

Université Libre de Bruxelles
Institut de Gestion de l'Environnement et d'Aménagement du Territoire
Faculté des Sciences
Master en Sciences et Gestion de l'Environnement

**L'exportation de déchets dangereux
de l'Union
européenne vers l'Afrique
Le cas du Probo Koala**

Mémoire de Fin d'Etudes présenté par
DENOISEUX, Delphine
en vue de l'obtention du grade académique de
Master en Sciences et Gestion de l'Environnement

Année académique 2008-2009

Directeur : Prof. ZACCAI, Edwin

Depuis les années 70, l'Union européenne prend en charge la problématique des déchets dangereux, les risques liés à leur élimination, leur mise en décharge, leur transfert... A l'époque, de nombreux scandales ont révélé un commerce international de déchets dangereux à destinations des pays en développement. Ce trafic économiquement rentable et légal a rapidement été jugé intolérable par la communauté internationale. De nombreuses réglementations ont vu le jour. Aujourd'hui, le règlement européen sur les transferts de déchets interdit toute exportation de déchets dangereux et non dangereux à destination de pays non communautaires ou non membres de l'Association européenne de libre-échange en vue de les éliminer ainsi que toute exportation de déchets dangereux à destination de pays non membres de l'OCDE en vue de les valoriser.

Pourtant, en 2006, l'affaire du Probo Koala, du nom du navire qui a pollué les côtes d'Abidjan, prend rapidement de l'ampleur et sa répercussion dans les médias est considérable. Le navire, en provenance de l'Europe du Nord, a fait escale dans un certain nombre de ports de l'Afrique de l'Ouest pour finalement débarquer ses déchets dangereux et chimiques en Côte d'Ivoire. Le bilan sanitaire, économique, écologique et psychologique est dramatique. Mais comment expliquer l'incident du Probo Koala alors que d'importants dispositifs légaux ont vu le jour ?

D'abord, les expéditions illégales de déchets à destination de l'Afrique n'ont pas cessé. La plupart des violations ont d'ailleurs été enregistrées dans des ports belges et hollandais identifiés comme les « hubs » du transport de déchets à destination de pays européens et non européens. En outre, la détection du trafic illégal de déchets dangereux et la qualité des données ne sont pas optimales. Elles déterminent pourtant la manière dont les autorités conçoivent l'exécution des lois.

L'incident peut également être considéré dans un cadre de réflexion plus large.

La nature des déchets déversés lors de l'incident à Abidjan souligne des incertitudes relatives au champ d'application de la Convention de Bâle et de la Convention MARPOL 73/78. Des lacunes ont été mises à jour. Le caractère international du transport maritime et des ports de mer ne permet pas d'assurer une gestion saine et écologiquement sûre des déchets générés en mer, des résidus d'exploitation et de cargaison des navires. Mais le débat autour du Probo Koala a au moins le mérite d'amorcer un processus de réflexion et de collaboration entre l'Organisation Maritime Internationale et la Convention de Bâle.

D'autres Probo Koala sont-ils possibles ? La question est posée et des éléments de réponse transparaissent. Enfin, quelques pistes d'action sont lancées. D'abord, la collecte et l'échange d'informations doivent être améliorés. Ensuite, les chercheurs ont un rôle crucial à jouer dans les pays en développement. La promotion d'équipements plus propres pourrait également voir le jour à travers des initiatives volontaires. Dans ce cadre, les instruments économiques et les sciences sociales ont également un rôle à jouer. Enfin, les sanctions pénales trouvent également leur place dans cette matière.

Un mémoire représente un travail considérable de collecte d'informations, de préparation et de réalisation. Je tiens à remercier l'ensemble des personnes qui ont contribué de près ou de loin à la réalisation de celui-ci.

- Edwin Zaccai pour son écoute et ses conseils tout au long de l'année
- Pierre Portas pour son expertise, sa collaboration et ses contacts m'ayant permis de mieux appréhender certaines notions relatives à ce sujet de mémoire
- Catherine Van Nieuwenhove pour ses remarques, ses conseils et sa relecture
- Jean-Pierre Hannequart pour ses éclaircissements
- L'ensemble des personnes qui ont été contactées à ce sujet et qui m'ont conseillée dans mes recherches
- Ma famille pour son soutien

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	4
CHOIX DU SUJET.....	4
DESCRIPTION DU PLAN.....	5
ELÉMENTS FACTUELS EN LIEN AVEC LE PROBO KOALA.....	6
1 QUELQUES PARAMETRES DU PROBLEME	12
1.1 FLOUS PERSISTANTS.....	12
1.1.1 <i>Remarque préliminaire</i>	12
1.1.2 <i>Qu'est-ce qu'un déchet ?</i>	13
1.1.2.1 Définitions.....	13
1.1.2.2 Discussion.....	13
1.1.3 <i>Valorisation et élimination</i>	14
1.1.4 <i>Qu'est-ce qu'un déchet dangereux ?</i>	15
1.1.4.1 Définitions.....	15
1.1.4.2 Discussion.....	16
1.2 PRODUCTION DE DÉCHETS DANGEREUX DANS L'UE ET L'OCDE.....	19
1.3 MOUVEMENTS TRANSFRONTIÈRES DE DÉCHETS.....	21
1.3.1 <i>Facteurs d'influence</i>	21
1.3.2 <i>Typologie générale</i>	23
2 DEUX CARACTERISTIQUES DE L'AFFAIRE PROBO KOALA ...	25
2.1 NON RESPECT DE LA LÉGISLATION EUROPÉENNE.....	25
2.1.1 <i>Réglementation européenne en matière de mouvements transfrontières de déchets</i>	25
2.1.1.1 Mouvements dans l'UE.....	25
2.1.1.2 Exportations hors de la Communauté.....	27
2.1.1.2.1 Déchets non dangereux (annexes III, IIIA).....	27
2.1.1.2.2 Déchets dangereux (annexes IV, IVA).....	28
2.1.2 <i>Expéditions transfrontières légales</i>	29
2.1.2.1 Avertissement.....	29
2.1.2.2 Déchets notifiés.....	30
2.1.2.2.1 Quels sont les types de déchets concernés ?.....	31
2.1.2.2.1.1 Généralités.....	31
2.1.2.2.1.2 Pays non-OCDE.....	32
2.1.2.2.2 Qui sont les exportateurs ?.....	32
2.1.2.3 Déchets non notifiés.....	33
2.1.2.3.1 Quels sont les types de déchets concernés ?.....	33
2.1.2.3.2 Qui sont les exportateurs ?.....	33
2.1.3 <i>Expéditions transfrontières illégales</i>	34
2.1.3.1 Clés d'analyse.....	34
2.1.3.2 Quels sont les types de déchets concernés ?.....	37
2.1.3.3 Localisation.....	38
2.1.3.3.1 Qui sont les exportateurs ?.....	38
2.1.3.3.2 Mise en oeuvre de la responsabilité.....	38
2.1.3.3.3 Qui sont les destinataires ?.....	40
2.1.4 <i>Références à l'Afrique dans ces contextes</i>	41
2.1.4.1 Expéditions légales.....	41
2.1.4.2 Expéditions illégales.....	42
2.2 AMBIGÜITÉS DANS LA CONVENTION DE BÂLE ET LA CONVENTION MARPOL.....	44
2.2.1 <i>Convention de Bâle</i>	44
2.2.1.1 Remarque préliminaire.....	44
2.2.1.2 Champ d'application et obligations.....	45
2.2.1.3 Critiques générales.....	46
2.2.1.4 Accords régionaux liés.....	49
2.2.1.4.1 Faiblesses de la Convention de Bamako.....	50
2.2.2 <i>Convention MARPOL</i>	51
2.2.2.1 Remarque préliminaire.....	51

2.2.2.2	Champ d'application	52
2.2.2.3	Sous l'angle européen.....	53
2.2.2.4	Déchets produits par les navires	56
2.2.2.4.1	Critiques générales	57
2.2.3	<i>Coordination entre la Convention de Bâle et la Convention MARPOL</i>	58
2.3	CONCLUSION INTERMEDIAIRE.....	61
3	MISE EN PERSPECTIVE	63
3.1	UN CAS ISOLÉ ?.....	63
3.2	CRITIQUES ET AMÉLIORATIONS.....	66
3.2.1	<i>Faciliter la collecte et le partage de l'information</i>	66
3.2.1.1	Revoir le système de notification	67
3.2.1.2	Avantages de l'outil électronique	68
3.2.1.3	Améliorer l'information au public.....	69
3.2.2	<i>Composer avec les dynamiques locales</i>	70
3.2.2.1	Mise en œuvre des régimes existants.....	70
3.2.2.2	Développement communautaire	71
3.2.3	<i>Prévention</i>	72
3.2.3.1	Infrastructures portuaires	72
3.2.3.1.1	Système de certification	72
3.2.3.1.2	Système de frais d'utilisation	73
3.2.3.2	Analyse du cycle de vie des déchets.....	74
3.2.4	<i>Répression</i>	75
3.2.4.1	Protection de l'environnement par le droit pénal européen	75
3.2.4.1.1	Développement de directives adaptées.....	75
3.2.4.1.2	Coopération policière renforcée	76
3.2.4.2	Etudes de vulnérabilité	77
	CONCLUSION GENERALE	78
	RISQUES INDUITS PAR LA TECHNOLOGIE	78
	CONSIDERATIONS CRITIQUES SUR LA DEMARCHE.....	79
	GLOSSAIRE GENERAL.....	82
	ACRONYMES	82
	LEXIQUE	82
	BIBLIOGRAPHIE	84
	ANNEXES.....	90

TABLE DES ILLUSTRATIONS

FIGURE 1 : DECHETS DANGEREUX PRODUITS AU SEIN DE L'UE-27 EN 2006	19
FIGURE 2 : PRODUCTION TOTALE DE DECHETS DANGEREUX DANS L'UE-15, NMS-10, UE-25	20
FIGURE 3 : COMPOSITION DES DECHETS TRANSFRONTIERES.....	24
FIGURE 4 : EXPEDITIONS DE DECHETS NOTIFIES DES ETATS MEMBRES UE VERS D'AUTRES PAYS UE ET NON UE .	30
FIGURE 5 : EXPEDITIONS ILLEGALES DE DECHETS DECLAREES DANS L'UE ENTRE 2001 ET 2005	36
FIGURE 6 : TRAFIC DE DECHETS A L'ECHELLE MONDIALE	43
FIGURE 7 : TRANSPORTS ILLEGAUX DE DEEE EN PROVENANCE DES PAYS-BAS	44
FIGURE 8 : NIVEAUX INDICATIFS DE PRODUCTION DE DECHETS A BORD D'UN NAVIRE.....	56
FIGURE 9 : AUTRES CAS D'EXPORTATIONS ILLEGALES « SIMILAIRES »	65

TABLE DES ANNEXES

ANNEXE 1: NOTE D'INFORMATION DE L'OMS SUR LES DECHETS TOXIQUES A ABIDJAN.....	91
ANNEXE 2 : LE PARCOURS DU PROBO KOALA.....	92
ANNEXE 3 : TOXICITE DES DECHETS DU PROBO KOALA ET INTOXICATIONS CAUSEES.....	92
ANNEXE 4 : PROFIL DES SUJETS EXPOSES AUX DECHETS TOXIQUES	94
ANNEXE 5 : COMPARAISON DECHETS DEVERSES/DECHETS COLLECTES.....	94
ANNEXE 6 : EVOLUTION DES QUANTITES DE DECHETS A ENLEVER ET LES COUTS ASSOCIES.....	95
ANNEXE 7 : LISTE DES CARACTERISTIQUES Y DE LA DECISION C(2001)107 DE L'OCDE	95
ANNEXE 8 : LISTE DES CARACTERISTIQUES H DE LA DECISION C(2001)107 DE L'OCDE	97
ANNEXE 9 : LISTE DES PROPRIETES QUI RENDENT LES DECHETS DANGEREUX DE LA DIRECTIVE 2008/98/CE	98
ANNEXE 10 : SCHEMA ACTANTIEL ET PROBO KOALA	100
ANNEXE 11 : CARACTERISTIQUES DES DECHETS D'EQUIPEMENTS ELECTRIQUES ET ELECTRONIQUES	100
ANNEXE 12 : PRINCIPES RELATIFS A LA GESTION ECOLOGIQUEMENT RATIONNELLE DE DECHETS DANGEREUX ...	101
ANNEXE 13 : CARTOGRAPHIE DES PAYS SIGNATAIRES DE LA CONVENTION DE BAMAKO	102
ANNEXE 14 : APERÇU DE QUELQUES CATEGORIES DE DECHETS PROVENANT D'UN NAVIRE.....	102
ANNEXE 15 : VISIBILITE MEDIATIQUE DU PROBO KOALA	103
ANNEXE 16 : ANALYSE DES PLAINTES DEPOSEES SUR LA BASE DE DONNEES GISIS.....	105

INTRODUCTION

Choix du sujet

Consubstantiels de la vie elle-même, les déchets proviennent d'une multitude d'activités et une grande quantité d'entre eux est produite par l'homme. Durant sa phase d'industrialisation, la société a créé des techniques permettant la fabrication de nouvelles molécules qui s'accumulent dans le milieu sous forme de déchets. Ce phénomène a acquis une dimension préoccupante, d'autant plus que l'élimination de certains d'entre eux comporte certains risques. La production de déchets est un phénomène global, chronique¹ et peut être solidaire d'un défaut de connaissance. La mauvaise gestion des déchets peut engendrer des conséquences irréversibles sur le milieu et, dans des cas extrêmes, provoquer un phénomène d'inertie^{2,3}.

Dans les années 80, une série de scandales liés aux déchets toxiques ont éclaté en Afrique de l'Ouest.

- Un fermier dans un village nigérien a négocié un contrat avec une société italienne pour stocker sur son terrain 18 000 barils de déchets industriels, y compris des PCB.
- Des européens expatriés et des fonctionnaires locaux ont été impliqués dans un projet d'exportation de 15 000 tonnes de cendres toxiques provenant d'un incinérateur de Philadelphie (Etats-Unis) à destination d'une carrière de l'île de Kassa, en Guinée.
- Quinze millions de tonnes de déchets toxiques ont été déversées sur le terrain du frère du Président de Guinée-Bissau.
- Un contrat d'importation de déchets toxiques a vu le jour entre une société européenne de gestion de déchets et le gouvernement du Bénin.⁴

En publiant « Les Vaisseaux du poison », François Roelants du Vivier dénonce la pratique efficace, économique et légale des transferts de déchets dangereux vers des pays en voie de développement. Cependant, la fin du vingtième siècle est caractérisée par une prise de conscience politique⁵ et par l'émergence de réglementations diverses limitant et contrôlant ce commerce international de déchets. La Convention de Bâle, concrétisation de cette nouvelle dynamique, devient l'instrument juridique international de référence en matière « de contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination ».

Aujourd'hui, « mis à part quelques exceptions, les exportations de déchets vers des pays en dehors de l'Union Européenne, sont interdites pour les déchets destinés à être éliminés, les déchets

¹ Production chronique, qui s'inscrit dans la durée.

² D'après Dominique Bourg, l'inertie peut être définie dans ce contexte comme « les temps de réponse longs des systèmes naturels, aux dégradations subies ».

³ Ces cinq caractéristiques définissent la notion de « risque environnemental » établie par Dominique Bourg, professeur des universités, directeur de l'Institut des Politiques Territoriales et de l'Environnement Humain (IPTEH), faculté des géosciences et de l'environnement, université de Lausanne, Suisse

⁴ Ces quatre incidents proviennent du document : United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC), *Transnational Trafficking and the Rule of Law in West Africa: A Threat Assessment*, 2009

⁵ Roelants du Vivier (François), *Les Vaisseaux du poison*, Paris, Editions Sang de la terre, 1988, p.14

dangereux destinés à être valorisés, les déchets destinés à des États d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique (ACP). »⁶

Cela signifie-t-il que l'Afrique de l'Ouest est à présent moins vulnérable ? Rien n'est moins sûr : en août 2006, la presse se penche sur un nouveau « scandale », « le Probo Koala », du nom du navire qui a pollué les côtes d'Abidjan.

C'est par le biais de ce fait d'actualité que j'ai choisi de me pencher sur la question du transport transfrontalier de déchets dangereux de l'Europe vers l'Afrique et sur les points obscurs relatifs au droit maritime, de l'environnement et des déchets. En effet, comment expliquer l'incident du Probo Koala alors que d'importants dispositifs légaux ont vu le jour ? Telle est la question que je me pose dans ce travail.

En 2008, l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) indiquait que les transferts illicites faisaient toujours partie des principaux enjeux relatifs à la gestion des déchets.⁷ Le cas Probo Koala relève-il seulement d'une violation de la législation ? Ou peut-on concevoir que l'explication est plus complexe ?

Prenant l'affaire du Probo Koala comme terrain d'observation, ce mémoire a pour but d'interroger les fondements de cet incident en considérant les acteurs concernés et leurs actions, en étudiant les composantes à même d'expliquer l'émergence du transfert de déchets des pays développés vers l'Afrique.

- De quelles actions l'affaire du Probo Koala résulte-t-elle ?
- Quel est le cadre macroéconomique et juridique en lien avec le transfert de déchets dangereux vers les pays non OCDE ?
- En quoi ce cadre a-t-il rendu possible le dumping de déchets dangereux à Abidjan ?
- L'incident du Probo Koala peut-il être considéré comme la partie visible de l'iceberg ?

Tout au long de ce travail, il s'agira donc de mettre en parallèle l'affaire du Probo Koala, le cadre réglementaire y référant ainsi que les données connues en matière de transferts transfrontaliers de déchets et de transport maritime.

Description du plan

Pour répondre aux interrogations soulevées dans cette introduction, ce présent mémoire se compose de trois parties.

⁶ Centre de documentation de Bruxelles Environnement, Site de l'Institut bruxellois pour la gestion de l'environnement (IBGE), (L'IBGE est l'administration de l'environnement et de l'énergie de la Région de Bruxelles-Capitale),

http://documentation.bruxellesenvironnement.be/documents/Bilan_Plandechets_2003_2007_FR.PDF, consulté en février 2009

⁷ OCDE, *Indicateurs clés de l'environnement de l'OCDE*, 2008, p.16

La première partie synthétise quelques éléments essentiels démontrant que « les déchets constituent une réalité difficile à appréhender »⁸. Différentes définitions attribuées au concept de « déchet » et de « déchet dangereux » seront abordées. Ensuite, il s'agira de se familiariser avec les évolutions économiques actuelles de production de déchets dangereux à l'échelle européenne afin de mieux comprendre le contexte dans lequel s'inscrit l'incident du Probo Koala. Les principaux incitants aux mouvements transfrontières de déchets dangereux seront également exposés.

La seconde partie, corps de ce travail, met davantage en évidence nos différentes pistes de recherche en lien avec l'affaire du Probo Koala.

Le premier chapitre se compose de quatre parties. La première a pour but de dessiner les contours de la réglementation européenne pertinente en matière de mouvements transfrontières de déchets car, de prime à bord, c'est cette législation qui s'applique à l'affaire du Probo Koala. Les transferts de déchets dangereux de l'Europe vers l'Afrique sont interdits mais il s'agira de montrer que certains transferts de déchets vers les pays non OCDE ont lieu en toute légalité alors que d'autres violent les réglementations européennes. Des données quantitatives viendront également étayer ce propos afin d'appréhender de manière plus concrète les réalités du terrain. A partir de ce développement factuel, nous pourrons tirer des enseignements utiles à notre cas d'analyse et comprendre dans quels cas les données utilisées dans ce chapitre, font allusion au continent africain.

