de Metaleurop, dont Glencore était propriétaire (2003). Il a ses entrées dans les réseaux de la Françafrique. On le dit en affaire avec la mafia russe. Pour avoir commercé avec « l'ennemi » (l'Iran) et fraudé 48 millions de dollars au fisc états-unien, Rich a été condamné par la justice fédérale à 300 ans d'emprisonnement et à une amende - payée - de 200 millions de dollars. Réfugié en Suisse, il a été gracié en 2001 par le président Bill Clinton juste avant que celui-ci quitte la Maison Blanche. Last but not least, l'avocat de Marc Rich entre 1985 et 2000 se nomme Lewis Libby. Ce dernier est actuellement l'adjoint du vice-Président des Etats-Unis Dick Cheney. Fin de la parenthèse.

Les créateurs de Trafigura s'inspirent-ils de leur mentor pour faire fructifier leur business ? Dans cette hypothèse, il ne serait pas étonnant que la multinationale, via ses filiales, ait programmé de A à Z le transport des déchets toxiques vers Abidjan, histoire de réduire les coûts, en douce. Et on se demandera si ce genre de méthode n'est pas massivement employée, avec cette fois la discrétion en moins.« Nombre de transports de matières dangereuses, comme l'exportation de déchets électroniques vers l'Asie ou l'Afrique - des ordinateurs ou téléphones usagers exportés sous couvert de recyclage ou de dons humanitaires - se font ouvertement. Le drame d'Abidjan constitue-t-il un « dérapage » de ce genre de pratique ou est-il le résultat d'un véritable trafic mafieux de matières toxiques ? », se demande Yannick Vicaire de Greenpeace. Seul le résultat d'une enquête internationale - la justice néerlandaise a déjà ouvert une procédure sur la filiale Trafigura Beheer BV basée à Amsterdam - pourra répondre à cette question. A condition qu'elle soit menée à son terme. Ce sera une version écologiste de David contre Goliath.

Ivan du Roy / Bastamag