

## L'affaire du Probo Koala

### ABIDJAN, SACRIFIE SUR L'AUTEL DU PROFIT

Le 18 août 2006, le district d'Abidjan annonce qu'une opération de démoustication devrait avoir lieu dans les prochains jours. Le 20 août, Abidjan se réveille dans une atmosphère pesante. Une odeur pestilentielle a envahi la ville. Très vite, des milliers de personnes affluent dans les hôpitaux pour des problèmes respiratoires sévères. La population s'interroge et se tourne vers les autorités pour avoir des explications. Mais ces dernières maintiennent leurs déclarations et tentent de rassurer les Abidjanais. C'est seulement le 25 août que les faits sont révélés. Dans la nuit du 19 au 20 août, le Probo Koala, un navire russe battant pavillon panaméen et arrivé dans le port quelques jours auparavant, grâce à de nombreuses complicités et à des négligences improbables, a déversé le contenu de ses cales dans des décharges publiques à ciel ouvert. 400 tonnes de déchets hautement toxiques sont venus polluer dix-sept sites à Abidjan et dans ses alentours. Pendant des semaines, l'odeur persiste, le bilan s'alourdit et la population abidjanaise exige qu'on lui livre des responsables. Bilan de la catastrophe à ce jour : une quinzaine de morts et plus de 10 000 personnes intoxiquées qui ont nécessité des soins importants.

Alors comment cette catastrophe a-t-elle pu se produire ? Quels intérêts ont prévalu dans cette affaire, sur la vie des millions de personnes qui résident à Abidjan ?

**Cette catastrophe n'aurait pas dû se produire : Le trajet du Probo Koala, un circuit Nord/Sud.**

Le 2 juillet 2006, le Probo Koala, un cargo affrété par la société britannique Trafigura, spécialisée dans le courtage de matières premières et notamment, de pétrole, qui pèse 28 milliards de dollars, battant pavillon de complaisance panaméen, arrive dans le port d'Amsterdam. Le cargo est vide. Dans ses soutes, il ne lui reste que des déchets, déchets dont il aurait

dû se débarrasser, selon les conventions internationales, avant de pouvoir repartir. Mais avant de commencer la vidange des cuves, les agents maritimes constatent que les déchets, appelés *slops*, contiennent des éléments hautement chimiques (de l'hydrogène sulfuré responsable de l'odeur, de la soude et des mercaptans). Or dans ce



**Image 1 : Itinéraire du Probo Koala,**  
[www.spiegel.de/img/0,1020,703439,00.gif](http://www.spiegel.de/img/0,1020,703439,00.gif)

cas, la procédure de déchargement et de traitement de ces déchets toxiques s'avère plus complexe et surtout plus coûteuse. La société Amsterdam Port Services (APS), en charge des opérations, exige alors 1000€ par tonne collectée au lieu des 30€ prévus dans le contrat. Le montant de la facture s'élève alors à un demi million de dollars. Trafigura refuse, fait remonter les déchets qui avaient déjà été débarqués, et repart. Le PDG de Trafigura, Eric de Turckheim, prétendra après le scandale, que le prix était exorbitant et que la société APS n'offrait pas toutes les garanties certifiant qu'elle était capable de traiter effectivement les déchets. Le cargo se dirige ensuite vers l'Estonie puis rejoint les côtes du Golfe de Guinée où il a des livraisons à effectuer. Que ce soit en Guinée, au Libéria, en Sierra Leone ou au Nigeria, le navire ne peut pas débarquer ses déchets du fait de leur nature toxique. Le 18 août, il entre dans le port d'Abidjan, où il va enfin pouvoir se débarrasser de ses *slops*, malgré les informations que le Nigeria avait

fait parvenir aux autorités maritimes abidjanaises. C'est la société TOMMY, une société ivoirienne, qui a pris en

charge la vidange des cuves et le transfert des déchets. Or cette société s'est contentée d'acheminer les déchets vers des décharges publiques à ciel ouvert, alors même que les employés se sont plaints pendant les opérations de vidanges, des odeurs, de brûlures et de problèmes respiratoires importants. Une délégation de la santé publique était d'ailleurs montée à bord pour s'assurer de la composition des déchets mais l'agent maritime de Trafigura n'a pu donner aucune information précise sur la nature de ces déchets. Ce qui est plus étonnant, c'est que cette même délégation a laissé les opérations se poursuivre sans avoir pu obtenir les renseignements qu'elle était venue chercher.