Le deuxième chapitre permet d'élargir le propos et s'intéresse au contexte international, aux Conventions pertinentes en matière de transferts de déchets dangereux ainsi qu'aux réglementations plus spécifiques concernant la génération et la gestion des déchets produits par les navires. Tout au long de ce chapitre, nous veillerons à interroger les liens existants entre le domaine des transferts de déchets dangereux et celui des transports maritimes.

Dans la troisième partie de ce mémoire, une mise en perspective du sujet est proposée. Il s'agira de considérer la problématique du Probo Koala dans un cadre plus vaste en se posant la question de savoir si cet incident augure ou cache d'autres cas similaires. Enfin, à la lumière de ces différents chapitres, nous synthétiserons et formulerons quelques critiques et pistes d'améliorations qui nous semblent pertinentes par rapport à notre cas d'analyse.

Éléments factuels en lien avec le Probo Koala⁹

Le 2 juillet 2006, le Probo Koala, navire affrété par la société multinationale Trafigura¹⁰, accoste dans le port d'Amsterdam, où la société Amsterdam Port Services BV (APS) s'était engagée par contrat à reprendre ses déchets.¹¹

⁸ Hannequart (Jean-Pierre), *Gestion des déchets*, Syllabus de cours 2008, p.3

⁹ Pour l'exposé des faits, nous avons choisi de suivre les axes suggérés par Eric David, titulaire de cours et docteur en droit à l'ULB, à savoir : le contenu de la cargaison, le trajet du Probo Koala jusqu'en Côte d'Ivoire, le dépôt de la cargaison et ses conséquences.

¹⁰ Société néerlandaise ayant des bureaux à Lucerne (Suisse), Amsterdam et Londres.

Le Probo Koala est un navire commercial enregistré au Panama¹², dont l'équipage est russe et qui appartient à une compagnie grecque. Le rapport de la Commission internationale d'enquête sur les déchets toxiques déversés dans le district d'Abidjan¹³ (CIEDT/DA) indique plus précisément qu'il appartient à la catégorie des navires OBO (ore, bulk, oil) pouvant transporter simultanément ou successivement des hydrocarbures, des marchandises solides ou liquides en vrac et des minerais. « L'exploitation d'un tel navire ne va pas sans produire des déchets (...) qui doivent faire l'objet d'une qualification juridique qui permettra de déterminer les traités, lois et règlements à appliquer. »¹⁴

D'après l'association Robin des Bois¹⁵, la difficulté de gestion des résidus d'exploitation des OBO est identifiée par l'Organisation maritime internationale (OMI).¹⁶ En effet, ce type de déchets ne provient pas toujours de la cargaison du navire à proprement parler et ne sont donc pas constitués de produits pétroliers bruts. Les différentes sources consultées qualifient généralement ces déchets de « slops »¹⁷ ou de « sludge »¹⁸. Par exemple, « l'avis préliminaire d'arrivée du Probo Koala envoyé par le capitaine indiquait que le navire entendait accoster au port d'Amsterdam pour souter et transférer à terre 554m³ de « slops » »^{19,20} Selon les milieux professionnels, la gestion des résidus de lavage provenant des OBO « est un casse-tête et le cauchemar des opérateurs portuaires » car ces boues de lavage proviennent des compartiments ayant transporté des matières différentes et éventuellement incompatibles.²¹ Notons que les Nations Unies ont employé le vocable « sludge »²² pour désigner les déchets en cause.

Les différentes sources consultées ne s'accordent pas sur une version unique concernant l'origine exacte des déchets du Probo Koala ni sur l'appellation qu'il convient d'utiliser pour les qualifier. Différentes interprétations des événements coexistent.

¹¹ Okechukwu Ibeanu, *Rapport du 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*, Nations Unies Droits de l'homme, 2008, p.5

¹² Le Panama s'est spécialisé dans l'octroi de pavillons de complaisance en accordant facilement sa nationalité à des navires étrangers en leur assurant des conditions intéressantes : « fiscalité réduite, absence de lois sociales protégeant les marins, lois sur la sécurité des navires particulièrement libérales (permettant aux vieux rafiots de continuer à naviguer), etc. » (David (Eric), *Droit des gens*, Presses universitaires de Bruxelles, 2007, p.836)

¹³ Notons que deux représentants de Greenpeace et de Robin des Bois ont participé en tant qu'experts aux travaux de cette Commission.

¹⁴ CIEDT/DA, *Rapport de la Commission internationale d'enquête sur les déchets toxiques déversés dans le district d'Abidjan*, 2007, p.2

¹⁵ Association généraliste de protection de l'homme et de l'environnement depuis 1985. Site officiel : <http://robindesbois.org/robin.htm>

¹⁶ Robin des bois, *Le Probo Koala. Conférence de presse à Abidjan*, 2006, p.4

¹⁷ Résidus de lavage (eaux polluées). (Source : http://www.afcan.org/dossiers_techniques/dechets_crude.html)

¹⁸ Boues et résidus gras qui peuvent être incinérés

(Source : http://www.afcan.org/dossiers_techniques/dechets_crude.html)

¹⁹ CIEDT/DA, *op.cit.*, p.4

²⁰ Avant l'arrivée du Probo Koala à Abidjan, Trafigura qualifiera même ces déchets de « slops chimiques ».

²¹ Robin des bois, *op.cit.*, p.4-5.

²² Centre de presse des opérations des Nations Unies en Côte d'Ivoire, site de l'Organisation des Nations Unies (ONU), <http://www.onuci.org/spip.php?article1197>, consulté en février 2009

Premièrement, les substances toxiques impliquées pourraient provenir d'activités de nettoyage des citernes du pétrolier. « Les déchets seraient des « slops », c'est-à-dire des eaux de lavage, générées par le nettoyage des cuves du bateau transportant régulièrement des produits pétroliers. Selon Trafigura, ce nettoyage s'effectuerait, en routine, avec de la soude caustique. »²³ Deuxième possibilité, les déchets seraient le fruit d'activités de raffinage de pétrole à bord²⁴ ou à terre²⁵. Cette hypothèse a été émise par le Secrétariat de la Convention de Bâle²⁶ et par certaines organisations non gouvernementales (ONG). Le Probo Koala pourrait donc avoir été équipé d'installations pour effectuer des opérations de raffinage à bord.²⁷ D'après un article du Monde, la méthode, qualifiée d' « irresponsable et de criminelle »²⁸, consiste à libérer le soufre contenu dans le naphte, à l'aide de dérivés de soude et d'un produit catalyseur utilisé dans les raffineries, l'ARI-100 EXL. « L'essence ainsi produite n'était sans doute pas exempte de soufre et ne pouvait donc être commercialisée en Europe. Elle pouvait, en revanche, l'être en Afrique (...). »²⁹ D'après Greenpeace France, à bord ou à terre, les industries de raffinage utilisent de la soude caustique soit lors de la désulfuration des hydrocarbures, soit lors d'opérations de nettoyage de cuves de stockage.³⁰ Enfin, l'association Robin des Bois n'exclut pas « l'hypothèse selon laquelle des déchets liquides ou pâteux auraient pu être amalgamés aux résidus de cargaison »³¹ pour échapper à la convention de Bâle.³²

Le compte-rendu de la conférence de presse des Nations Unies a tout de suite écarté l'hypothèse d'un déversement de déchets radioactifs. L'hydrogène sulfuré était « la principale composante de ces déchets »³³.

D'après Okechukwu Ibeanu, le rapporteur spécial pour l'Organisation des Nations Unies (ONU), les déchets toxiques « renfermaient un mélange alcalin d'eau, d'essence et de soude caustique et auraient libéré de nombreuses substances chimiques toxiques dont du sulfure d'hydrogène ». ³⁴ Par ailleurs, une note d'information a été rédigée par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) qui

²³ Actualités, site de l'ONG Greenpeace France, <http://www.greenpeace.org/france/news/12-septembre-2006-dechets-tox>, consulté en mai 2009

²⁴ Groupe de travail à composition non limitée de la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination, *Rapport sur la coopération entre la Convention de Bâle et l'Organisation maritime internationale*, Sixième réunion Genève, 2007, p.5

²⁵ Actualités, site de l'ONG Greenpeace France, <http://www.greenpeace.org/france/news/12-septembre-2006-dechets-tox>, consulté en mai 2009

²⁶ Groupe de travail à composition non limitée de la Convention de Bâle, *op.cit.*, p.5

²⁷ D'après Pierre Portas, email reçu le 10/02/2009

²⁸ Stroobants (Jean-Pierre), « Les pratiques de l'affréteur du Probo Koala au cœur de l'enquête », in : *Le Monde*, 27/09/2006, p.7

²⁹ *Loc.cit.*

³⁰ Actualités, site de l'ONG Greenpeace France, <http://www.greenpeace.org/france/news/12-septembre-2006-dechets-tox>, consulté en mai 2009

³¹ Probo Koala, déversement de déchets toxiques en Côte d'Ivoire, site de l'association Robin des Bois, http://www.robindesbois.org/communiqués/dechet/om/2006/notes_probo_koala_1009.html, consulté en mai 2009

³² *Loc.cit.*

³³ ONUCI (Nations Unies), *Compte-rendu de la conférence de presse conjointe des Nations Unies. Les déchets toxiques à Abidjan ne sont pas radioactifs, assurent les agences de l'ONU*, 2006, p.1

³⁴ Okechukwu Ibeanu, *Rapport du 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*, Nations Unies Droits de l'homme, 2008, p.5

se base sur un échantillon prélevé le jeudi 24 Août 2006, à bord du Probo Koala et analysé par les laboratoires de la Société Ivoirienne de Raffinerie (SIR) et du Centre Ivoirien AntiPollution (CIAPOL).³⁵ D'après le rapport, les produits en cause « s'apparentent à du produit pétrolier d'une masse volumique de 750,6 kg/m³, très proche de l'essence, avec une très forte teneur en hydrogène sulfuré, substance toxique pouvant à cette dose entraîner la mort immédiate en cas d'inhalation »³⁶. Une très forte concentration d'organochlorés avec un taux supérieur à 250mg/l et un taux excessif de sulfure ont également été identifiés.³⁷ Quant au rapport de la Commission internationale, il ordonne les substances présentes dans les déchets selon trois catégories : « des hydrocarbures (essence et gazole contenant des produits naphthéniques et aromatiques), des composés organo-soufrés solubles dans les hydrocarbures et enfin une fraction organique plus lourde »³⁸.

Bref, différentes institutions se sont interrogées sur la composition des déchets, ce qui démontre que le mélange de déchets en cause est d'une grande complexité. Ainsi, en dehors des toxiques majeurs cités ci-dessus, il n'est pas à exclure que d'autres rapports relèvent la présence de substances supplémentaires, dérivées du pétrole.

Les opérations dans le port d'Amsterdam peuvent être décrites en deux temps.

Dans un premier temps, APS, l'opérateur agréé par le port d'Amsterdam pour traiter les déchets a pris en charge le débarquement des déchets du Probo Koala. Ils ont été tuyautés et pompés dans une barge.³⁹ Mais l'odeur inhabituelle des produits incite la société APS à analyser les déchets. Elle conclut que les déchets contiennent une demande chimique en oxygène (DCO) et un taux de mercaptan supérieure à celle qu'elle est autorisée à traiter.^{40 41} Le contrat est donc renégocié car « seule une société spécialisée est en mesure de fournir un traitement approprié pour des déchets aussi toxiques »⁴². Le coût de traitement demandé à Trafigura passe de 20€ / m³ à 900 € /m³.⁴³ Dans un deuxième temps, APS a perdu le marché. Les déchets ont été ramenés à bord du Probo Koala sur l'insistance de Trafigura et ce, vraisemblablement en raison de la hausse du prix exigée par l'opérateur hollandais.⁴⁴

Le Probo Koala reprend la mer avec sa cargaison de déchets.⁴⁵ Il se dirige alors vers le port de Padilski (Estonie) où il effectue un chargement d'essence destinée au Nigeria. Début août, après

³⁵ Voir annexe 1, « Notes d'information de l'OMS sur les déchets toxiques à Abidjan »

³⁶ Organisation mondiale de la santé - bureau régional pour l'Afrique, *Note d'information sur les déchets toxiques à Abidjan*, document reçu par email en février 2009

³⁷ *Loc.cit.*

³⁸ CIEDT/DA, *op.cit.*, p.3

³⁹ Robin des bois, *Le Probo Koala. Conférence de presse à Abidjan*, 2006, p.4.

⁴⁰ Lutte contre la corruption, site de Sherpa (association de juristes à but non lucratif basée à Paris), <http://www.asso-sherpa.org/index.php?page=corruption&ssmenu=actions&id=2>, consulté en juin 2009

⁴¹ Trafigura soutient que les analyses effectuées par la société APS ne lui ont été transmises qu'en septembre 2006 (Source : CIEDT/DA, *op.cit.*, p.10)

⁴² Lutte contre la corruption, site de Sherpa (association de juristes à but non lucratif basée à Paris), <http://www.asso-sherpa.org/index.php?page=corruption&ssmenu=actions&id=2>, consulté en juin 2009

⁴³ *Loc.cit.*

⁴⁴ Porteu (Guillaume), Poissonnier (Rémi), « Probo Koala, pollution mortelle », in : *Complément d'enquête*, France 2, Emission du 12/02/2007

⁴⁵ Voir annexe 2, « Le parcours du Probo Koala »

deux escales à Las Palmas (Iles Canaries) et à Lomé (Togo), il atteint le port de Lagos au Nigeria. Il y effectue sa livraison de pétrole mais on lui refuse de vidanger ses citernes à déchets.⁴⁶ Le 19 août, il jette finalement l'ancre au port autonome d'Abidjan en Côte d'Ivoire.

Une société préalablement contactée se charge du débarquement des « slops » et des camionneurs individuels véhiculent et déposent les déchets dans la décharge d'Akouedo et dans diverses zones de dépotage de l'agglomération d'Abidjan.⁴⁷ D'après l'OMS, ces déchets auraient été déversés sous forme liquide.⁴⁸ Ils sont donc difficilement récupérables.

Le plan stratégique ivoirien de lutte contre les déchets toxiques du Probo Koala indique que ce déversement à Abidjan a été vécu comme « un véritable drame à différents niveaux : sanitaire, psychologique, écologique et économique »⁴⁹.

En ce qui concerne les aspects sanitaires, un document de l'Organisation mondiale de la santé indique que les déchets toxiques débarqués « dégagent des odeurs nauséabondes » ont eu « des effets incommodants sur les riverains ».⁵⁰ En outre, différents symptômes peuvent apparaître chez un individu exposé à des organochlorés et à de l'hydrogène de sulfure : « des malaises, des céphalées, des migraines, des douleurs thoraciques accompagnées de toux, des irritations naso laryngo pharyngées, des vertiges, des convulsions et même le coma en cas d'intoxication aigue »⁵¹. L'intoxication de la population s'est principalement produite par voie respiratoire⁵² car « l'air constitue (...) un vecteur privilégié pour les toxiques chimiques volatils ».⁵³ En moyenne, six cents personnes se sont rendues chaque jour au CHU de Yopougon, trois cents au dispensaire municipal d'Akouédo, dont de nombreux enfants et jeunes nourrissons.⁵⁴ « C'est deux fois plus qu'en temps normal »⁵⁵, ce qui a provoqué « l'interruption presque complète des consultations régulières »⁵⁶. D'après le plan stratégique ivoirien de lutte contre les déchets toxiques du Probo Koala, 108 924 consultations médicales gratuites suivies d'une prise en charge thérapeutique gratuite ont eu lieu.⁵⁷ Le bilan sanitaire est toutefois difficile à évaluer correctement mais les données disponibles s'accordent sur un point : il est « très lourd »⁵⁸. Huit décès sont directement attribués à cet incident « mais il est à craindre qu'il y en ait eu davantage par suite de l'aggravation d'un certain nombre de pathologies préexistantes »⁵⁹.

⁴⁶ *Loc.cit.*

⁴⁷ Seck (Cheikh Yerim), « La marché noir des déchets toxiques, Les dessous du scandale », *Jeune Afrique*, n°2384, du 17/09/2006 au 23/09/2006, p.64

⁴⁸ Organisation mondiale de la santé - bureau régional pour l'Afrique, *Note d'information sur les déchets toxiques à Abidjan*, document reçu par email, février 2009

⁴⁹ CIEDT/DA, *op.cit.*, p.3

⁵⁰ Voir annexe 1, « Notes d'information de l'OMS sur les déchets toxiques à Abidjan »

⁵¹ Organisation mondiale de la santé - bureau régional pour l'Afrique, *Note d'information sur les déchets toxiques à Abidjan*, document reçu par email, février 2009

⁵² La contamination du sol et de l'eau sera décrite brièvement plus loin.

⁵³ Pour se faire une idée de la toxicité des déchets déversés par le Probo Koala et Toxicité des déchets et des intoxications causées : voir annexe 3, « Toxicité des déchets du Probo Koala et intoxications causées »

⁵⁴ Bohand X., Monpeurt C., Bohand S., Cazoulat A., *op.cit.*, p.621-622.

⁵⁵ *Loc.cit.*

⁵⁶ *Loc.cit.*

⁵⁷ CIEDT/DA, *op.cit.*, p.6

⁵⁸ D'après les termes de Bohand X., Monpeurt C., Bohand S., Cazoulat A., *op.cit.*, p.622

⁵⁹ *Loc.cit.*

Du point de vue environnemental, l'identification des sites pollués, leur dépollution et la prise en charge de la santé des animaux ont été définies comme les principales priorités. Par ailleurs, les risques de consommation de produits agricoles cultivés dans les environs immédiats des sites de déversement ont également été identifiés par les autorités. De plus, une mortalité anormalement élevée de poissons a été observée dans la lagune d'Abidjan. « Le volet de la sécurisation de la chaîne alimentaire a donc été actionnée (...). »⁶⁰

En outre, le déversement des déchets du Probo Koala a instauré un climat d'inquiétude en aggravant, entre autres, le niveau d'insalubrité au sein de la ville.⁶¹ En effet, le système de ramassage d'ordures a été perturbé car « pour des raisons de sécurité, l'accès à certains sites habituels de décharge des ordures ménagères est interdit en raison de leur contamination par les déchets du Probo Koala »⁶².

Peu après l'incident, la huitième réunion des Parties à la Convention de Bâle a offert une aide technique et financière à la Côte d'Ivoire pour la mise en œuvre du plan élaboré par le Gouvernement ivoirien.⁶³ ⁶⁴ Il prévoyait des opérations d'enlèvement des déchets assez lourdes : l'enlèvement des sols contaminés, la dépollution et/ou la destruction des « contenants » et des canalisations.⁶⁵ Le groupe Séché environnement⁶⁶ a été mandaté par le gouvernement ivoirien pour l'enlèvement et la mise en sécurité des déchets toxiques. Le transport de ceux-ci par voie maritime jusqu'en France a débuté le 26 octobre 2006.⁶⁷

Aujourd'hui, la Cour d'assises d'Abidjan a rendu son jugement. Un arrangement est cependant venu mettre fin à la procédure judiciaire ouverte contre Trafigura, qui a versé 95 milliards de FCFA (l'équivalent de 145 millions d'euros) à l'État ivoirien.⁶⁸ D'autres procédures en justice ont été entamées en Europe. La Haute Cour de Londres⁶⁹ a donné son feu vert pour l'engagement d'une action collective au nom de 5 000 victimes ivoiriennes. Une instruction est également ouverte aux Pays-Bas, où les déchets ont été rechargés.

⁶⁰ CIEDT/DA, *op.cit.*, p.7

⁶¹ Bohand X., Monpeurt C., Bohand S., Cazoulat A., *op.cit.*, p.621

⁶² *Loc.cit.*

⁶³ La Décision VIII/I sur la Côte d'Ivoire confère un mandat à l'UNEP pour assister la Côte d'Ivoire.

⁶⁴ Nous verrons plus loin dans ce mémoire que la mise en œuvre d'un régime global de responsabilité et d'indemnisation des dommages liés au commerce des déchets dangereux n'est pas encore entrée en vigueur.

⁶⁵ Voir annexes 5, « Comparaison déchets déversés/déchets collectés » et voir annexe 6, « Evolution des quantités de déchets à enlever et les coûts associés »

⁶⁶ Séché environnement est une entreprise française spécialisée dans le marché du traitement et du stockage de tous les types de déchets.

⁶⁷ Communiqués, site de Séché Environnement (Groupe français spécialiste du marché du traitement et du stockage de tous les types de déchets (hors radioactifs), qu'ils soient issus de l'industrie ou des collectivités locales), http://www.groupe-seche.com/seche/1/doc/Communiqués/2007/COMM_DECHETS_IVOIRE_12_02_2007.pdf, consulté en mai 2009

⁶⁸ Lutte contre la corruption, site de Sherpa, <http://www.asso-sherpa.org/index.php?page=corruption&ssmenu=actions&id=2>, consulté en juin 2009

⁶⁹ Trafigura possède une filiale à Londres.

1 QUELQUES PARAMETRES DU PROBLEME

1.1 *Flous persistants*⁷⁰

1.1.1 Remarque préliminaire

Il n'y a pas de doute possible, les déchets du Probo Koala sont des déchets dangereux. A ce propos, le rapport de la Commission internationale d'enquête sur les déchets toxiques déversés dans le district d'Abidjan indique « que si les déchets du Probo Koala avaient été traités dans une installation européenne, ils auraient été classifiés comme déchets dangereux et traités dans une installation agréée, car, ils rentrent dans la classification européenne des déchets dangereux et ne peuvent pas, selon la réglementation de l'OCDE être exportés vers un pays qui n'appartient pas à l'OCDE. »⁷¹

Dans cette partie, nous étudierons des données de mouvements transfrontières de déchets à un niveau plus « global ». En effet, même si les déchets du Probo Koala sont qualifiés de dangereux, il convient d'attirer l'attention du lecteur sur certains flous persistants en matière de classification de déchets. Cet angle d'analyse ne permet pas d'établir des interprétations et des comparaisons très fines mais il reste pertinent pour comprendre que « les déchets constituent une réalité difficile à appréhender »⁷².

Lorsque des données seront exposées dans la suite de ce mémoire, il sera donc important de comprendre qu'elles peuvent se rapporter à différents systèmes de définitions et de classifications. Ce chapitre a donc pour objectif d'attirer l'attention sur les pièges à éviter lors de l'étude des tendances relatives à la problématique des déchets. Forts de ces constats, nous garderons à l'esprit, tout au long de ce travail, que des flous persistent derrière les données quantitatives auxquelles nous faisons appel.

Enfin, différentes institutions ont en charge d'édicter les instruments sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux adoptés au niveau international. Ces instruments peuvent être représentés sous la forme symbolique d'un « arbre », « dont les racines sont les actions menées par l'OCDE et la Communauté européenne, le tronc est la Convention de Bâle et les branches sont les instruments internationaux postérieurs à l'adoption de la Convention de Bâle. »⁷³ Par conséquent, nous aborderons ce chapitre en fonction des trois systèmes institutionnels de référence en matière de réglementation que représentent l'OCDE, l'UE et la Convention de Bâle.

⁷⁰ La structure de ce chapitre est basée sur Bertolini (Gérard), « La régulation des mouvements trans-frontières de déchets. Un dispositif à consolider », *Géographie Economie Société*, 5, 2003, p.99-101

⁷¹ CIEDT/DA, *op.cit.*, p.3

⁷² Hannequart (Jean-Pierre), *Gestion des déchets*, Syllabus de cours 2008, p.3

⁷³ Maria Teresa Perez Martin, « Que fait le village planétaire de ses déchets dangereux », Bruylant, 2001, p. 17

1.1.2 Qu'est-ce qu'un déchet ?⁷⁴

1.1.2.1 Définitions

D'après la nouvelle définition de l'OCDE, on entend par déchet, « des substances ou objets qui sont éliminés ou en cours de valorisation ; ou qui sont destinés à être éliminés ou valorisés; ou que l'on est tenu, en vertu des dispositions du droit national, d'éliminer ou de valoriser »⁷⁵. Cette définition met en évidence la distinction entre les termes « élimination » et « valorisation ». « Ces termes et définitions ont été harmonisés avec ceux du Règlement de l'UE concernant les transferts de déchets (...) »⁷⁶.

La Convention de Bâle n'établit pas cette distinction.⁷⁷ Elle entend par « déchets » « 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 »⁷⁸. Ici, le terme « élimination » couvre à la fois l'élimination et la valorisation.⁷⁹

La dernière « directive déchet » en date de l'Union européenne est la directive 2008/98/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008. Elle devra être transposée dans tous les Etats de l'UE d'ici deux ans. Cette dernière reprend la définition qui figurait déjà dans les directives précédentes. Un déchet est défini comme « toute substance ou tout objet dont le détenteur se défait ou dont il a l'intention ou l'obligation de se défaire »⁸⁰.

1.1.2.2 Discussion

Premièrement, tous les pays membres n'interprètent pas de la même façon la définition de déchet. Par conséquent, « il arrive que des décisions différentes soient prises selon les pays quant au statut d'une matière donnée, d'où la possibilité qu'une même matière soit considérée comme un déchet dans un pays, mais comme un produit de base ou une matière première dans un autre »^{81 82}.

Ensuite, une définition économique ou juridique peut être attribuée à la notion de déchet. Gérard Bertolini⁸³ explique que « pour un économiste, une marchandise (un produit, un matériau ou une substance) constitue un déchet si le flux physique et le flux financier (le paiement pour service

⁷⁴ Question également posée par Bertolini (Gérard), *op.cit.*, p.99-101

⁷⁵ OCDE, *Décision de l'OCDE C(2001)107/FINAL*, 2001, p.5

⁷⁶ OCDE, *Manuel d'application pour le contrôle des mouvements transfrontières de déchets recyclables*, 2009, p.11

⁷⁷ *Ibid.*, p.11

⁷⁸ Article 3, §1 de la Convention de Bâle du 22 mars 1989 sur « le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et leur élimination »

⁷⁹ OCDE, *op.cit.*, p.11

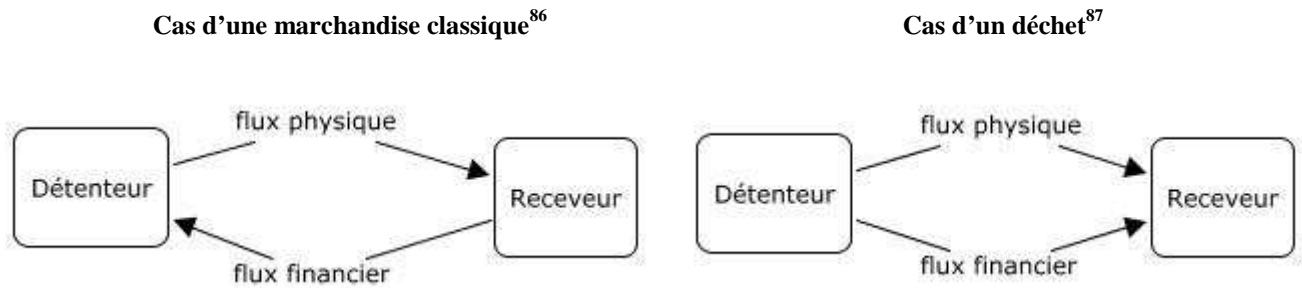
⁸⁰ Article 3, §1 de la Directive 2008/98/CE du Parlement européen et du Conseil relative aux déchets du 19 novembre 2008 relative aux déchets et abrogeant certaines directives

⁸¹ OCDE, *op.cit.*, p.12

⁸² Des procédures s'appliquent en cas de différences de cette nature mais nous n'entrerons pas plus dans les détails.

⁸³ Directeur de recherche en économie au Laboratoire d'analyse des systèmes de santé de Villeurbanne (France)

rendu) vont dans le même sens, alors que pour une marchandise classique, les deux flux vont en sens inverse.⁸⁴ »⁸⁵



Les définitions juridiques de la notion de déchet exposées plus haut ne correspondent donc pas à cette définition économique car elles visent à assurer un « contrôle plus poussé »⁸⁸, à assurer leur traitement.

1.1.3 Valorisation et élimination

Néanmoins, les auteurs reconnaissent une valeur économique aux déchets. « Lorsqu'ils sont destinés à être éliminés, ils ont une valeur négative pour le producteur et lorsqu'ils sont destinés à une valorisation⁸⁹ (...), leur valeur économique est très fluctuante (...) et tient compte des quantités en circulation, de la qualité des déchets au regard des besoins précis de l'industrie et du cours des matières premières de premier cycle auxquelles les déchets se substituent. »⁹⁰ En se basant sur le principe de la libéralisation des échanges, certains auteurs soutiennent donc que les déchets constituent une marchandise.⁹¹ Gérard Bertolini constate cependant que la valorisation fait trop souvent figure de « mot de passe » car « sous couvert de déchets non-dangereux se cachent parfois des déchets dangereux »⁹².

Par ailleurs, tous les États membres ne disposent pas toujours des capacités suffisantes pour traiter leurs déchets sur leur territoire. En effet, le traitement de certains flux de déchets exige la mise en place d'installations spécialisées pour parvenir à une élimination ou une valorisation respectueuse de l'environnement. Lorsque l'on s'intéresse aux données à un niveau global, il n'est pas possible de savoir si les déchets exportés sont traités de manière plus écologique dans les pays receveurs ou s'ils sont exportés ailleurs uniquement en raison du coût de traitement pratiqué dans le pays receveur.⁹³

⁸⁴ Un cas limite est celui d'une cession gratuite (ou don).

⁸⁵ Bertolini (Gérard), *op.cit.*, p.100

⁸⁶ Source de la figure : Bertolini (Gérard), *op.cit.*, p.100

⁸⁷ Source de la figure : *loc.cit.*

⁸⁸ Bertolini (Gérard), *op.cit.*, p.100

⁸⁹ A la valorisation matière ou recyclage s'ajoute la valorisation énergie

⁹⁰ Nahon (Laurence), *Le transport maritime des déchets dangereux*, 1999, p.13

⁹¹ *Loc.cit.*

⁹² Bertolini (Gérard), *op.cit.*, p.101

⁹³ European Environment Agency (EEA), *Waste without borders in the EU? Transboundary shipment of waste*, EEA Report, N°1/2009, p.10

1.1.4 Qu'est-ce qu'un déchet dangereux ?⁹⁴

1.1.4.1 Définitions

Premièrement, la dernière décision en date de l'OCDE entend par déchets dangereux,

« i) des déchets qui appartiennent à l'une quelconque des catégories figurant à l'Appendice 1 [*liste des caractéristiques Y reproduite en annexe*]⁹⁵ à la présente Décision, à moins qu'ils ne présentent pas l'une des caractéristiques mentionnées dans l'Appendice 2 [*liste des caractéristiques H reproduite en annexe*]⁹⁶ à la présente Décision ; et

ii) des déchets qui ne sont pas couverts par le sous-paragraphe 2(i), mais sont définis ou sont considérés comme des déchets dangereux par la législation interne du pays Membre d'exportation, d'importation ou de transit. Les pays Membres ne sont pas tenus d'appliquer d'autres législations que la leur propre. »⁹⁷

Deuxièmement, la Convention de Bâle utilise également cette « méthode de classification par inclusion et par exclusion »⁹⁸ pour les déchets qu'elle considère comme dangereux. Elle entend par « déchets dangereux » :

« a) les déchets qui appartiennent à l'une des catégories figurant à l'annexe I⁹⁹, à moins qu'ils ne possèdent aucune des caractéristiques indiquées à l'annexe III¹⁰⁰; et

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. »¹⁰¹

Troisièmement, pour déterminer s'il a affaire à un déchet dangereux, l'Etat membre doit se référer à différentes définitions et listes. D'après Jean-Pierre Hannequart¹⁰², différentes étapes sont à distinguer.¹⁰³

D'abord, pour déterminer si une substance constitue ou non un déchet dangereux, il convient de déterminer s'il s'agit ou non d'un déchet au sens de l'article 3, point 1 de la directive 2008/98/CE. Ensuite, si cette substance est un déchet, il s'agira d'examiner si elle est présente sur la liste établie par la décision 2000/532/CE¹⁰⁴, liste de déchets qui « tient compte de l'origine et de la

⁹⁴ Question également posée par Bertolini (Gérard), *op.cit.*, p.99-101

⁹⁵ Voir Annexe 7, « Liste des caractéristiques Y de la décision C(2001)107 de l'OCDE »

⁹⁶ Voir annexe 8, « Liste des caractéristiques H de la décision C(2001)107 de l'OCDE »

⁹⁷ OCDE, *Décision de l'OCDE C(2001)107/FINAL*, p.5

⁹⁸ Nahon (Laurence), *op.cit.*, p.40

⁹⁹ L'Appendice 1 de la décision C(2001)107 de l'OCDE est identique à l'Annexe I à la Convention de Bâle.

¹⁰⁰ L'Appendice 2 de la décision C(2001)107 de l'OCDE est identique à l'Annexe III à la Convention de Bâle

¹⁰¹ Article 1 de la Convention de Bâle du 22 mars 1989 sur « le contrôle des mouvements transfrontière de déchets dangereux et leur élimination », p.3

¹⁰² Directeur général de l'IBGE et titulaire de cours à l'ULB

¹⁰³ Le paragraphe suivant est basé sur Hannequart (Jean-Pierre), *Gestion des déchets*, Syllabus de cours 2009, p.76-77.

¹⁰⁴ Décision de la Commission du 3 mai 2000 remplaçant la décision 94/3/CE établissant une liste de déchets en application de l'article 1er, point a), de la directive 75/442/CEE du Conseil relative aux déchets et la décision 94/904/CE du Conseil établissant une liste de déchets dangereux en application de l'article 1er, paragraphe 4, de la directive 91/689/CEE du Conseil relative aux déchets dangereux

composition des déchets et, le cas échéant, précise les valeurs limites de concentration de substances dangereuses »¹⁰⁵. De plus, l'article 3, point 2 de la nouvelle directive cadre de l'UE (directive 2008/98/CE) énonce que par « déchets dangereux », il y a lieu d'entendre « tout déchet qui présente une ou plusieurs propriétés énumérées à l'annexe III », liste des propriétés qui rendent les déchets dangereux¹⁰⁶ telles que explosifs, comburants, facilement inflammables, etc. S'il notifie sa décision à la Commission, un Etat membre pourra donc aussi considérer comme dangereux, des déchets qui présentent une ou plusieurs des propriétés énumérées à l'annexe III. Par contre, si l'Etat membre prouve que les déchets figurant sur la liste de déchets dangereux ne présentent aucune des propriétés énumérées à l'annexe III et qu'il notifie à la Commission sa décision, il peut les considérer comme non dangereux. Enfin l'article 7, §4 de la directive 2008/98/CE indique que « le déclassement de déchets dangereux en non dangereux ne peut cependant pas se faire par dilution ou mélange en vue d'une diminution des concentrations initiales en substances dangereuses sous les seuils définissant le caractère dangereux d'un déchet ».¹⁰⁷

1.1.4.2 Discussion

D'après Henrik Harjula¹⁰⁸, des petites différences en matière de classification de déchets persistent et sont le fait des approches différentes auxquelles font référence l'OCDE, la Convention de Bâle et l'Union européenne.¹⁰⁹ Premièrement, l'OCDE fonde davantage son approche générale de la classification des déchets sur le risque.¹¹⁰ Deuxièmement, la Convention de Bâle classifie et caractérise les déchets dangereux d'après leurs propriétés intrinsèques et leur dangerosité (Annexe VIII de la Convention de Bâle). Quant au système de classification des déchets mis en place par l'Union européenne, il tient compte de l'origine de ceux-ci (c'est-à-dire de la source produisant le déchet).¹¹¹

L'AEE illustre le fonctionnement de ces différents systèmes en s'appuyant sur le cas des PCB (polychlorobiphényles), une classe de produits chimiques organiques synthétiques représentant une menace sérieuse pour la santé humaine et l'environnement et donc classée « dangereuse ». Depuis les années 1970, leur production a progressivement diminué pour finalement s'éteindre. Entre 1929 et 1989, près de 1,7 millions de tonnes de PCB ont été produites et la plupart des équipements contenant des PCB sont toujours en cours d'utilisation ou stockés en attendant leur élimination finale. Une fois relâchés dans l'environnement, les PCB ne disparaissent pas mais voyagent sur de longues distances et continuent à poser des risques pour la santé et l'environnement. L'AEE se réfère donc aux conclusions du Secrétariat de la Convention de Stockholm pour réaffirmer l'importance de supprimer l'emploi des équipements concernés et de

¹⁰⁵ Article 7, §1 de la Directive 2008/98/CE

¹⁰⁶ Voir annexe 9, « Liste des propriétés qui rendent les déchets dangereux de la directive 2008/98/CE »

¹⁰⁷ Paragraphe basé sur J.P. Hannequart, *Gestion des déchets*, Syllabus de cours de 2009, p.76-77.

¹⁰⁸ Administrateur principal de l'OCDE

¹⁰⁹ Henrik Harjula, administrateur principal de l'OCDE, email reçu le 02/06/2009

¹¹⁰ OCDE, *op.cit.*, p.27

¹¹¹ Décision de la Commission du 3 mai 2000 remplaçant la décision 94/3/CE établissant une liste de déchets en application de l'article 1er, point a), de la directive 75/442/CEE du Conseil relative aux déchets et la décision 94/904/CE du Conseil établissant une liste de déchets dangereux en application de l'article 1er, paragraphe 4, de la directive 91/689/CEE du Conseil relative aux déchets dangereux

détruire les réserves existantes de PCB. Dans la Liste européenne des déchets, les PCB sont répertoriés sous six codes différents en fonction de l'activité qui a produit les déchets de PCB. Mais dans les listes de Bâle¹¹², les PCB sont répertoriés sous un seul code. Au final, il n'est pas possible de vérifier le type d'activité à la base de la production des déchets de PCB car les codes de la Liste européenne des déchets ne sont pas systématiquement signalés au niveau de l'UE. D'après l'AEE, il s'agit d'une difficulté supplémentaire pour la mise en place d'une politique visant à solutionner le problème des PCB.¹¹³

Deuxièmement, un déchet peut être qualifié de dangereux et « les acceptions varient selon les pays »¹¹⁴. Si un Etat membre prouve que les déchets figurant sur la liste de déchets dangereux ne présentent aucune des propriétés énumérées à l'annexe III¹¹⁵, il peut les considérer comme non dangereux.¹¹⁶ Par ailleurs, l'European Topic Centre on Resource and Waste Management (ETC/RWM)¹¹⁷ indique que beaucoup de déchets sont classés comme « dangereux » aussi longtemps que le producteur ne prouve pas par analyse chimique qu'ils ne contiennent pas de substances dangereuses compte tenu de leurs propriétés, de leur provenance et de l'effet potentiel de ces substances sur l'homme et sur l'environnement.¹¹⁸ Bref, les comparaisons entre les pays s'avèrent difficiles en raison de classifications différentes fixées, entre autres, par la réglementation nationale¹¹⁹ : « des déchets seront considérés comme dangereux et soumis à une législation spéciale dans le pays A, alors même qu'ils seront tenus pour non dangereux et soumis aux règles ordinaires dans le pays B »¹²⁰. Dans ces cas-ci, l'exportateur ou l'autorité compétente du pays d'exportation devra utiliser, les codes de la Convention de Bâle.¹²¹

Troisièmement, les Etats membres rendent compte annuellement à la Commission européenne et au Secrétariat de la Convention de Bâle, des mouvements transfrontières de déchets dangereux (ainsi que d'autres déchets concernés par les transferts). Mais les listes de déchets dangereux tout comme le système de classification de référence peuvent évoluer ou être modifiés au cours du temps en fonction des progrès, des connaissances, des choix politiques.¹²² Certains problèmes en découlent.