Comment la société Trafigura, représentée par la société PUMA Energy en Côte d'Ivoire, a-t-elle pu confier ce marché tellement délicat à la société TOMMY, société qui venait d'obtenir son agrément il y a tout juste un mois, alors même qu'elle a prétendu douter des compétences d'APS, société néerlandaise réputée ? Des suspicions ont alors pesé sur les liens entre Trafigura et son représentant en Côte d'Ivoire, PUMA Energy et les sociétés WAIBS et TOMMY, la société WAIBS ayant servi d'intermédiaire entre PUMA Energy et TOMMY. En effet, la société TOMMY qui est détenue à 50% par Ugborugbo Salomon, un Nigérian, et à 50% par un ivoirien, Konaté Ibrahim, appartiendrait en réalité à la société PUMA Energy, représentant agréé de la société Trafigura. Ces montages plus ou moins complexes entre entreprises rendent quelque peu difficile l'identification des responsabilités. Mais il est évident que, si les sociétés Trafigura et TOMMY doivent assumer la plus grande part des responsabilités, elles ne peuvent pas être considérées comme seules responsables dans ce désastre. Il a fallu toute une chaîne de complicités et que plusieurs personnes acceptent de fermer les yeux pour que cet événement meurtrier se produise.

**Corruption endémique et  
Etat néo-patrimonial à  
l'origine du scandale ?**

« La chaîne des complicités. Ils sont tous mouillés. » titre *Le Patriote* le 11 septembre 2006. Certaines personnes, dans les hautes sphères de l'Etat ivoirien, ont-elles marchandé la vie de milliers de leurs concitoyens ? Cette question reste posée et il semble qu'elle devra se passer d'une réponse indubitable, un « arrangement » étant survenu le 13 février pour tenter de mettre fin à la recherche des vrais coupables. On pourrait penser dans un premier temps, que la Côte d'Ivoire souffre malheureusement des mêmes maux que les Etats que l'on qualifie de « fragiles », et qu'à l'origine du scandale, il n'y a qu'une gestion administrative désastreuse, un manque d'efficacité patent des autorités portuaires, des douanes, du district d'Abidjan ou encore des services administratifs qui ont signé l'agrément de la société TOMMY sans s'interroger sur ses réelles capacités. Cependant, l'incompétence de certains individus ne peut, à elle seule, suffire à expliquer un événement d'une telle envergure.

Etant donné l'absence de faits avérés, le scandale du Probo Koala laisse court à toutes les supputations. Il est plus que vraisemblable néanmoins, dans un Etat où règne une corruption endémique, que certaines personnes aient touché des pots-de-vin pour faciliter directement le déchargement des déchets ou simplement, pour fermer les yeux. Tout d'abord, le Département des Affaires maritimes aurait dû s'enquérir de la nature des déchets ce qui n'a apparemment pas été fait. Pire. L'ancien directeur général des affaires maritimes, Jean-Christophe Tibé-Bi, limogé de son poste pour une affaire qui l'avait opposé aux agents des affaires maritimes, le 13 août, alors que le Probo Koala errait déjà dans les eaux du Golfe de Guinée, affirme que son homologue sénégalais l'avait informé de la présence du navire et lui avait conseillé de lui refuser l'accès au port. Concours de circonstances étrange, à l'arrivée du bateau, il n'est plus en poste mais son successeur n'a pas pu ignorer l'information. On peut pointer du doigt également la responsabilité de la Direction générale du Port, et donc de son directeur