¹¹² Qu'il s'agisse de l'Annexe VIII (liste détaillée des déchets dangereux), IX (liste détaillée de déchets), I (catégories de déchets à contrôler) ou II (catégories de déchets demandant un examen spécial) de la Convention de Bâle

¹¹³ Ce paragraphe est entièrement basé sur : EEA, *Waste without borders in the EU? Transboundary shipment of waste*, EEA Report n°1/2009, 2009, p.19

¹¹⁴ Bertolini (Gérard), *op.cit.*, p.100

¹¹⁵ Voir annexe 9, « Liste des propriétés qui rendent les déchets dangereux de la directive 2008/98/CE »

¹¹⁶ « L'Etat membre peut également comme dangereux des déchets autres que ceux figurant sur la liste dans le cas où il présente une ou plusieurs des propriétés énumérées à l'annexe III. » Hannequart (J.P.), *op. cit.*, p.77

¹¹⁷ European Topic Centre on Resource and Waste Management (ETC/RWM), *Transboundary shipments of waste in the EU - Developments 1995-2005 and possible drivers*, ETC/RWM Technical Report 2008/1, 2008, p.26

¹¹⁸ Touré (Guétondé), *La politique de l'environnement dans les capitales africaines : le cas de la ville d'Abidjan*, Publibook, 2005, p.28

¹¹⁹ OCDE, *Manuel d'application pour le contrôle des mouvements transfrontières de déchets recyclables*, 2009, p.86

¹²⁰ Touré (Guétondé), *op.cit.*, p.28

¹²¹ OCDE, *op.cit.*, p.86

¹²² Bertolini (Gérard), *op.cit.*, p.100

En 2002, Gérard Bertolini observait que la liste retenue par la Convention de Bâle ne coïncidait pas avec les listes rouge et orange de l'OCDE et ce, notamment pour des déchets d'antimoine, de béryllium, de cadmium, de plomb et de sélénium.¹²³ Aujourd'hui, la Convention de Bâle, l'OCDE et l'Union européenne ont harmonisé leurs listes de déchets concernés par les mouvements transfrontières.¹²⁴ Mais cela ne signifie pas pour autant que ces listes de déchets soumis aux procédures de contrôle sont « identiques ». En effet, l'OCDE a harmonisé ses listes avec celles de la Convention de Bâle tout en ajoutant des rubriques de déchets supplémentaires. Elles ne figuraient pas dans la Convention de Bâle mais dans les anciennes listes (orange et rouge) d'une décision de l'OCDE¹²⁵. « So these items do not appear on the Basel list, but are valid for OECD. »¹²⁶

Concrètement, des codes permettent d'identifier les déchets selon le système adopté et peuvent donc varier en fonction de ce dernier. Lors d'un mouvement transfrontière de déchets, les autorités doivent préciser le code qui permet d'identifier le déchet selon le système adopté dans le cadre de la Convention de Bâle, le cas échéant, selon le système adopté dans le cadre de la Décision de l'OCDE¹²⁷ et tout autre système de classification reconnu^{128, 129}. « Selon la Décision de l'OCDE, un seul code¹³⁰ doit être indiqué, sauf dans le cas d'un mélange de déchets pour lequel il n'existe pas d'entrée unique dans la liste des déchets. Dans ce cas, le code de chaque fraction du mélange de déchets doit être indiqué par ordre d'importance. »¹³¹

C'est ici que « le bât blesse » car le rapport de l'ETC/RWM argumente que les codes de la Convention de Bâle sont trop généraux pour identifier exactement le genre de déchets transférés.¹³² Les conclusions de l'AEE vont même plus loin : il est clairement nécessaire d'améliorer la façon de rendre compte des mouvements transfrontières de déchets.¹³³

Parmi les autres codes existants, citons le Système harmonisé (SH) qui est un système de classification des marchandises (nomenclature à six chiffres au moins) mis au point par l'Organisation mondiale des douanes (OMD) et accepté à l'échelle mondiale. Avant d'harmoniser ses listes de déchets avec la Convention de Bâle, l'OCDE avait l'habitude d'utiliser son propre système mais aussi celui de l'OMD. « But when the lists were harmonized, the codes were

¹²³ *Loc.cit.*

¹²⁴ La révision de système de l'OCDE en fonction de la Convention de Bâle a débouché sur l'adoption de la Décision du Conseil C(2001)107/FINAL, en mai 2002.

¹²⁵ Décision C(92)39/FINAL

¹²⁶ Henrik Harjula, administrateur principal de l'OCDE, email reçu le 02/07/2009

¹²⁷ Lorsque les déchets ne sont pas répertoriés dans les listes de la Convention de Bâle ou pour lesquels la Décision de l'OCDE et la Convention de Bâle ne prévoient pas le même niveau de contrôle

¹²⁸ Les États membres de l'Union européenne doivent employer les codes prévus dans la liste de déchets de la Communauté européenne. S'il y a lieu, indiquer le ou les code(s) des douanes.

¹²⁹ OCDE, *op.cit.*, p.87

¹³⁰ Ce code doit relever des systèmes de la Convention de Bâle ou de la Décision de l'OCDE

¹³¹ OCDE, *op.cit.*, p.87

¹³² ETC/RWM, *Transboundary shipments of waste in the EU - Developments 1995-2005 and possible drivers*, ETC/RWM Technical Report 2008/1, 2008, p.7

¹³³ EEA, *Waste without borders in the EU? Transboundary shipment of waste*, EEA Report n°1/2009, 2009, p.19

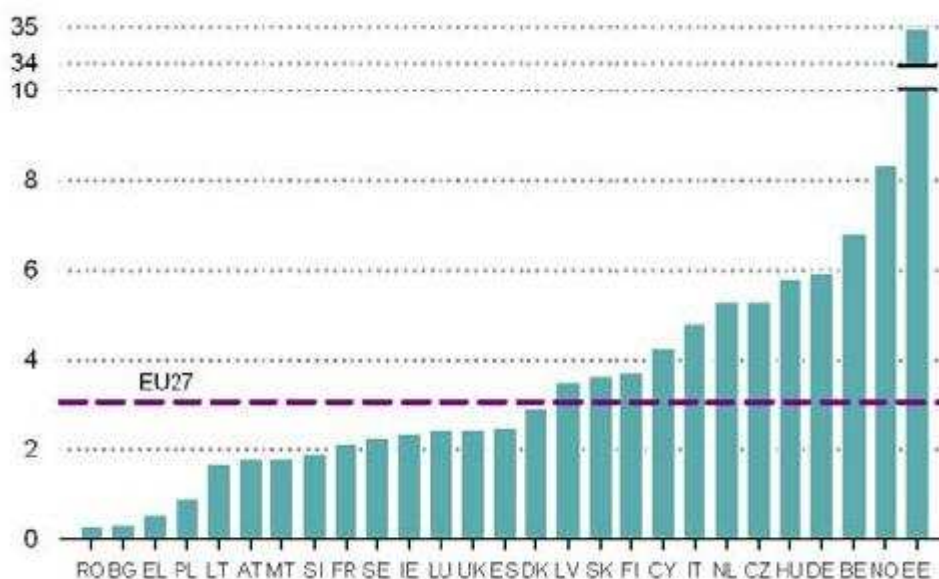
dropped because Basel is not using them. Hopefully, those will be reintroduced one day, since that would make border controls of hazardous waste much easier. »¹³⁴

En conclusion, bien que cela pose certaines difficultés, un effort d'harmonisation entre les systèmes de classification des déchets est réellement palpable mais le but ultime qui consiste à instaurer « un système de contrôle harmonisé à l'échelon mondial au moyen d'une coopération étroite avec d'autres organisations internationales, telles que la Convention de Bâle et l'Union européenne »¹³⁵ n'est pas encore atteint.¹³⁶

1.2 Production de déchets dangereux dans l'UE et l'OCDE

Globalement, la production annuelle de déchets dans l'UE-25 + l'AELE est estimée entre 1 750 et 1 900 millions de tonnes, soit 3,8 à 4,1 tonnes de déchets par habitant.¹³⁷ Le dernier rapport d'Eurostat en lien avec la production et le traitement des déchets mentionne que les déchets dangereux¹³⁸ produits par l'UE-27 représentent à peu près 3% du total généré. Par conséquent, la grande majorité des déchets produits ne sont pas « dangereux ».

Figure 1 : Déchets dangereux produits au sein de l'UE-27 en 2006^{139 140}
(en pourcents par rapport au total de déchets produits)



¹³⁴ Henrik Harjula, administrateur principal de l'OCDE, email reçu le 02/06/2009

¹³⁵ OCDE, *op.cit.*, p.10

¹³⁶ *Loc. cit.*

¹³⁷ Agence européenne pour l'environnement (AEE), *L'environnement en Europe, quatrième évaluation, Consommation et production durables*, 2007, p.278

¹³⁸ Signifiant « dangereux pour la santé et l'environnement » d'après le rapport d'Eurostat

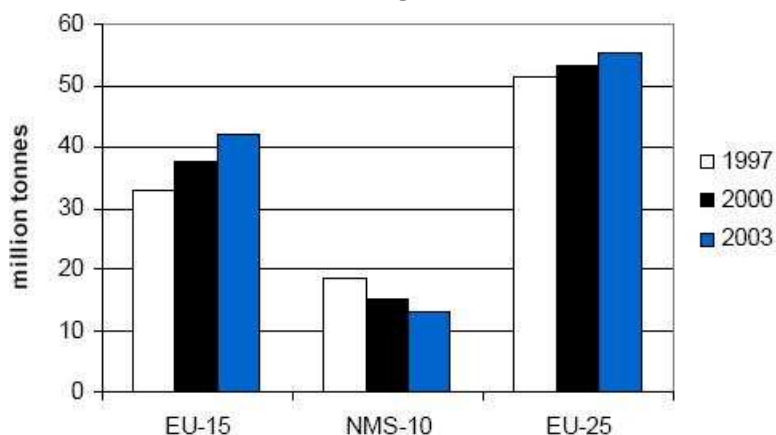
¹³⁹ Source de la figure: Eurostat, *Generation and treatment of waste - Environment and energy*, n°30/2009, p.2 http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY_OFFPUB/KS-SF-09-030/EN/KS-SF-09-030-EN.PDF

¹⁴⁰ Le pourcentage élevé de déchets dangereux en Estonie (35 %) s'explique en raison de la production de pétrole à partir de schiste bitumineux. La Bulgarie, la Roumanie et la Grèce indiquent un faible pourcentage de déchets dangereux (0.3 %, 0.3 % et 0.5 %) en raison des secteurs d'activités économiques dans ces pays.¹⁴⁰

En ce qui concerne spécifiquement les déchets dangereux, la Commission européenne indique que rien que dans l'Union européenne, ils atteignent 40 millions de tonnes en 2000, ce qui équivaut à une augmentation de 10% par rapport aux chiffres de 1997. Bien sûr, les chiffres relevés dans la littérature varient en fonction des études, du nombre d'Etats membres ou des données prises en considération.

Premièrement, l'interprétation fournie par l'ETC/RWM semble pertinente sur ce point. Ce centre déclare que la génération totale de déchets dangereux dans l'UE-25 n'aurait augmenté que « légèrement » (de 51 millions de tonnes en 1997 à 55 millions de tonnes en 2003). Différentes explications sont fournies. D'abord, l'UE des quinze a produit 42 millions de tonnes en 2003, ce qui constitue une augmentation de 28% depuis 1997.¹⁴¹ Dans les nouveaux Etats membres (NMS-10) la quantité de déchets produite en 2003 était de 13 millions de tonnes, ce qui représente une réduction de 29 % depuis 1997.¹⁴² La production totale se voit donc affectée. Ensuite, le rapport rappelle que cette diminution apparente dans la production de déchets dangereux peut résulter du changement du système de classification qui est actuellement basé sur les codes de la Convention de Bâle, ce qui n'était pas le cas auparavant.¹⁴³ En contrepartie, l'augmentation observée dans l'UE-15 peut être liée aux améliorations qui ont été réalisées lors de l'enregistrement de déchets dangereux.¹⁴⁴ D'autres sources indiquent également que ces évolutions ne traduisent pas nécessairement une hausse réelle de la production de déchets, car elles sont également liées « à la modification des définitions nationales ou des listes de déchets dangereux »¹⁴⁵.

Figure 2 : Production totale de déchets dangereux dans l'UE-15, NMS-10, UE-25^{146 147}



¹⁴¹ En effet, malgré la délocalisation des activités industrielles, la production de substances chimiques en Europe est en augmentation car la plupart des industries chimiques sont concentrées en Allemagne et aux Pays-Bas.

¹⁴² Les NMS ont fait face au déclin de leur industrie lourde et ont amélioré l'efficacité de leur production en se basant sur des installations plus propres.

¹⁴³ ETC/RWM, *Transboundary shipments of waste in the EU - Developments 1995-2005 and possible drivers*, ETC/RWM Technical Report 2008/1, 2008, p.39

¹⁴⁴ ETC/RWM, *op.cit.*, p.92

¹⁴⁵ Commission des communautés européennes, *Rapport de la Commission au Conseil et au Parlement européen relatif à la mise en oeuvre du règlement (CEE) n° 259/93 du Conseil, du 1er février 1993, concernant la surveillance et le contrôle des transferts de déchets à l'entrée et à la sortie de la Communauté européenne*, 2006, p.7

¹⁴⁶ Source de la figure: ETC/RWM, *op.cit.*, p.25

¹⁴⁷ Excepté Lituanie, Malte et Slovénie

Deuxièmement, l'AEE et l'OCDE ont publié deux rapports contenant des données plus récentes en matière de production de déchets dangereux dans l'UE et l'OCDE. Tout deux résument la tendance actuelle de manière plus générale : la production de déchets dangereux est en nette augmentation. Premièrement, l'AEE rappelle qu'en 2005, les 25 Etats membres ont produit 66 millions de tonnes de déchets dangereux.¹⁴⁸ Deuxièmement, le compendium 2006-2008 « Déchets » de l'OCDE révèle une hausse de la production de déchets dangereux¹⁴⁹. En effet, elle met à la disposition du lecteur différents tableaux relatifs à la production nationale¹⁵⁰, aux mouvements et aux traitements de déchets dangereux et ce, pour chacun des pays membres de l'OCDE sur une période s'étendant entre 1990 et 2005. Mis à part pour la Corée, on constate que la production de déchets dangereux croît d'année en année dans chacun des pays OCDE.¹⁵¹ Ici encore, il s'agit de rester prudent puisque le rapport de l'OCDE indique que la « la lecture de ce tableau doit tenir compte du fait que les données ne présentent pas nécessairement tous les déchets dangereux, ni leur toxicité potentielle, et que les définitions et les méthodes d'estimation varient entre les pays concernés »¹⁵².

De manière générale, les divers rapports rappellent que les statistiques sur les déchets ne sont pas complètes et qu'il faut parfois avoir recours à des estimations. Les institutions récoltant les données estiment d'ailleurs qu'il conviendrait d'améliorer la comparabilité des données, « qu'il faut faire plus pour améliorer les données sur les déchets industriels et dangereux »¹⁵³.

1.3 Mouvements transfrontières de déchets¹⁵⁴

1.3.1 Facteurs d'influence

Les mouvements des déchets peuvent être influencés par différentes variables. Il ne s'agit pas ici de dresser une liste exhaustive des facteurs d'influence mais de repérer les principales catégories mises en évidence par la littérature, sans trop entrer dans les détails. De manière générale, les auteurs identifient des incitations d'ordre économique, technologique, législatif, sociopolitique et géographique. Ces facteurs auront cependant une importance variable en fonction du type de déchets concernés, de la procédure applicable en matière de mouvements de déchets, du respect des lois en la matière ou non...¹⁵⁵

En septembre 2006, *Le Figaro* n'hésitait pas à qualifier le traitement des déchets toxiques de « juteux trafic planétaire »¹⁵⁶. En effet, les différentes sources consultées s'accordent pour soutenir que les facteurs d'ordre économique sont primordiaux et qu'ils peuvent influencer les transports transfrontières de déchets pour différentes raisons : coûts de la main d'œuvre, taxes nationales,

¹⁴⁸ European Environment Agency, *Waste without borders in the EU? Transboundary shipment of waste*, EEA Report, N°1/2009, p.9

¹⁴⁹ Le rapport indique que les déchets dangereux répertoriés sont principalement le fruit d'activités industrielles.

¹⁵⁰ OCDE, *Données OCDE sur l'environnement - Déchets*, Compendium 2006-2008, p.18-22

¹⁵¹ *Loc.cit.*

¹⁵² OCDE, *Données OCDE sur l'environnement - Déchets*, Compendium 2006-2008

¹⁵³ OCDE, *Indicateurs clés de l'environnement*, 2008, p.19

¹⁵⁴ Qu'ils soient légaux ou non

¹⁵⁵ ETC/RWM, *op.cit.*, p.101

¹⁵⁶ Hofstein (Cyril), « Un juteux trafic planétaire », in : *Le Figaro*, 15/10/2007

quotas, croissance économique¹⁵⁷, prix de l'énergie... Ordinairement, le traitement et l'élimination des déchets dangereux réalisés conformément aux lois nationales représentent des dépenses élevées. Elles sont en hausse dans la plupart des pays membres de l'OCDE.¹⁵⁸ De plus, les prix diffèrent en fonction du traitement réservé à ces déchets.¹⁵⁹ Par exemple, les Etats membres observent que les mouvements de déchets notifiés destinés à la valorisation sont davantage liés à des critères de coûts alors qu'il n'en est pas de même pour ceux destinés à l'élimination¹⁶⁰.¹⁶¹ Certains transferts de déchets vers l'étranger se révèlent donc plus lucratifs. C'est par exemple le cas des déchets verts envoyés vers l'Asie. Ils ont une valeur économique intéressante sur ce marché et le coût du transport par bateau est devenu attractif.¹⁶²

Deuxièmement, certains Etats membres possèdent davantage de technologies adéquates en matière de gestion de déchets. Des mouvements de déchets peuvent donc avoir lieu en raison de l'existence, dans quelques pays seulement, d'installations de traitement pour certains types de déchets spécifiques.¹⁶³ Par exemple, l'Italie est spécialisée dans le traitement des acides tandis que l'Irlande ne possède pas d'installations de traitement de déchets dangereux.¹⁶⁴ L'utilisation d'Internet peut également faciliter la mise en contact de compagnies d'exportation et d'importation de déchets. En contre partie, une sous-information et une carence de moyens financiers, techniques et humains dans le secteur de la surveillance des frontières et de la formation des personnels peuvent inciter des mouvements illégaux de déchets, d'un pays vers un autre.¹⁶⁵

Troisièmement, une législation particulière peut également influencer les mouvements de déchets. D'abord, la législation européenne exige des Etats membres, certaines avancées technologiques en raison des objectifs d'émissions, de récupération, de recyclage ou de réduction d'élimination des déchets à atteindre. Une interprétation différente par les Etats membres des définitions énoncées dans la législation « commune » peut avoir un impact sur les mouvements de déchets.¹⁶⁶ Des différences dans la législation nationale peuvent également être perçues comme un moteur pour les mouvements de déchets.¹⁶⁷ Ensuite, le Règlement n° 259/93 concernant la surveillance et le contrôle des transferts de déchets à l'entrée et à la sortie de la Communauté européenne était plus strict pour les déchets destinés à l'élimination comparé à ceux voués à la valorisation.¹⁶⁸ Face à des exigences différentes en matière de traitement de déchets, les autorités ou les compagnies de gestion de déchets peuvent donc être tentées d'orienter davantage de déchets vers une valorisation

¹⁵⁷ Augmentation de la demande pour des matériaux bruts, de seconde main

¹⁵⁸ ETC/RWM, *op.cit.*, p.101

¹⁵⁹ Maria Teresa Perez Martin, « Que fait le village planétaire de ses déchets dangereux », Bruylant, 2001, p. 12

¹⁶⁰ Les exportations vouées à l'élimination sont davantage liées au manque de capacité de traitement.

¹⁶¹ ETC/RWM, *Transboundary shipments of waste in the EU - Developments 1995-2005 and possible drivers*, ETC/RWM Technical Report 2008/1, 2008, p.101

¹⁶² Des containers vides retournent en Asie après des livraisons de marchandises sur le marché européen.

¹⁶³ Maria Teresa Perez Martin, *op.cit.*, p. 15

¹⁶⁴ ETC/RWM, *op.cit.*, p.88

¹⁶⁵ Bertolini (Gérard), « La régulation des mouvements trans-frontières de déchets. Un dispositif à consolider », *Géographie Economie Société*, 5, 2003, p. 95

¹⁶⁶ Exemple : où se situe la frontière entre un déchet et un produit ou entre la valorisation et l'élimination ?

¹⁶⁷ L'exemple des différentes interprétations de ce que constitue un déchet dangereux en fonction de la classification nationale a été abordé plus haut.

¹⁶⁸ ETC/RWM, *op.cit.*, p.87

plutôt que vers une élimination.¹⁶⁹ Enfin, les exportateurs de déchets ciblent davantage les pays caractérisés par « une législation environnementale interne faible, voire inexistante ou peu appliquée »¹⁷⁰.

Quatrièmement, Maria Teresa Perez Martin s'est penchée sur le syndrome « Nimby » (Not in my back yard) qu'elle décrit comme un facteur d'ordre sociopolitique incitatif à l'exportation des déchets dangereux. D'après l'auteur, l'opposition des « nimbyistes » à l'implantation de décharges ou d'usines de traitement « pousse à se débarrasser des déchets en les exportant vers d'autres horizons »¹⁷¹. Notons également qu'une forte densité de population peut constituer un facteur de pression supplémentaire.¹⁷²

Cinquièmement, des facteurs géographiques voire d'aménagement du territoire peuvent également intervenir. En effet, l'ETC/RWM indique que les transports de déchets peuvent croître si la proximité d'un pays avec un autre est importante et qu'il existe des opportunités de traitement de déchets dans ce dernier.¹⁷³ De plus, le rapport de l'ETC/RWM indique que les pays situés à la frontière de l'Union européenne ont plus de chances d'envoyer leurs déchets en dehors de l'UE (légalement ou illégalement) parce que les coûts de transports sont proportionnellement moins importants.¹⁷⁴ L'existence d'infrastructures spécifiques telles que des ports ou des centrales de méthanisation de déchets verts et de combustion de déchets forestiers¹⁷⁵ peuvent également encourager les mouvements de déchets.

1.3.2 Typologie générale

Le PNUE s'est penché en 2007 sur la composition des déchets soumis à un mouvement transfrontière, quelque soit la distinction qui sera fait ci-dessous en termes d'expéditions légales et illégales. Six catégories ressortent de l'analyse du PNUE.

¹⁶⁹ ETC/RWM, *op.cit.*, p.87

¹⁷⁰ Bertolini (Gérard), « La régulation des mouvements trans-frontières de déchets. Un dispositif à consolider », *Géographie Economie Société*, 5, 2003, p. 95

¹⁷¹ Maria Teresa Perez Martin, « Que fait le village planétaire de ses déchets dangereux », Bruylant, 2001, p. 15

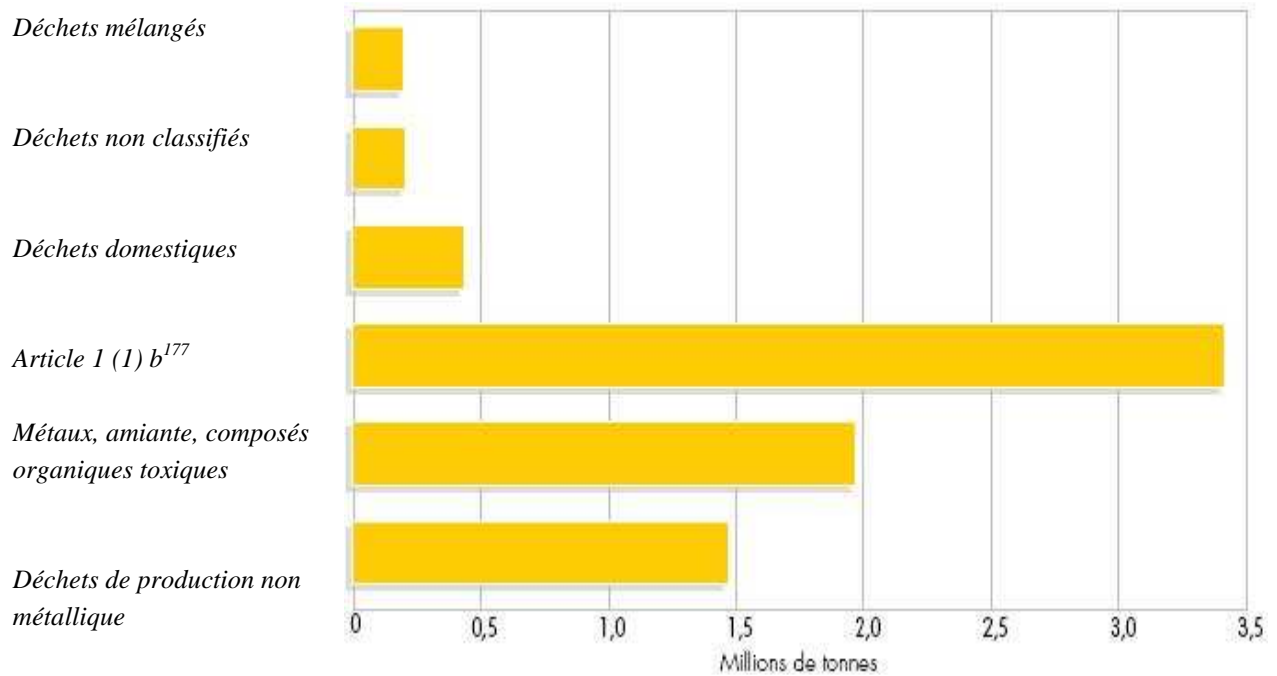
¹⁷² European Topic Centre on Resource and Waste Management, *Transboundary shipments of waste in the EU - Developments 1995-2005 and possible drivers*, ETC/RWM Technical Report 2008/1, 2008, p.85

¹⁷³ De nombreuses exportations et d'importations de déchets entre les Pays-Bas et l'Allemagne sont par exemple enregistrées.

¹⁷⁴ European Topic Centre on Resource and Waste Management, *Transboundary shipments of waste in the EU - Developments 1995-2005 and possible drivers*, ETC/RWM Technical Report 2008/1, 2008, p.88

¹⁷⁵ Exemple : Projet suisse d' « Energy Park Valais-Wallis »

Figure 3 : Composition des déchets transfrontières¹⁷⁶
 (telle que rapportée par les différentes parties-prenantes de la convention de Bâle en 2000)



D'une part, observons que les déchets ordonnés sous le titre l'Article 1(1) b concernent « les déchets définis comme - ou devant être considérés comme - déchets dangereux au regard de l'administration locale ou de la zone de l'exportation, de l'importation ou du transit, tels que les sols contaminés ou les boues et eaux usées »¹⁷⁸. Il s'agit de la catégorie la plus importante en termes de tonnage.

D'autre part, il s'agit de relativiser la pertinence des données reproduites ci-dessus car elles ont été rapportées par les Parties de la Convention de Bâle en 2000. Les données exposées ci-dessous sont davantage actualisées puisqu'elles proviennent d'un rapport publié en 2009.

¹⁷⁶ Source de la figure et du commentaire : PNUE, *Global Environment Outlook (Geo-4)*, Programme des Nations Unies pour l'environnement, 2007, p.319

¹⁷⁷ L'Article 1(1) concerne les déchets définis comme – ou devant être considérés comme -déchets dangereux au regard de l'administration locale ou de la zone de l'exportation, de l'importation ou du transit, tels que les sols contaminés ou les boues et eaux usées.

¹⁷⁸ Source de la figure et du commentaire : PNUE, *op.cit.*, p.319

2 DEUX CARACTERISTIQUES DE L'AFFAIRE PROBO KOALA

2.1 Non respect de la législation européenne

Ce chapitre se compose de quatre parties.

La première a pour but de dessiner les contours de la législation européenne réglementant les mouvements transfrontières de déchets car de prime à bord, il s'agit de la législation s'appliquant au cas du Probo Koala. Le second point permet d'illustrer l'assertion selon laquelle certaines exportations de déchets à destination des pays non OCDE sont légales et que la réglementation européenne admet encore certaines « ouvertures ». Cette partie nous permettra de comprendre que les déchets du Probo Koala n'entrent pas dans cette catégorie. D'où, l'élaboration d'une troisième partie qui tend à montrer que l'application des réglementations européennes n'est pas pleinement effective car un nombre considérable d'exportations illégales de déchets dangereux (et autres) ont lieu. Enfin, nous tenterons de déterminer dans quels cas les données étudiées au cours des parties précédentes, font allusion au continent africain. Le but ultime : considérer le cas du Probo Koala dans un contexte plus large.

2.1.1 Réglementation européenne en matière de mouvements transfrontières de déchets

2.1.1.1 Mouvements dans l'UE

Si les organisations internationales « classiques » ne bénéficient pas de réels transferts de souveraineté de la part des Etats, la Communauté européenne a la possibilité de prendre des décisions qui s'imposent aux pays membres et en particulier, en matière d'environnement.¹⁷⁹ En effet, l'environnement jouit d'une place centrale dans le dispositif européen¹⁸⁰ et la première directive cadre concernant les déchets remonte à 1975. Les directives en lien avec les déchets couvrent de nombreux secteurs mais nous nous centrerons uniquement sur certaines opérations relatives aux déchets, à savoir, les mouvements transfrontaliers. Notons que la première directive relative à ce domaine date de 1984.¹⁸¹

Les actes directement liés à l'adoption de la Convention de Bâle et de son amendement par l'Union européenne sont les suivants :

- la Décision 93/98/CEE du Conseil, du 1er février 1993, relative à la conclusion, au nom de la Communauté, de la Convention sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination (Convention de Bâle)
- la Décision 97/640/CE du Conseil du 22 septembre 1997, concernant l'adoption, au nom de la Communauté, de l'amendement à la convention de Bâle sur le contrôle des

¹⁷⁹ Renaudière (Philippe), *Aspect juridiques de l'environnement*, Presses universitaires de Bruxelles, 2008, p.45

¹⁸⁰ La Commission doit par exemple se positionner en faveur d'un niveau de protection élevé. Les Etats membres sont autorisés à introduire des mesures nationales plus sévères que celles imposées par les directives.

¹⁸¹ Directive 84/631/CEE du Conseil, du 6 décembre 1984, relative à la surveillance et au contrôle dans la Communauté des transferts transfrontaliers de déchets dangereux

mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination (Convention de Bâle), qui figure dans la décision III/1 de la conférence des Parties

Jean-Pierre Hannequart explique que deux principes doivent servir de référence en matière de mouvement des déchets :

- « le principe d'autosuffisance (absolue au niveau européen et relative au niveau national) : la Communauté doit éliminer tous les déchets qu'elle produit sur son territoire tandis que chaque Etat doit atteindre un certain niveau d'autosuffisance
- le principe de proximité : les déchets doivent être éliminés (au sens strict) dans l'installation la plus proche de leur lieu de génération »¹⁸²

Le règlement 1013/2006/CE est l'instrument de référence pour cette matière car il « établit les procédures et les régimes de contrôle applicables au transfert de déchets, en fonction de l'origine, de la destination et de l'itinéraire du transfert, du type de déchets transférés et du type de traitement à appliquer aux déchets sur leur lieu de destination »¹⁸³.

Il prévoit deux procédures de contrôle des transferts de déchets :

- la procédure d'information : elle s'applique aux déchets non dangereux destinés à être valorisés (liste verte). Cette procédure ne requiert pas l'accord de l'autorité du pays de destination.
- la procédure de notification et de consentement écrits préalables : elle s'applique aux transferts de tous les déchets destinés à être éliminés et des déchets dangereux et semi dangereux destinés à être valorisés (liste orange) en fonction de critères géographiques

Ensuite, le règlement 1013/2006/CE a réduit le nombre de listes de déchets dont le transfert est autorisé de trois à deux correspondants aux deux procédures de contrôle mentionnées ci-dessus :

- liste verte : déchets soumis à la procédure d'information (annexe III du règlement)
- liste orange : déchets soumis à la procédure de notification et consentement écrits préalables (annexe IV du règlement)

Les déchets dont le transfert est interdit font, quant à eux, l'objet de listes séparées (annexe V).¹⁸⁴

Synthétiquement, deux procédures s'appliquent pour les transports de déchets :

Notification et consentement écrits préalables (1) (déchets mentionnés sur la liste orange)	<ul style="list-style-type: none">- Déchets destinés à être éliminés- Déchets dangereux et semi dangereux destinés à être valorisés (annexe IV)
Information (2) (déchets mentionnés sur la liste verte)	<ul style="list-style-type: none">- Déchets non dangereux destinés à être valorisés (annexe III)

¹⁸² Hannequart (Jean-Pierre), *Gestion des déchets*, Syllabus de cours 2009, p.23

¹⁸³ Article 1, §1 du Règlement 1013/2006/CE du Parlement européen et du Conseil du 14 juin 2006 concernant les transferts de déchets

¹⁸⁴ *Surveillance et contrôle de transferts de déchets*, Synthèse de la législation de l'UE, site officiel de l'UE (EUROPA), <http://europa.eu/scadplus/leg/fr/lvb/l11022.htm>, consulté en avril 2009

(1) « Le notifiant doit envoyer préalablement une notification écrite à l'autorité d'expédition. L'autorité d'expédition juge si la notification est correctement établie et transmet cette notification en bonne et due forme aux autres autorités compétentes. L'autorité de destination juge si la notification est complète. Les autorités doivent prendre une décision par écrit, avec ou sans condition. Une autorisation est valable un an maximum. »¹⁸⁵

(2) « Les déchets doivent être accompagnés d'un formulaire d'information standard et d'un contrat décrivant l'obligation de reprise entre la personne qui organise le transfert et le destinataire. »¹⁸⁶

2.1.1.2 Exportations hors de la Communauté

D'une part, les exportations hors Union européenne de déchets destinés à être éliminés sont formellement prohibées à l'exception de celles vers les pays appartenant à l'Association européenne de Libre Echange (AELE), pour autant que ses membres n'aient pas interdit de tels transferts.

D'autre part, nous le montrerons dans ce chapitre, certaines exportations hors UE de déchets destinés à être valorisés sont permises. Néanmoins, elles sont interdites lorsqu'elles concernent les déchets suivants :

- les déchets dangereux de l'annexe V du règlement 1013/2006 « qui tombent sous le coup de l'interdiction d'exportation
- les mélanges de déchets dangereux et non dangereux
- les déchets qualifiés de dangereux par le pays de destination ou dont le pays de destination a interdit l'importation
- les déchets pour lesquels l'autorité compétente d'expédition à des raisons de croire qu'ils ne seront pas gérés de façon responsable sur le plan environnemental dans le pays de destination. »¹⁸⁷

2.1.1.2.1 Déchets non dangereux (annexes III, IIIA)

Seuls certains déchets destinés à être valorisés et énumérés à l'annexe III¹⁸⁸ ou IIIA du règlement 1013/2006/CE de la Communauté européenne peuvent être légalement exportés vers certains pays non membres de l'OCDE. Pour ce type d'exportations, la Commission européenne a enquêté auprès de chaque Etat non membre de l'OCDE afin de savoir « s'il souhaitait ou non recevoir ces déchets et, le cas échéant, quelle procédure de contrôle il souhaitait appliquer »¹⁸⁹. C'est le

¹⁸⁵ Hannequart (Jean-Pierre), *Gestion des déchets*, Syllabus de cours 2008, p.65

¹⁸⁶ *Loc. cit.*

¹⁸⁷ *Loc. cit.*

¹⁸⁸ Les principales catégories sont : Déchets contenant des métaux et provenant de la fonte, de la fusion et de l'affinage des métaux, Autres déchets contenant des métaux, Déchets de verre sous forme non susceptible de dispersion, Déchets de céramiques sous forme non susceptible de dispersion, Déchets de matières plastiques sous forme solide, Déchets issus des opérations de tannage, de pelleterie et de l'utilisation des peaux.

¹⁸⁹ Les transferts transfrontières de déchets, site de la chambre de commerce et d'industrie de Paris, <http://www.environnement.ccip.fr/dechets/savoir/transfert-des-dechets.htm>, consulté en mars 2009

règlement 1418/2007 du 29 novembre 2007¹⁹⁰ qui précise en annexe la procédure à appliquer, pour chaque Etat et pour chaque type de déchets. Un certain nombre de pays ont répondu aux demandes écrites de la Commission.¹⁹¹ Ceux qui n'auraient pas fourni de confirmation écrite attestant leur accord quant à l'exportation possible de déchets (repris dans les annexes III et IIIA du règlement 1013/2006) destinés à être valorisés sont considérés comme ayant choisi la procédure de notification et de consentement écrits préalables.¹⁹²

Remarquons que plusieurs nations africaines apparaissent dans l'annexe mentionnée. Parmi elles, la Côte d'Ivoire indique que des procédures de contrôle seront mises en oeuvre en vertu du droit national pour les déchets classés B1250 (véhicules à moteur en fin de vie ne contenant ni liquides ni autres éléments dangereux), B3030 (Déchets de matières textiles) et B3140 (Pneumatiques usagés, à l'exclusion de ceux destinés aux opérations visées à l'annexe IVA¹⁹³). En outre, la Côte d'Ivoire prévoit que tous les autres déchets énumérés à l'annexe III du règlement (CE) n°1013/2006 sont soumis à une interdiction d'exportation.