général, Marcel Gossio et du responsable des opérations maritimes et portuaires, Bombo Dagni Marcel, qui ont délivré l'autorisation d'exercer à la compagnie TOMMY, et celle de la Direction générale des Douanes, qui, à travers sa subdivision du port appelée « Vridi-Pétrole », a classifié les déchets sous la dénomination d' « eaux usées » et a donné l'autorisation d'enlèvement des résidus à la société TOMMY. Relevons également le rôle de la PETROCI (Société Nationale d'Opérations Pétrolières de la Côte d'Ivoire) qui, alors que le Probo Koala ne transportait pas de pétrole, ont facilité l'accès de leur quai, au navire, comme l'atteste le permis délivré à la société TOMMY par le responsable du service Appontement de la PETROCI. La complicité de la compagnie nationale va même plus loin, puisqu'elle a également aidé à contacter des camions citernes pour acheminer les déchets toxiques sur les sites et a démonté ses propres canalisations pour permettre le transfert du contenu des cuves en sachant qu'il s'agissait d'eaux usées. Or il s'agit là déjà d'une fraude d'une part parce que seules Shell et la Gestoci ont le droit de charger des camions citernes à partir des dépôts, et d'autre part, parce que, s'agissant d'eaux usées, les dirigeants de la PETROCI auraient dû contacter la Société Générale de surveillance pour faire analyser les déchets. Compte tenu des moyens mis à disposition du Probo Koala par la PETROCI, on est en droit de douter qu'il s'est agi d'une aide à titre gracieux. Plus indirectement, la responsabilité du gouvernement Amondji du district est également engagée puisque c'est lui qui gère les décharges dans lesquelles les déchets ont été déversés et que par la suite, il a tenté d'étouffer l'affaire en prétendant qu'il s'agissait d'une opération de démoustication, retardant la mise en place de services de soins. Combien donc les dirigeants de la PETROCI, du Port autonome d'Abidjan, des Affaires maritimes ou encore des Douanes ont-ils monnayé la vie des Abidjanais ? Plusieurs millions, c'est certain<sup>1</sup>.

Soit de profit, absence de contrôle institutionnel, toute puissance de certains individus ont suffi à plonger une ville de plusieurs millions d'habitants dans un marasme écologique, sanitaire mais aussi politique, économique et social, au premier rang desquels on retrouve les populations les plus pauvres (chiffonniers, populations résidant à proximité des décharges...). Alors que la confiance de cette frange de la population envers les classes dirigeantes étaient déjà fortement affectées, ce scandale n'a pu que renforcer le clivage au sein de la société ivoirienne. Le scandale du Probo Koala est révélateur de la faillite du système clientéliste mis en place par Houphouët Boigny et de la généralisation de la corruption qui gangrène désormais l'ensemble de l'administration ivoirienne.

**La récupération de  
l'affaire par Laurent  
Gbagbo : simples  
gesticulations politiques.**

Alors que le nombre de morts et d'intoxiqués ne cessent d'augmenter, Laurent Gbagbo écrit au procureur de la République pour qu'il se saisisse l'enquête, violant ainsi les règles judiciaires élémentaires qui auraient voulu qu'il passe par l'intermédiaire du ministre de la justice. Gbagbo cherche en fait à tirer profit de ce scandale en vue des élections qui doivent se tenir à la fin de l'année et au détriment des membres du gouvernement éclaboussés par le scandale. Le 6 septembre 2006, le gouvernement de Konan Banny a en effet remis sa démission à Laurent Gbagbo. Début décembre, une dizaine de personnes avaient été arrêtées et notamment, les deux représentants de la société Trafigura à Abidjan. Les ministres des Transports et de l'Environnement ont été démis de leurs fonctions. Or en Côte d'Ivoire, il est de notoriété publique que la gestion du Port (le Port étant l'une des premières sources d'entrée de devises dans le pays) échappe quasiment entièrement au contrôle du gouvernement. Le conflit qui avait opposé, sous l'ancien