2.1.1.2 Déchets dangereux (annexes IV, IVA)

En vertu du règlement communautaire 1013/2006 sur les transferts de déchets, les Etats membres ne sont autorisés à exporter des déchets dangereux qu'à destination d'un groupe restreint de pays. Les exportations de déchets dangereux destinés à être valorisés sont interdites, à l'exception de celles à destination des pays auxquels s'applique la décision de l'OCDE.¹⁹⁴ Les exportations à destination des pays ayant ratifié la convention de Bâle ou avec lesquels des États membres ont conclu des accords bilatéraux ne sont plus possibles depuis l'entrée en vigueur de l' « interdiction de Bâle » au sein de l'UE. En outre, les exportations de déchets destinés à être éliminés ne sont autorisées qu'à destination d'autres États membres de l'UE et des pays de l'AELE (Norvège, Suisse, Islande et Liechtenstein). Ainsi, le règlement sur les transferts de déchets interdit toute exportation de déchets dangereux et non dangereux à destination de pays non communautaires ou non membres de l'AELE en vue de les éliminer et toute exportation de déchets dangereux à destination de pays non membres de l'OCDE en vue de les valoriser. Remarquons toutefois que pour les importations, le règlement 1013/2006 laisse entrevoir la possibilité pour les Etats membres de conclure des accords ou arrangements bilatéraux avec « d'autres pays »^{195 196}.

¹⁹⁰ Il concerne l'exportation de certains déchets destinés à être valorisés, énumérés à l'annexe III ou IIIA du règlement (CE) n° 1013/2006 du Parlement européen et du Conseil vers certains pays auxquels la décision de l'OCDE sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets ne s'applique pas.

¹⁹¹ Liste exhaustive : l'Afrique du Sud, l'Algérie, l'Andorre, l'Argentine, le Bangladesh, le Belarus, le Bénin, le Botswana, le Brésil, le Chili, la Chine, le Costa Rica, la Côte d'Ivoire, la Croatie, Cuba, l'Égypte, la Fédération de Russie, la Géorgie, la Guyana, Hong Kong (Chine), l'Inde, l'Indonésie, Israël, le Kenya, le Kirghizstan, le Liban, le Liechtenstein, Macao (Chine), la Malaisie, le Malawi, le Mali, le Maroc, la Moldavie, Oman, le Pakistan, le Paraguay, le Pérou, les Philippines, les Seychelles, Sri Lanka, le Taipei chinois, la Thaïlande, la Tunisie et le Viêtnam.

¹⁹² Les transferts transfrontières de déchets, site de la chambre de commerce et d'industrie de Paris, <http://www.environnement.cci.fr/dechets/savoir/transfert-des-dechets.htm>, consulté en mars 2009

¹⁹³ Il s'agit des déchets figurant à l'annexe III et néanmoins soumis à la procédure de notification et de consentement écrits préalables.

¹⁹⁴ Décision C(2001)107/FINAL de l'OCDE du 14 juin 2001

¹⁹⁵ Articles 41 et 43, R (CE) n°1013/2006,

2.1.2 Expéditions transfrontières légales

2.1.2.1 Avertissement

Les données disponibles en matière d'expéditions de déchets peuvent être classées en deux groupes si l'on se réfère au règlement 1013/2006.CE qui propose deux listes de déchets pour lesquels le transfert est autorisé :

- les données liées au transfert de déchets soumis à la procédure de notification
- les données liées au transfert de déchets non soumis à la procédure de notification

Au sein de chacune de ces catégories, nous pouvons trouver des données concernant spécifiquement le domaine qui nous intéresse, à savoir, les exportations de déchets vers les pays non-OCDE, c'est-à-dire à destination de pays auxquels la décision de l'OCDE¹⁹⁷ ne s'applique pas.¹⁹⁸ En effet, chacun de ces pays a le choix entre les options suivantes pour les déchets relevant des annexes III ou IIIA du règlement 1013/2006/CE :

- une interdiction d'exportation
- une procédure de notification
- une absence de contrôle dans le pays de destination¹⁹⁹

Nous extrairons ces données en ne négligeant pas leur contexte et en gardant à l'esprit qu'il n'est pas possible d'établir des comparaisons ou des analyses trop fines en raison de la mauvaise qualité générale caractérisant cette matière. L'objectif consiste donc à résumer les principales évolutions en se basant sur des données récentes et publiées par des institutions « officielles ».

En outre, nous nous attarderons davantage sur la partie intitulée « Déchets notifiés » puisqu'elle concerne les données générales relatives aux mouvements des déchets dangereux.

Enfin, le but de ce mémoire n'est pas de se pencher spécifiquement sur les flux de déchets électriques et électroniques. Par conséquent, nous²⁰⁰ avons exclu ce groupe de notre champ d'analyse immédiat. Néanmoins, il viendra enrichir les observations spécifiques en lien avec l'Afrique.

¹⁹⁶ Confirmé par Catherine Van Nieuwenhove, IBGE/BIM - Afdeling Inspectie, correspondance par email, le 15/06/2009

¹⁹⁷ Décision C(2001)107/final du Conseil de l'OCDE sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets destinés à des opérations de valorisation

¹⁹⁸ Certains de ces pays figurent dans le règlement 1418/2007 concernant l'exportation de certains déchets destinés à être valorisés, énumérés à l'annexe III ou IIIA du règlement (CE) no 1013/2006 du Parlement européen et du Conseil vers certains pays auxquels la décision de l'OCDE sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets ne s'applique pas.

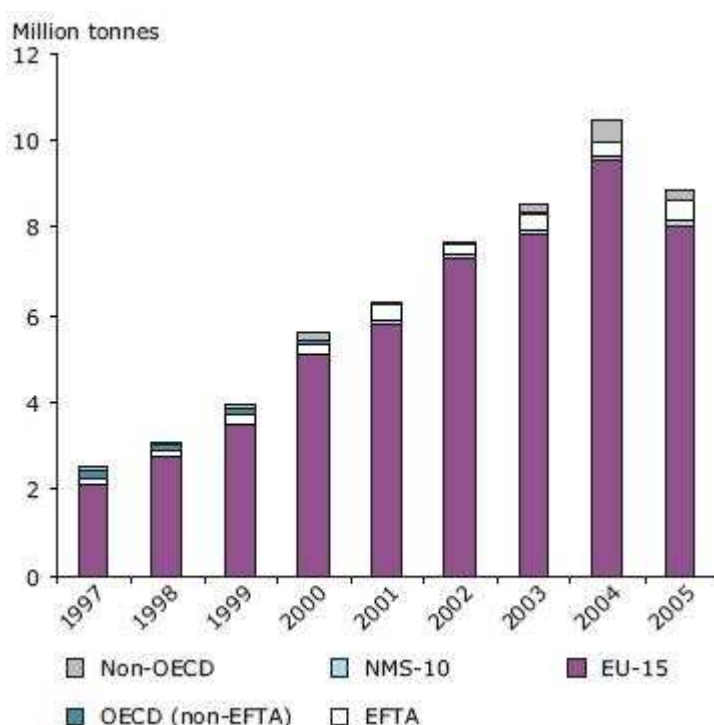
¹⁹⁹ Article 37, §1, R (CE) n°1013/2006

²⁰⁰ En accord avec Edwin Zaccai

2.1.2.2 Déchets notifiés

D'après un rapport de l'Agence européenne pour l'environnement (AEE) de mars 2009, le transport légal de déchets soumis à la procédure de notification²⁰¹ au sein et hors de l'Union européenne a presque quadruplé entre 1997 et 2005.²⁰² La grande majorité a été transportée au sein de l'UE, une part moins importante vers d'autres pays de l'OCDE et de 1 à 3% à destination de pays non-OCDE.²⁰³ Plus précisément, un autre rapport indique qu'en considérant l'UE-25, on constate que les expéditions totales se sont élevées à 8,6 millions de tonnes en 2003, dont 92 % étaient des exportations vers d'autres pays de l'Union européenne, 5 % vers d'autres pays d'OCDE et 3 % vers des pays de non-OCDE.

Figure 4 : Expéditions de déchets notifiés des Etats membres UE vers d'autres pays UE et non UE²⁰⁴



Les expéditions des déchets notifiés à partir des Etats membres de l'UE se rapportent aux anciens Etats membres UE (EU-15), aux nouveaux Etats membres UE (NMS-10), aux pays de l'Association Européenne de Libre Echange (EFTA), aux pays de l'OCDE et aux pays non-OCDE. Dans ce graphique, la Roumanie et la Bulgarie ne sont pas classés en tant que pays OCDE. Les données de 1997 et 1998 n'incluent pas non plus les exports au départ des NMS-10.²⁰⁵

²⁰¹ Rappel : La procédure de notification concerne la plupart des déchets dangereux et problématiques.

²⁰² European Environment Agency (EEA) , *Waste without borders in the EU? Transboundary shipment of waste*, EEA Report, N°1/2009, p.8

²⁰³ *Loc. cit.*

²⁰⁴ Source de la figure: EEA, *op. cit.*, p.8

²⁰⁵ Note traduite à partir du texte anglais accompagnant le graphique

2.1.2.2.1 Quels sont les types de déchets concernés ?

2.1.2.2.1.1 Généralités

Premièrement, les rapports consultés font état des transferts de déchets qui ont été « notifiés » par les Etats membres. Or, nous l'avons vu, certains déchets considérés comme « non dangereux » ou « non problématiques » ne sont pas soumis à la procédure de notification. Cependant, certains d'entre eux doivent souscrire à cette procédure et notamment, lorsqu'ils sont envoyés vers des pays non OCDE.²⁰⁶ Par conséquent, les déchets à destination des pays non-OCDE présentés sur ce graphe sont des déchets « non dangereux » et « non problématiques »²⁰⁷ soumis à la procédure de notification.

De manière générale, on observe qu'une quantité croissante de déchets notifiés (voir figure 4) est expédiée à partir des Etats membres de l'Union européenne. En 1997, 2,7 millions de tonnes ont été envoyées dans et en dehors de l'UE-15. En 2003, cette quantité a augmenté pour atteindre 8,3 millions de tonnes. Néanmoins, plus de 90 % de ces déchets sont restés dans l'UE. Un rapport de la Commission européenne fournit une explication : « (...) les États membres ont adhéré de plus en plus aux principes de proximité et d'autosuffisance en matière d'élimination et de valorisation des déchets dangereux et autres déchets notifiés. »²⁰⁸

En outre, si l'on considère l'UE-25, la quantité de déchets notifiés a augmenté de 6,3 millions de tonnes en 2001 à 8,6 millions de tonnes en 2003. L'ETC/RWM indique que les quantités expédiées représentent environ 10 % à 15 % du total de la quantité de déchets dangereux produits. En 2003, 17 % des quantités expédiées étaient des déchets destinés à l'élimination (principalement l'incinération) et 83 % à des opérations de valorisation (principalement le recyclage et la valorisation énergétique).

En conclusion, même si les transports transfrontières de déchets dangereux peuvent poser certains problèmes environnementaux, il faut tout de même admettre que « les systèmes européens de gestion des déchets ont atteint un niveau avancé, notamment pour ce qui est de la coopération entre les États membres sur le traitement de flux de déchets spécifiques »²⁰⁹. Le rapport de l'AEE confirme cette observation: « Apparently, the EU is increasingly acting like a single market in terms of hazardous and problematic waste treatment. In 2005 nearly 20 % of the waste shipped was for disposal while the remaining 80% was shipped for recovery operations. »²¹⁰

²⁰⁶ ETC/RWM, *Transboundary shipments of waste in the EU - Developments 1995-2005 and possible drivers*, ETC/RWM Technical Report 2008/1, 2008, p.8

²⁰⁷ L'EEA fournit une définition de l'expression « déchets problématiques ». Il s'agit des déchets qui ont le potentiel de causer des dégâts environnementaux mais qui ne sont pas définis comme « dangereux » par les réglementations actuelles. Par exemple: les mélanges de déchets ménagers non dangereux et les résidus résultant de leur incinération. Source: EEA, *op. cit.*, p.4

²⁰⁸ Commission des communautés européennes, *Rapport d la Commission au Conseil et au Parlement européen relatif à la mise en oeuvre du règlement (CEE) n° 259/93 du Conseil, du 1er février 1993, concernant la surveillance et le contrôle des transferts de déchets à l'entrée et à la sortie de la Communauté européenne*, 2006, p.9

²⁰⁹ Commission des communautés européennes, *op. cit.*, p.7

²¹⁰ EEA, *op. cit.*, p.4

2.1.2.2.1.2 Pays non-OCDE

En ce qui concerne plus spécifiquement les exportations légales vers les pays non OCDE, la figure 4 montre que les quantités de déchets envoyés vers les pays non-OCDE sont constantes et n'atteignent pas un niveau élevé, toutes proportions gardées. Par ailleurs, le rapport de la Commission cité plus haut indique que le pourcentage de déchets exportés vers des pays non membres de l'UE ou de l'AELE est passé de 11 % en 1997 à 5 % en 2000. Cette diminution n'apparaît pas sur le graphique, sans doute en raison de l'évolution des listes de déchets pendant la période écoulée entre la parution des deux rapports.

En 2000, l'Allemagne, l'Italie et les Pays-Bas figuraient parmi les pays exportateurs de déchets à destination de pays non membres de l'OCDE. Les exportations allemandes étaient constituées essentiellement de matériaux d'emballage de différentes sortes destinés à être valorisés, tandis que celles en provenance d'Italie se composaient de déchets ménagers mélangés. Quant aux exportations des Pays-Bas, elles concernaient essentiellement des déchets ménagers mélangés et des déchets plastiques. Le rapport de la Commission européenne indique que « les exportations de ce type de déchets vers des pays non membres de l'OCDE ne sont pas illégales en vertu du règlement sur les transferts de déchets pour autant qu'elles soient dûment notifiées. »²¹¹ Cependant, si l'exportation des déchets ménagers mélangés vers les pays non-OCDE ne semble pas permise en tant que telle²¹², le règlement 1013/2006 stipule que les déchets ménagers collectés, peuvent apparaître « sous une rubrique propre à l'annexe III »^{213 214}.

Enfin, les flux de déchets électriques et électroniques posent un réel problème dans cette partie relative aux transferts transfrontières de déchets notifiés. En effet, dans leurs rapports, les Etats membres les classent parfois en tant que « déchets notifiés » ou bien leur attribue un code couvrant d'autres flux de déchets.²¹⁵ C'est d'ailleurs un argument supplémentaire qui incite l'ETC/RWM à se positionner en faveur du système de codage de la Liste européenne des déchets mais une mauvaise classification est toujours possible.

2.1.2.2.2 Qui sont les exportateurs ?

En ce qui concerne les transferts de déchets notifiés, la Belgique, l'Allemagne et les Pays-Bas sont les plus gros exportateurs. Ils sont suivis par l'Autriche, du Danemark, de la France, de l'Irlande et l'Italie. Parmi les principaux types de déchets notifiés qui sont exportés à l'extérieur des frontières des Etats membres, les déchets ménagers collectés (Y46)²¹⁶ et les résidus

²¹¹ Commission des communautés européennes, *op. cit.*, p.9

²¹² D'après Catherine Van Nieuwenhove, IBGE/BIM - Afdeling Inspectie

²¹³ R (CE) n°1013/2006,

²¹⁴ En outre, l'annexe IIIA du R (CE) n°1013/2006 prévoit le mélange d'au moins deux déchets figurant à l'annexe III et pour lesquels il n'existe pas de rubrique propre dans l'annexe III. C'est peut-être de cette manière qu'il faut interpréter l'expression « déchets ménagés mélangés », à moins qu'il ne s'agisse d'une erreur dans le rapport de la Commission.

²¹⁵ EEA, *op. cit.*, p.9

²¹⁶ En Belgique, ce code comprend également la « collecte sélective », c'est-à-dire les textiles, pmc, etc.

d'opérations d'élimination des déchets industriels (Y18)²¹⁷ occupent une place importante.²¹⁸ Notons que le rapport de l'ETC/RWM ne fait pas la distinction entre les déchets codés Y46 et Y47 (résidus provenant de l'incinération des déchets ménagers telles que les mâchefers). Ces derniers représentent également de grandes quantités transférées.

2.1.2.3 Déchets non notifiés

2.1.2.3.1 Quels sont les types de déchets concernés ?

Toutes les exportations de déchets vers les pays non-OCDE ne sont pas soumises à la procédure de notification puisque les pays auxquels la décision de l'OCDE ne s'applique pas peuvent choisir de ne pas contrôler les transferts des déchets relevant des annexes III ou IIIA du règlement (CE) n°1013/2006.²¹⁹

De manière générale, les quantités de déchets verts tels que les déchets plastiques, les déchets papiers et les déchets de métaux expédiés hors de l'UE à destination du reste du monde ont significativement augmenté. La Chine et l'Extrême-Orient sont particulièrement visés par ces exportations.²²⁰

Quelques chiffres à l'appui :

- Concernant les déchets « papiers », l'UE-15 a augmenté ses exportations entre 1995 et 2005. Elles sont passées de 1,2 à 7,8 millions de tonnes. Les exportations vers la Chine ont atteint 4,5 millions de tonnes alors qu'elles étaient proches de zéro.
- A propos des déchets plastiques, les exportations de l'UE-15 sont passées de 0,2 à 1,6 millions de tonnes entre 1995-2005. La moitié de ces déchets sont envoyés en Chine et à Hong-Kong.
- Les exportations de déchets d'acier et de fer de l'UE ont grimpé de 20 % durant la même période.²²¹

2.1.2.3.2 Qui sont les exportateurs ?

Les pays membres de l'Union européenne sont les principaux exportateurs de déchets non notifiés. En effet, des exigences plus strictes en termes de recyclage ont été introduites au niveau européen (dans les directives) puis au niveau national. Une quantité importante de déchets verts a donc fait irruption sur le marché pour devenir une ressource importante remplaçant des matières vierges dans le secteur de production de certains pays non OCDE.

²¹⁷ Codes de la Convention de Bâle

²¹⁸ ETC/RWM, *op. cit.*, p.32

²¹⁹ Cette option est prévue par R (CE) n°1013/2006, article 37, §1 et est appelée « absence de contrôle dans le pays de destination ».

²²⁰ ETC/RWM, *op. cit.*, p.49

²²¹ *Loc. cit.*

2.1.3 Expéditions transfrontières illégales²²²

2.1.3.1 Clés d'analyse

« Since the cases described do not give the total picture of the revealed cases²²³ and since it must be expected that these cases only constitute a minor part of illegal shipments, it is assumed that illegal shipments are considerable. »²²⁴

Premièrement, le transport transfrontalier illicite de déchets retient l'attention de différentes institutions. Les analyses des expéditions illégales de déchets sont généralement basées sur deux types de données : celles résultant d'études menées par le réseau IMPEL ou celles issues de questionnaires et de comptes-rendus « standards » soumis aux Etats membres.

D'abord, le réseau IMPEL²²⁵ rassemble les représentants d'agences et de services d'inspection de l'environnement de tous les États membres de l'UE, des candidats à l'adhésion (Turquie et Croatie) ainsi que de la Norvège. Son sous groupe IMPEL-TSF (transfrontier shipment) coordonne divers projets en lien avec la surveillance des déplacements de déchets et le renforcement d'une coopération rapprochée entre les pays d'Europe. La tâche d'IMPEL consiste à s'assurer que les directives appropriées sont systématiquement mises en oeuvre et réellement appliquées par tous les États membres puisque ce sont eux qui choisissent le mode de transposition de celles-ci dans leur droit national.²²⁶ Ce réseau a mené plusieurs projets visant à évaluer la mise en oeuvre et l'application de la réglementation européenne en matière de déchets via des questionnaires complétés par les pays participants. L'organisation a publié plusieurs rapports et d'après ces derniers, le commerce illégal de déchets augmente depuis quelques années.

Ensuite, les cas d'exportations illégales de déchets doivent être signalés chaque année par les Etats membres à la Commission européenne et au secrétariat de la Convention de Bâle. Ces derniers ne remplissent pas toujours ce devoir. Deux exemples : en 2004, huit pays n'ont pas rendu de rapport et en 2005, seize pays ont manqué à cette tâche.²²⁷ Mise à part l'absence de données en provenance de certains Etats membres, d'autres biais peuvent apparaître. Quelques exemples. Certains Etats rapportent l'incident d'un transfert illégal de déchets mais n'indiquent pas toujours de données quantitatives, de volumes de déchets. Si cependant ils s'exécutent, certains Etats membres peuvent donner davantage d'informations que d'autres. Une asymétrie dans la récolte de l'information peut donc voir le jour et avoir une influence sur le contenu des rapports. D'ailleurs, entre 2001 et 2005, ce sont les mêmes « vieux » Etats membres (entre six et

²²² Ce chapitre est essentiellement basé sur le rapport réalisé par ETC/RWM, *op.cit.*, p.66-83

²²³ Une grande partie des comptes-rendus signalant des cas d'exportations illégales de déchets ne contiennent pas d'informations sur la quantité de déchets transférés.

²²⁴ ETC/RWM, *op. cit.*, p.11

²²⁵ European Network on the Implementation and Enforcement of Environmental Law. Fondée en 1992, l'IMPEL est une organisation informelle dont le but est de permettre à ses membres de prendre connaissance des méthodes de « bonne pratique » pour l'inspection, le suivi et l'application du droit dans l'Union européenne.

²²⁶ Basé sur IMPEL, *Protéger l'environnement et les personnes par une mise en oeuvre effective des législations européennes*, 2003, p.3 et 5.

²²⁷ ETC/RWM, *op. cit.*, p.11

huit) qui ont régulièrement informé la Commission européenne à propos des transferts illégaux de déchets. Les autres n'ont pas déclaré d'incidents ou ne se sont tout simplement pas manifestés. Cette observation s'applique particulièrement à l'année 2004 car parmi les dix Etats membres n'ayant répertorié aucune expédition illégale de déchets, sept d'entre eux étaient des « nouveaux » Etats membres.²²⁸ Bref, lorsqu'un Etat membre n'est pas cité au sein d'un rapport, cela ne signifie pas qu'il n'y a pas transferts illicites de déchets sur son territoire.

Troisièmement, la définition de « transfert illicite » a une large portée. En effet, elle englobe à la fois les infractions involontaires à la loi causées par exemple par une erreur administrative et les transferts illicites de déchets volontaires, soigneusement planifiés. Une expédition illégale ne doit donc pas seulement être considérée comme une exportation de certains types de déchets dangereux vers un pays où elle est prohibée. Un transfert peut être qualifié d'illicite si, par exemple, il est :

- « a) effectué sans notification à l'ensemble des autorités compétentes concernées en application du présent règlement; ou
- b) effectué sans le consentement des autorités compétentes concernées en application du présent règlement; ou
- c) effectué alors que le consentement des autorités compétentes concernées a été obtenu par le recours à la falsification, à une présentation erronée des faits ou à la fraude; ou
- d) effectué d'une manière qui n'est pas matériellement indiquée dans la notification ou les documents de mouvement; ou
- e) effectué d'une manière ayant pour résultat la valorisation ou l'élimination en violation de la réglementation communautaire ou internationale; ou (...)»²²⁹

Une zone grise peut cependant subsister pour de nombreux cas car il n'est pas toujours facile de déterminer avec quelle intention les personnes impliquées ont procédé au transfert de déchets. Cette distinction revêt pourtant une importance cruciale car elle détermine la manière dont les autorités doivent concevoir l'exécution effective de la loi.²³⁰

Parmi les exemples d'expéditions illégales créant certains conflits d'interprétation²³¹, citons :

- les transports de déchets soumis à l'interdiction d'exportation de Bâle, à partir de l'UE ou de l'OCDE
- les transferts de déchets effectués à l'intérieur de l'UE sans notifier aux autorités compétentes concernées la source et la destination des déchets dangereux
- toute falsification de documentation concernant des cargaisons de déchets ou la non-déclaration de déchets sur les documents
- les mélanges des certains types de déchets
- les transferts en dehors de l'UE de déchets appartenant à la liste verte sans observer les exigences du pays de destination

²²⁸ Observation établie par l'ECT/RWM, *op. cit.*, p.68

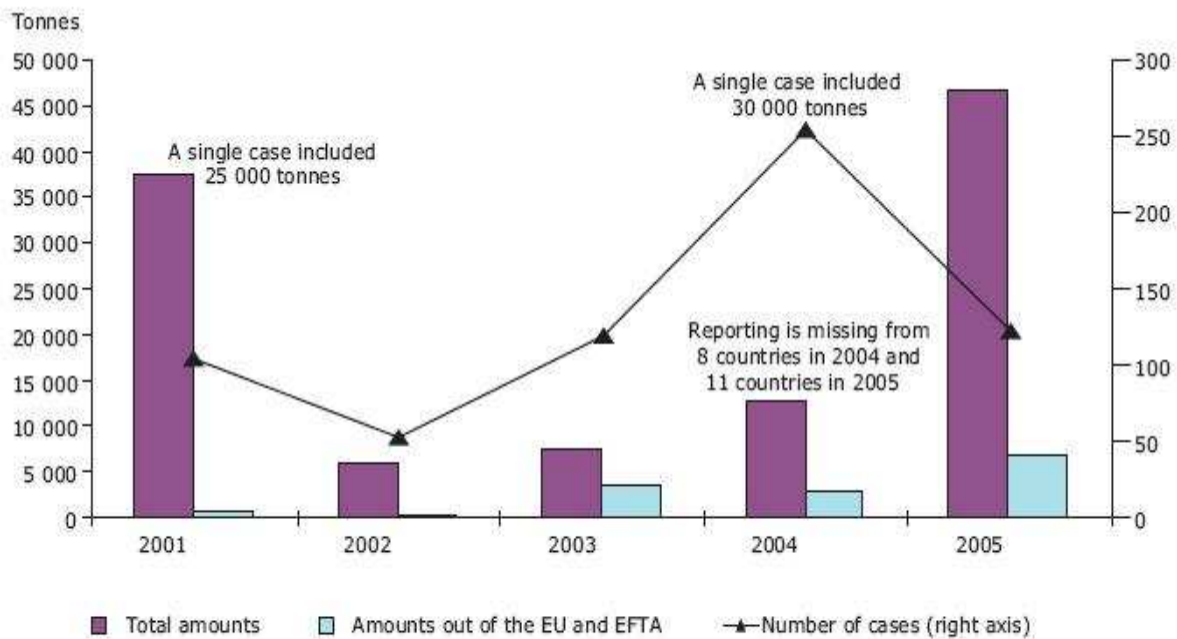
²²⁹ Article 2, §35, R (CE) n° 1013/2006

²³⁰ ECT/RWM, *op. cit.*, p.67

²³¹ D'autres exemples de transferts illicites peuvent être trouvés dans l'article 2, paragraphe 35 du Règlement européen 1013/2006/CE

- la classification de déchets dangereux comme non dangereux (listés « vert » alors qu'ils devraient figurer sur la liste orange ou rouge)
- la classification de déchets mélangés ou contaminés comme déchets verts (par exemple : mélange de papiers, de plastiques...)
- les transferts de déchets relevant de la liste verte en prétendant qu'ils seront réutilisés ou réparés dans le pays de destination alors qu'ils y seront mis en décharge
- l'expédition de déchets en déclarant faussement que les cargaisons comprennent des marchandises de seconde main et donc, qui ne sont pas soumises aux réglementations déchets²³²

Figure 5 : Expéditions illégales de déchets déclarées dans l'UE entre 2001 et 2005²³³



Note: In the years 2001 to 2003 the reporting covers only the old EU Member States, but three countries did not report.

Source: European Commission, 2007.

Troisièmement, les données concernant l'évolution des expéditions illégales de déchets doivent être considérées avec prudence. L'année 2001 est caractérisée par une quantité de déchets particulièrement importante car une expédition illégale de 25 000 tonnes de déchets plastiques est partie de Belgique à destination des Pays-Bas (voir figure 5). Mis à part ce cas de figure, une augmentation de la quantité de déchets exportée illégalement est visible. Cependant, le rapport d'ECT/RWM propose deux clés d'analyse. L'augmentation du nombre et des quantités de cargaisons de déchets illicites pourrait être bien réelle mais elle pourrait également être la conséquence d'une meilleure mise en œuvre de mesures par les Etats membres, d'un meilleur contrôle, d'une meilleure récolte des données.²³⁴

²³² Paragraphe basé sur deux rapports:

- EEA, *Waste without borders in the EU? Transboundary shipment of waste*, EEA Report n°1/2009, 2009, p.12

- ECT/RWM, *op. cit.*, p.67

²³³ Source de la figure: EEA, *op. cit.*, p.11

²³⁴ ECT/RWM, *op. cit.*, p.68

Enfin, la quantité d'expéditions illégales vers les pays non OCDE a également augmenté durant cette période. En 2001, elle s'élevait à environ 700 tonnes pour finalement atteindre 7 100 tonnes, en 2005. Entre 2002 et 2005, l'augmentation totale (en tonnes) des expéditions illégales de déchets est principalement liée à une augmentation de la quantité d'expéditions vers les pays non OCDE, tandis que la quantité (en tonnes) des expéditions illégales à l'intérieur de l'UE est restée plus stable.²³⁵

2.1.3.2 Quels sont les types de déchets concernés ?

Entre 2003 et 2006, l'IMPEL a coordonné un programme de contrôle des exportations baptisé « Seaport Project » dans les ports de treize Etats membres. Environ 25 000 documents d'exportation ont été contrôlés et plus de 4 198 conteneurs ont été inspectés entre septembre 2004 et mai 2006, dans 27 ports. Un quart des conteneurs renfermaient des déchets et la moitié d'entre eux contenaient des déchets exportés illégalement.²³⁶ Ils contenaient des DEEE, mais aussi des pneus lisses, des transformateurs, des sacs plastiques... La presse de l'époque met en cause le manque de contrôle : « Aujourd'hui, en dehors du « Seaport Project », le contenu des conteneurs exportés n'est pas souvent vérifié. Les services des douanes sont surtout attentifs à ce qui entre en Europe, moins à ce qui sort. »²³⁷

Par ailleurs, notons que les contrôles de l'IMPEL se sont concentrés sur les expéditions de déchets exportées vers les pays non-OCDE et sur les importations des Etats membres récemment entrés dans l'UE. Ils se sont prioritairement penchés sur quelques flux de déchets :

- des déchets déclarés comme relevant de la liste verte comme par exemple, des déchets de câbles, des déchets électroniques, etc.
- des déchets déclarés en tant que « des marchandises de seconde main ». Parmi eux, des réfrigérateurs, des télévisions, des véhicules en fin de vie, des pneus usagers, des parties de moteur, etc.
- des déchets déclarés en tant que « marchandises » : des plastiques, des métaux et des compresseurs.²³⁸

Sur base des déclarations des Etats membres, l'ECT/RWM a classifié et quantifié les déchets concernés par les expéditions illégales pour l'année 2003. Durant cette année là, deux tiers des expéditions illégales concernaient des déchets relevant de la liste orange dans les pays membres de l'UE. Un tiers des expéditions sont liées aux déchets répertoriés sur la liste verte et étaient destinées à des pays non OCDE. Deux transferts des déchets relevant de la liste rouge ont également été repérés.

²³⁵ Observation établie par ECT/RWM, *op. cit.*, p.68

²³⁶ 2006

²³⁷ Dupont (Gaëlle), « Déchets électroniques - Produits polluants délocalisés », *Le Monde*, 02/11/2006, p.16

²³⁸ IMPEL, *Seaport Project II : International cooperation in enforcement hitting illegal waste shipments*, Project report September 2004 - May 2006, 2006, p.15

Les codes « orange » répertoriés incluent des cendres de cuivre et résidus, des cendres d'aluminium et résidus, d'autres cendres et résidus contenant des métaux, des résidus résultant de la combustion de déchets municipaux, des déchets de verre provenant de tubes cathodiques, des chlorofluorocarbones, du liège traité et des déchets en bois, des solvants non halogénés, des engrais liquides de porc, des matières organiques utilisées comme filtres pour les déchets municipaux et domestiques. Les codes rouges listés concernent des déchets contenant des poussières ou des fibres d'amiante et boues de composés antidétonants au plomb. Les codes verts répertoriés mentionnent des déchets d'alliages métalliques, des déchets en plastique solide, des déchets de papier, cartonnés et en caoutchouc.²³⁹

2.1.3.3 Localisation

2.1.3.3.1 Qui sont les exportateurs ?

Entre 2001 et 2005, la Belgique, la France, la Finlande, l'Allemagne, l'Irlande, les Pays-Bas, le Royaume-Uni, l'Autriche, la Pologne et la Slovaquie ont signalé des exportations illégales de déchets.²⁴⁰ Certains de ces pays se sont démarqués au cours de l'année 2003 en répertoriant davantage de cas illégaux :

- la Belgique a déclaré 12 cas concernant des exportations illégales à destination de pays de non-OCDE
- la France a répertorié 20 cas, principalement des importations
- l'Allemagne a annoncé 40 cas, principalement des importations en provenance des Pays-Bas
- les Pays-Bas ont déclaré 26 cas dont 60 % d'exportations qui étaient à destination de pays non-OCDE et la partie majeure de ces dernières ont utilisé les Pays-Bas comme pays de transit
- le Royaume-Uni a annoncé 17 cas, principalement des exportations vers d'autres pays de l'Union européenne, mais également à destination de pays non-OCDE.²⁴¹

D'après les Etats membres, le responsable principal des infractions ayant eu lieu entre 2001 et 2005 est le notifiant²⁴², c'est-à-dire le producteur initial, le cas échéant, le nouveau producteur habilité à effectuer des opérations avant le transfert de déchets, le cas échéant, le collecteur agréé ou encore le négociant ou le courtier désigné par le producteur initial.²⁴³

2.1.3.3.2 Mise en oeuvre de la responsabilité

Cependant, une étude récente sur la vulnérabilité de l'industrie européenne de gestion des déchets stipule que la législation réglemente principalement la « possession des déchets » et que, par conséquent, elle s'applique moins aux intermédiaires qui jouent un rôle dans l'opération

²³⁹ Paragraphe basé sur un tableau de l'ETC/RWM, *op. cit.*, p.71

²⁴⁰ Basé sur l'analyse des données figurant dans les tableaux de l'ETC/RWM

²⁴¹ Observations tirées du rapport ETC/RWM, *op. cit.*, p.70

²⁴² ETC/RWM, *op. cit.*, p.68

²⁴³ Article 2, §35, R (CE) n° 1013/2006

commerciale.²⁴⁴ Bien qu'ils doivent répondre à des conditions de permis ou de licence, ils ne deviennent pas juridiquement les « propriétaires » des déchets. A cet égard, ils échappent donc à un contrôle juridique direct. D'après les auteurs, cet élément rend davantage le secteur de l'industrie de la gestion des déchets davantage vulnérable au « crime »^{245 246}.

François Roelants du Vivier a établi un « schéma classique » des responsabilités liées aux affaires de transport illégal de déchets toxiques. Elles concernent des cargos de déchets toxiques ayant défrayés les chroniques de la presse des années 90. Sur certains points, elles sont similaires au cas du Probo Koala.

A l'époque, l'auteur avait été frappé par la multiplicité des acteurs et le manque de transparence qui rendaient possible les trafics de déchets dangereux. D'abord, « en amont », les entreprises industrielles produisent des déchets dangereux et doivent s'en défaire, si possible à moindres coûts.²⁴⁷ « Survient une solution qui a toutes les apparences de la légalité : une société munie de toutes les autorisations nécessaires propose à l'entreprise de se débarrasser de tout souci, moyennant un paiement, qui sera bien entendu largement inférieur au coût de l'élimination sur place. »²⁴⁸ Les déchets récoltés sont ensuite pris en charge par une nouvelle société qui s'engage à les transporter vers leur destination finale. « C'est généralement un sous-traitant qui, sur place, se chargera de la basse besogne qui consiste à les déverser dans un de ces « déserts ». »²⁴⁹

Illustrons ce partage de responsabilités en faisant référence à notre cas d'analyse.

Une multiplicité d'intervenants et d'intermédiaires sont impliqués dans l'affaire du Probo Koala et la responsabilité de personnes publiques et privées est donc engagée. Des Etats européens sont concernés (à savoir les Pays-Bas comme Etat d'exportation de déchets²⁵⁰ et l'Estonie comme Etat de transit) ainsi que des Etat africains comme le Nigéria. En outre, les différentes nationalités impliquées dans l'export, le transit et l'importation des déchets qui ont abouti à la catastrophe d'Abidjan sont les suivantes : Grèce, Panama, Royaume-Unis, Suisse, Pays-Bas, Estonie, Côte d'Ivoire. Tous ces pays sont pourtant signataires de la Convention de Bâle.²⁵¹ Par ailleurs, « la responsabilité civile de la société Trafigura Ltd est engagée à l'égard des victimes, même si c'est sans doute conjointement avec celle de la filiale ivoirienne Puma Energy et celle de l'agent

²⁴⁴ Dorn (Nicholas), Van Daele (Stijn), Van Beken (Tom), « Reducing Vulnerabilities to Crime of the European Waste Management Industry: the Research Base and the Prospects for Policy », in: *European Journal on Crime, Criminal Law and Criminal Justice*, 2007, p.30

²⁴⁵ Durkheim propose une définition de la notion de crime reposant sur une représentation consensuelle de la société. « Un crime est tout acte qui froisse les états forts de la conscience collective. Un acte est donc criminel parce qu'il offense la conscience collective. Et c'est parce qu'ils violent les normes sacrées de la conscience collective que les crimes suscitent une réaction punitive. »

²⁴⁶ Paragraphe basé sur Van Beken (Tom), Van Daele (Stijn), Dorn (Nicholas), « Waste Management Industry: the Research Base and the Prospects for Policy », in: *European Journal on Crime, Criminal Law and Criminal Justice*, 2007, p.30

²⁴⁷ Roelants du Vivier (François), *Les Vaisseaux du poison*, Paris, Editions Sang de la terre, 1988, p.36

²⁴⁸ *Loc. cit.*

²⁴⁹ *Ibid.*, p.37

²⁵⁰ Nous relativiserons cet aspect dans le chapitre intitulé « Ambiguïtés dans la Convention de Bâle et la Convention MARPOL »

²⁵¹ Parties to the Basel Convention, Site de la Convention Bâle, <http://basel.int/ratif/convention.htm>, consulté en avril 2009

WAIBS »²⁵². Les sociétés BMA et WAIBS ont été l'interface de Trafigura à Amsterdam et à Abidjan, la société Tommy basée à Abidjan et responsable de l'élimination des déchets du Probo Koala, la compagnie grecque Prime Management à qui appartient le Probo Koala affrété par la société Trafigura, la société APS détentrice des déchets à Amsterdam.²⁵³ Quant aux capitaines des navires garants de la conduite, de la sécurité et de la sûreté à bord, ils assument de plus en plus de responsabilités en ce qui concerne la pollution de l'environnement maritime, « ce qui explique peut-être pourquoi le Probo Koala n'a pas déversé ses déchets en mer »²⁵⁴.