---

<sup>1</sup> Pour la presse ivoirienne, la société Trafigura aurait versé 26 millions d'euros aux autorités ivoiriennes pour que ces dernières donnent l'autorisation au navire de décharger ses déchets dans la capitale économique de la Côte d'Ivoire. Cette somme a pu être surévaluée, la nature de la transaction étant par définition secrète.

premier ministre Seydou Diarra, le ministre des Infrastructures économiques et le Directeur Général du Port, Gossio Marcel, avait déjà révélé que le Directeur Général du Port ne rendait des comptes qu'au chef de l'Etat, Laurent Gbagbo. Or les hommes chargés de la gestion du Port ont à peine été inquiétés. Ces mêmes hommes qui sont en fait des proches de Laurent Gbagbo. En effet, depuis Marcoussis, les différents ministres ont échoué dans toutes leurs tentatives de renouveler les responsables des structures sous tutelle, et notamment le Port d'Abidjan, qui est une véritable manne financière pour ses gestionnaires. Gbagbo ne voulait pas voir les cadres de son parti (qui sont également le plus souvent des personnes issues de son ethnie d'origine, les Bété) être remplacés par des membres de l'opposition. Laurent Gbagbo a donc gardé en quelque sorte la mainmise sur le Port. Finalement, si des boucs émissaires ont été désignés, des personnes, suspectées, les vrais coupables n'ont pas été inquiétés et surtout peu de sanctions ont été appliquées. Le Directeur Général des Douanes, le Directeur Général du Port ou encore le Gouverneur du district d'Abidjan n'ont pas été suspendus comme cela avait pu être annoncé. D'ailleurs, le rapport de la CIEDT établissant les responsabilités des différents acteurs n'a pu être lu que par Laurent Gbagbo, un accord entre l'Etat ivoirien et la société Trafigura étant intervenu le jour où le rapport devait être publié.

**L' « arrangement » :  
les victimes une  
nouvelle fois lésées  
dans cette affaire.**

Début 2007, la Présidence de Côte d'Ivoire a négocié avec la société Trafigura, un accord d'une valeur de 100 millions d'euros environ (65 milliards de FCFA). La société responsable du désastre d'août 2006 à Abidjan a cherché à trouver un accord avec les autorités ivoiriennes, la progression des enquêtes lui étant assez défavorable. Et étrangement, Laurent Gbagbo, qui pourtant avait saisi le Procureur de la République pour qu'il enquête sur la chaîne de responsabilités, s'est montré très favorable à cet accord. Laurent Gbagbo a-t-il été obligé de négocier avec le groupe Trafigura compte tenu des conclusions du rapport du Procureur Raymond Tchimo dont le Président a reçu l'unique copie ? *Le Patriote* révèle en effet que la plupart des proches de Gbagbo, notamment ceux qu'il avait protégés lors des tentatives de renouvellement des hauts fonctionnaires en charge de la gestion portuaire, se voyaient incriminés dans ce rapport. Ce serait pour cela, que dès le 24 janvier 2007, à Ouagadougou, Désiré Tagro, porte-parole du chef de l'Etat ivoirien a rencontré Eric de Turckheim, PDG du groupe Trafigura. La négociation porte alors sur une somme de 100 millions d'euros que la société Trafigura serait prête à décaisser à condition que toutes les poursuites judiciaires contre la société et notamment, contre les deux personnes incarcérées (Claude Dauphin et Jean-Pierre Valentini). Le 13 février 2007, l'accord est enfin signé et le montant versé par Trafigura atteindra 150 millions d'euros comprenant l'estimation du préjudice et l'indemnisation des victimes – il semble d'ailleurs que cette évaluation ait été sous estimée – les frais de dépollution ainsi que la construction d'une usine de dépollution à Abidjan. De plus, Trafigura devrait prendre en charge la révision du Fokker 100, avion présidentiel (le coût estimé étant de 10 millions d'euros). Cependant la contrepartie est l'arrêt de toutes les procédures judiciaires en cours, ce qui inclut les procédures ayant cours à l'étranger. Si Gbagbo semble penser qu'il lui est possible de faire cesser les poursuites engagées en Côte d'Ivoire, il ne peut ignorer qu'il n'a aucun contrôle sur les enquêtes et éventuels procès qui pourraient avoir lieu à l'étranger. La signature de cet accord ne fait finalement que confirmer la nature de l'Etat ivoirien que nous avons décrite auparavant. Laurent Gbagbo, par des gesticulations politiques, a tenté de récupérer à son avantage le scandale du Probo Koala. Mais c'est encore une fois la population ivoirienne qui va être lésée et les autorités ivoiriennes qui vont tirer profit de ce préjudice. Les dysfonctionnements de la justice ivoiriennes vont permettre

aux responsables ivoiriens de s'en tirer sans être inquiétés, et pour certains, sans même être limogés de leur poste, véritable rente pour ces hauts fonctionnaires. Cette affaire est révélatrice d'un nouveau phénomène qui risque de s'accroître dans les prochaines années. Les pays du Sud vont-ils désormais monnayer leur territoire pour les transformer en décharge de déchets émanant des pays du Nord ?

**CONCLUSION**  
**Les pays du Sud,**  
**« poubelles à**  
**déchets des pays**  
**riches »**

Greenpeace relate deux hypothèses concernant les déchets toxiques. La première est l'explication donnée par Trafigura qui prétend que ces déchets étaient des *slops*. Ils seraient donc le résultat d'activités maritimes et le nettoyage serait donc une opération de routine nécessaire et obligatoire. La seconde hypothèse avance que les déchets ne seraient pas seulement issus des activités du navire mais viendraient d'industries de raffinage installées à terre. Or ces déchets tombent sous la convention de Bâle qui interdit les transferts des déchets des pays de l'OCDE vers les pays non membres de l'OCDE. Cette dernière hypothèse pose le problème du trafic des déchets du Nord vers le Sud qui risque de s'intensifier dans les années à venir compte tenu de l'augmentation exponentielle des déchets électroniques, chimiques et autres déchets dangereux générés en grande partie par les activités et les modes de vie des pays du Nord. Les pays du Sud sont-ils destinés à devenir les « poubelles à déchets des pays riches<sup>2</sup> ? »

### **BIBLIOGRAPHIE INDICATIVE**

AFP, « Déchets toxiques d'Abidjan : reprise prochaine des travaux de dépollution », *Jeune Afrique*, 22 février 2007, <[http://www.jeuneafrique.com/jeune\\_afrique/article\\_depeche.asp?art\\_cle=AFP14517dchetnoitul0](http://www.jeuneafrique.com/jeune_afrique/article_depeche.asp?art_cle=AFP14517dchetnoitul0)> (consulté le 19 mars 2007)

AIT-HATRIT, Saïd, « Pollution chimique et crise à Abidjan », *Novethic*, 10 septembre 2006, <<http://www.novethic.fr/novethic/site/article/index.jsp?id=102259&titre=Pollution%20chimique%20et%20crise%20politique%20C3%A0%20Abidjan>> (consulté le 18 mars 2007)

COULIBALY, Moussa, « Pollution : affaires des déchets toxiques : le scandale a-t-il coûté 4 milliards de francs ? », *Le Patriote*, n° 2080, 5 septembre 2006, <<http://www.lepatriote.net/lpx3.asp?action=lire&id=28866>> (consulté le 12 mars 2007)

GREENPEACE, « Affaire du Probo Koala : Greenpeace condamne l'accord conclu entre Trafigura et la Côte d'Ivoire », Greenpeace, 14 février 2007, <<http://www.greenpeace.org/france/news/probo-koala-greenpeace-condamne-l-accord>> (consulté le 14 mars 2007)

KARA, Khristian, « La chaîne des complicités », *Le Patriote*, n° 2085, 11 septembre 2006, <<http://www.africatime.com/dynamique/Forum/affiche.asp?num=340427&grp=199381&IdSujet=101&IdPays=999>> (consulté le 14 mars 2007)

---

<sup>2</sup> Hoda Saliby, « Afrique et Asie, poubelles à déchets des pays riches », *Courrier International*, 10 mars 2007

KARA, Khristian, « Mystère et boule de neige », *Le Patriote*, n° 2085, 11 septembre 2006, <<http://www.africatime.com/dynamique/Forum/affiche.asp?num=340427&grp=199381&IdSujet=101&IdPays=999>> (consulté le 14 mars 2007)

KIGBAFORI, Inza, « Scandale des déchets toxiques. Deal de 65 milliards entre Trafigura et la Présidence », *Le Patriote*, 10 février 2007, <<http://news.abidjan.net/dossiers/dossier.asp?ID=870>> (consulté le 12 mars 2007)

MEUNIER, Marianne, « L'arrangement », *Jeune Afrique*, 18 février 2007, <[http://www.jeuneafrique.com/jeune\\_afrique/article\\_jeune\\_afrique.asp?art\\_cle=LIN18027larratnemeg0](http://www.jeuneafrique.com/jeune_afrique/article_jeune_afrique.asp?art_cle=LIN18027larratnemeg0)> (consulté le 15 mars 2007)

PORTEU, Guillaume, POISSONIER, Rémi, « Probo Koala : pollution mortelle », *Complément d'enquête*, France 2, 12 février 2007, <<http://info.france2.fr/complement-denquete/emissions/28121080-fr.php>> (consulté le 15 mars 2007)

PRESIDENCE DE LA REPUBLIQUE EN COTE D'IVOIRE, « Scandale des déchets toxiques : les associations des victimes ont reçu les 40 millions de FCFA promis par le chef de l'Etat », Présidence de la République en Côte d'Ivoire, 28 février 2007, <[http://www.presidence.ci/ci/infos\\_details.php?sruub=magazine&idart=4204](http://www.presidence.ci/ci/infos_details.php?sruub=magazine&idart=4204)> (consulté le 17 mars 2007)

SALIBY, Hoda, « Afrique et Asie, poubelles à déchets des pays riches », *Courrier International*, 10 mars 2007

SATIGUI, Koné, « Le paradoxe de la démission du gouvernement », *Le Patriote*, n° 2085, 11 septembre 2006, <<http://www.africatime.com/dynamique/Forum/affiche.asp?num=340427&grp=199381&IdSujet=101&IdPays=999>> (consulté le 14 mars 2007)

TRIBUNE DES DROITS HUMAINS, « Déchets toxiques : une transaction au détriment des victimes », Tribune des Droits Humains, 19 février 2007, <[http://www.humanrights-geneva.info/article.php3?id\\_article=1168](http://www.humanrights-geneva.info/article.php3?id_article=1168)> (consulté le 13 mars 2007)

Y.S., « Gbagbo tente une récupération politique », *Le Patriote*, n° 2085, 11 septembre 2006, <<http://www.africatime.com/dynamique/Forum/affiche.asp?num=340427&grp=199381&IdSujet=101&IdPays=999>> (consulté le 14 mars 2007)

ZAMBLE, Fulgence, « Le peuple sacrifié sur l'autel des déchets toxiques », *Inter Press Service News*, 8 septembre 2006, <[http://ipsnews.net/fr/\\_note.asp?idnews=3255](http://ipsnews.net/fr/_note.asp?idnews=3255)> (consulté le 9 mars 2007)