Le WE2C soutient qu'il existe une zone grise quant à savoir si les armateurs des navires restent responsables des déchets jusqu'à leur élimination finale.²⁵⁵ Le rapport de la CIEDT/DA indique qu'il convient de se rapporter au droit des divers Etats maritimes et que selon les cas, l'armateur ou l'affréteur « assume la responsabilité de ses fautes envers les tiers puisqu'il est le commettant du capitaine ». La CIEDT/DA évoque la doctrine²⁵⁶ selon laquelle « l'armateur est pleinement responsable envers les tiers non seulement des conséquences de ses fautes personnelles mais aussi des dommages causés par le fait du navire, dont il devient gardien, ou de ceux causés par la faute du capitaine et autres préposés »²⁵⁷. Enfin, la CIEDT/DA estime que la responsabilité première des dommages causés à Abidjan doit être assumée par Trafigura, « sans préjudice des responsabilités des autorités publiques qui ont permis à cette opération d'être conduite à son terme »²⁵⁸.

Bref, le cas du Probo Koala met en évidence les difficultés rencontrées lors de l'identification des responsables d'un transfert de déchets dangereux. Par conséquent, il n'est pas étonnant que les rapports du réseau IMPEL et des Etats membres ne précisent pas le nom des entreprises ou des sociétés responsables impliquées (s'il il y lieu) dans les affaires de transferts illégaux de déchets.

2.1.3.3.3 *Qui sont les destinataires ?*

En 2003, trente-trois des 120 cas²⁵⁹ déclarés d'expéditions illégales de déchets par les Etats membres était en lien avec l'exportation, 63 cas avec l'importation et 21 cas avec le transit. Ainsi, la moitié de toutes les expéditions illégales déclarées auprès de la Commission européenne par les Etats membres, étaient liées à des cas d'importation. Les déchets importés provenaient principalement des autres pays de l'UE.

Toujours pour l'année 2003, les cas d'exportation concernaient principalement l'Afrique et l'Asie, c'est-à-dire des pays non OCDE. Ce sont les pays dotés de grands ports comme la Belgique, les

²⁵² CIEDT/DA, Rapport de la Commission internationale d'enquête sur les déchets toxiques déversés dans le district d'Abidjan, 19 février 2007, p.12

²⁵³ Voir annexe 10 « Schéma actantiel et Probo Koala » pour plus de détails sur les liens entre les sociétés privées impliquées

²⁵⁴ CIEDT/DA, *op. cit.*, p.13

²⁵⁵ WE2C, *The Environmentally Sound Management of Waste Generated at Sea*, Report 2008, p.48

²⁵⁶ Les auteurs de cette doctrine sont P. Bonassies et C. Scapel.

²⁵⁷ CIEDT/DA, Rapport de la Commission internationale d'enquête sur les déchets toxiques déversés dans le district d'Abidjan, 19 février 2007, p.16

²⁵⁸ *Loc. cit.*

²⁵⁹ Voir figure 5, ci-dessus.

Pays-Bas et le Royaume-Uni qui ont déclaré davantage de cas d'exportations illégales de déchets à destination des pays non OCDE. L'ECT/RWM a mis en évidence deux éléments troublants. D'abord, les Etats membres du Sud et du Nord de l'Europe disposant également de grands ports n'ont pas déclaré d'expéditions illégales de déchets. Ensuite, très peu d'expéditions illégales de déchets des « vieux » États membres de l'Union européenne à destination des nouveaux Etats membres ont été déclaré alors que d'autres sources font état de telles expéditions.²⁶⁰

En se basant sur les données d'IMPEL²⁶¹, l'ECT/RWM déduit que les destinations des expéditions de déchets vers les pays en développement varient en fonction du type de déchets transportés :

- les mélanges de déchets plastiques et papiers ont tendance à être expédiés vers les pays asiatiques (tant Est que l'Ouest de l'Asie)
- les réfrigérateurs et les produits CFC ont tendance à aller en Afrique, particulièrement en Afrique Occidentale
- les véhicules en fin de vie sont exportés en Afrique et en Europe de l'Est
- les déchets électroniques et les câbles sont destinés à l'Asie occidentale et orientale

2.1.4 Références à l'Afrique dans ces contextes

2.1.4.1 Expéditions légales

L'analyse minutieuse du dernier dossier en date de l'ETC/RWM nous permet de mieux cerner le contexte dans lequel s'inscrit le cas du Probo Koala et nous pousse à formuler trois observations.

Premièrement, les données relatives aux déchets notifiés et aux déchets non notifiés ne nous fournissent pas de pistes de réflexion concrètes en lien avec le continent africain. En effet, les exportations de déchets notifiés touchent davantage les nations d'Europe de l'Est, du Caucase, de l'Asie centrale ainsi que de l'Europe du sud-est et de l'Extrême-Orient. Quant aux mouvements de déchets non notifiés, ils semblent davantage se diriger vers l'Extrême-Orient.²⁶²

Même si les exportations de déchets notifiés vers l'Afrique posent certains problèmes pratiques (les autorités compétentes sont difficilement joignables)²⁶³, nous savons que des déchets relevant de ces deux catégories (déchets notifiés et non notifiés) sont envoyés vers le continent africain car certaines nations ont explicitement signifié leur accord aux institutions compétentes.²⁶⁴ Quelques exemples : l'Afrique du Sud accepte tous les déchets énumérés à l'annexe III du règlement (CE) n°1013/2006 mais exige qu'ils soient soumis à une procédure de notification et de consentement écrits préalables. Le Bénin interdit l'importation de l'ensemble de ces déchets sur son territoire

²⁶⁰ En effet, l'ECT/RWM a observé d'autres tendances en se référant à d'autres sources (rapport IMPEL, presse, sites web).

²⁶¹ IMPEL-TFS, Threat Assessment Project, 2005

²⁶² Il s'agit essentiellement de ferrailles, de plastiques et de vieux papiers en très grande quantité.

²⁶³ D'après Catherine Van Nieuwenhove, IBGE/BIM - Afdeling Inspectie

²⁶⁴ Voir le règlement 1418/2007 concernant l'exportation de certains déchets destinés à être valorisés, énumérés à l'annexe III ou IIIA du règlement (CE) no 1013/2006 du Parlement européen et du Conseil vers certains pays auxquels la décision de l'OCDE sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets ne s'applique pas.

tandis que l’Egypte, le Kenya et le Mali tolèrent l’entrée de certains d’entre eux, en soumettent d’autres à la procédure de notification et de consentement écrits préalables et/ou ordonnent une interdiction pour des déchets spécifiques.

Les données disponibles concernant les exportations de déchets notifiés et non notifiés à destination des pays non-OCDE ne sont pas assez détaillées pour identifier quels flux de déchets atteignent réellement le continent africain. En effet, les données présentées dans les parties précédentes permettent surtout de tirer des conclusions générales en termes de volumes et d’évolutions sur une période déterminée. En outre, nous l’avons déjà signalé, la qualité des données est discutable. Nous ne pouvons pas affirmer que tous les types de déchets notifiés ont été pris en compte dans les rapports que les Etats membres adressent à la Commission européenne ou au secrétariat de la Convention de Bâle. Enfin, les douanes récoltent des données relatives aux exportations de déchets non notifiés vers l’Afrique mais leur interprétation pose problème.²⁶⁵

Pour être complet, indiquons également que beaucoup d’exportations légales ont lieu vers l’Afrique. Il ne s’agit pas dans ces cas là de « déchets » mais bien d’équipements électriques et électroniques de « seconde main ». Un débat subsiste entre ces deux notions car la frontière entre un « déchet » et un « produit de seconde main » n’est pas toujours facile à déterminer.

2.1.4.2 Expéditions illégales

Les expéditions illégales vers les pays non-OCDE ont augmenté entre 2001 et 2005.²⁶⁶ Dans cette partie concernant les expéditions illégales de déchets, des références au continent africain sont davantage présentes.

Nous l’avons mentionné, les cas d’exportations illégales de déchets concernaient principalement l’Afrique et l’Asie durant l’année 2003. La Belgique a évité l’envoi illégal de déchets vers la Guinée-Bissau, le Sénégal et le Cameroun ; les Pays-Bas vers le Nigeria.²⁶⁷ La même année, le Ghana a été la cible des Pays-Bas et du Royaume-Uni.²⁶⁸ En outre, les inspections entreprises par le réseau IMPEL ont confirmé cette tendance. Les ports belges et hollandais ont été identifiés comme les « hubs » du transport de déchets à destination de pays européens et non européens. Un grand nombre des violations a d’ailleurs été enregistré dans ces ports.

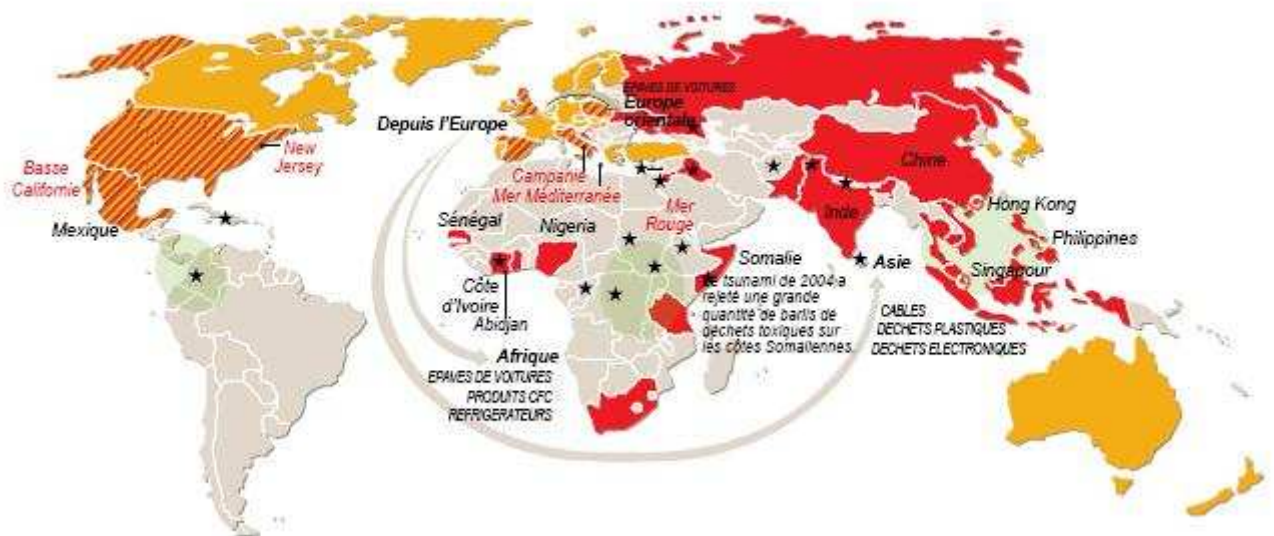
²⁶⁵ D’après Catherine Van Nieuwenhove, IBGE/BIM - Afdeling Inspectie

²⁶⁶ ECT/RWM, *Transboundary shipments of waste in the EU - Developments 1995-2005 and possible drivers*, ETC/RWM Technical Report 2008/1, 2008, p.82

²⁶⁷ ETC/RWM, *op. cit.*, p.71

²⁶⁸ *Loc. cit.*

Figure 6 : Trafic de déchets à l'échelle mondiale²⁶⁹



En jaune : pays de l'OCDE, principaux producteurs de déchets. En rouge : Etats ou régions où des déversements illégaux de déchets ont été prouvés (liste non exhaustive). Etoiles : principales zones de conflit. Les flèches grisées représentent des transferts illégaux de déchets depuis l'Europe.

Néanmoins, si l'occurrence²⁷⁰ « Afrique » est davantage repérable dans la littérature traitant des transports « illégaux » de déchets, cette observation doit être considérée avec prudence. En effet, d'après les comptes-rendus des Etats membres, la majorité des expéditions illégales de déchets sont des cas d'importations de déchets au sein de l'UE. Tandis que d'après le réseau IMPEL, la majorité des expéditions illégales de déchets sont destinées à des pays en développement. D'après l'ECT/RWM, les divergences de méthodologies de contrôle des transferts de déchets sont à la base de cette contradiction. En effet, les inspections menées par le réseau IMPEL s'effectuent principalement dans les ports. Il paraît donc davantage probable que les cargaisons voyageant par mer (plutôt que par route) soient envoyées vers des destinations plus lointaines et extra européennes.²⁷¹ Par conséquent, les références au continent africain seront plus nombreuses dans la littérature traitant des mouvements illicites puisque les données de l'IMPEL n'apparaissent pas (ou rarement) dans les rapports consultés en lien avec les mouvements légaux de déchets.

Par ailleurs, l'IMPEL indique que l'Afrique est davantage ciblée par les exportateurs de véhicules en fin de vie. La figure ci-dessus montre que des épaves de voiture, des produits CFC et des réfrigérateurs atteignent illégalement le continent. Des expéditions illégales de déchets d'équipements électriques et électroniques²⁷² en provenance de l'Europe ont également été identifiées. Une étude menée par l'administration hollandaise VROM²⁷³ a montré que 10 % des DEEE des Pays-Bas, principalement des télévisions et des réfrigérateurs, étaient transportés

²⁶⁹ Source de la figure : PNUE, *Global Environment Outlook (Geo-4)*, Programme des Nations Unies pour l'environnement, 2007, p.380

²⁷⁰ apparition d'un élément linguistique dans un corpus

²⁷¹ ETC/RWM, *op. cit.*, p.74

²⁷² Voir annexe 11, « Caractéristiques des déchets d'équipements électriques et électroniques »

²⁷³ Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

illégalement vers des pays non-OCDE. L’Afrique de l’Ouest constitue une destination non négligeable.

Figure 7 : Transports illégaux de DEEE en provenance des Pays-Bas²⁷⁴

Pays de destination	Pourcents
Chine, Hongkong	43
Autres pays d’Asie (Malaisie, Pakistan, ...)	7
Afrique de l’Ouest (Ghana, Nigeria, ...)	28
Europe de l’est (Roumanie, Pologne)	7
Moyen-Orient et Afrique du nord (Egypte, Jordanie, Iran, Turquie)	10

Néanmoins, considérant les différents obstacles interférant sur la récolte et la qualité des données, il s’agit également de garder à l’esprit que la détection du trafic illégal de déchets dangereux n’est pas encore optimale. La littérature considère donc que le nombre d’expéditions illégales de déchets ne peut être envisagé comme « négligeable », d’autant plus que les chiffres présentés ne concernent que les cas « découverts » ou « prouvés ».

2.2 Ambigüités dans la Convention de Bâle et la Convention MARPOL

Comme nous l’a montré le chapitre précédent, l’affaire du Probo Koala s’inscrit dans un contexte de transferts illégaux de déchets en croissance et de surveillance accrue. Cependant, les déchets déposés à Abidjan n’appartiennent pas aux catégories de déchets qui atteignent « généralement » le continent africain. Par conséquent, nous avons pris le parti de laisser de côté la réglementation européenne en matière de transfert de déchets pour nous pencher sur l’arsenal législatif développé au niveau international. Nous aborderons également une catégorie particulière de déchets : ceux générés en mer.

2.2.1 Convention de Bâle

2.2.1.1 Remarque préliminaire

La notion de « déchets dangereux » est importante car les différentes sources consultées en lien avec l’affaire du Probo Koala confirment la dangerosité des composants chimiques déversés à Abidjan. En outre, elles mentionnent la présence d’ « hydrocarbures » et d’autres substances.²⁷⁵

Les mélanges d’hydrocarbures faisant l’objet d’un transport transfrontalier sont considérés comme une catégorie de déchets dangereux et figurent à l’annexe I de la Convention de Bâle. La nature des déchets a permis de déterminer les traités et les règlements pertinents à notre cas d’analyse.

²⁷⁴ Données issues de l’ETC/RWM, *op. cit.*, p.82

²⁷⁵ Voir sous-chapitre intitulé « Eléments factuels en lien avec le Probo Koala »

Adoptée en 1989 et entrée en vigueur le 5 mai 1992, la Convention de Bâle établit le premier cadre réglementaire contraignant en matière de « contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et leur élimination ». Actuellement, les États Parties à la Convention sont au nombre de 172.²⁷⁶ Certains auteurs²⁷⁷ indiquent que l'adoption de la Convention a suscité au départ, le mécontentement de quelques pays (notamment africains) car même si la Convention encourage les Parties à prendre en considération la situation particulière des pays en voie de développement, elle n'interdit pas totalement les transferts de déchets.

En 1995, la Convention a donc été renforcée par un amendement relatif à l'interdiction des exportations (le *Ban Amendment* ou Décision III/1) rendant illégale l'exportation de déchets toxiques des pays développés (énumérés dans l'annexe VII²⁷⁸) vers les pays en développement qui ne disposent pas des capacités techniques pour traiter ce type de substances nocives de façon sûre à la fois pour l'environnement et pour la santé humaine.²⁷⁹ A l'heure actuelle, il n'est toujours pas mis en œuvre, faute de ratifications suffisantes.²⁸⁰ D'après Maria Teresa Perez Martin, l'introduction de l'interdiction matérialise l'aspect le plus controversé des premières années du fonctionnement de la Convention de Bâle « qui a eu un impact important sur l'ensemble de son régime »²⁸¹. Bien qu'il n'ait pas été ratifié à l'échelle internationale, l'amendement a été transposé dans la législation nationale de plusieurs pays membres de l'OCDE (dont les pays membres de l'UE) et ce, dès 1998.^{282 283}

La mise en oeuvre de la Convention et des accords qui lui sont reliés sont une compétence du secrétariat de la Convention qui est lui-même administré par le PNUE, force agissante du système des Nations Unies. Le secrétariat exerce également les tâches suivantes : activité d'assistance sur les dimensions légales et techniques de la Convention, collecte des données, organisation de formations sur la gestion appropriée des déchets dangereux.

2.2.1.2 Champ d'application et obligations

- La Convention de Bâle s'adresse en premier lieu aux Etats Parties à la Convention et aux organisations politiques ou économiques Parties à la Convention sans oublier aux Etats destinataires ou transitaires de déchets dangereux en provenance d'Etats Parties à la Convention.²⁸⁴

²⁷⁶ Parties to the Basel Convention, Site de la Convention Bâle, <http://basel.int/ratif/convention.htm>, consulté en avril 2009

²⁷⁷ Maria Teresa Perez Martin, « Que fait le village planétaire de ses déchets dangereux », Bruylant, 2001, p.28

²⁷⁸ L'Annexe VII comprend tous les pays membres de l'OCDE, la Communauté européenne et le Liechtenstein

²⁷⁹ Publications, Site du PNUE, <http://www.unep.org/Documents.Multilingual/Default.asp?DocumentID=43&ArticleID=235&l=fr>, consulté en avril 2009

²⁸⁰ Avril 2009

²⁸¹ Maria Teresa Perez Martin, « Que fait le village planétaire de ses déchets dangereux », Bruylant, 2001, p. 114

²⁸² Maria Teresa Perez Martin, *op. cit.*, p. 239 et OCDE, *Manuel d'application pour le contrôle des mouvements transfrontières de déchets recyclables*, 2009, p.8

²⁸³ Nous l'avons vu dans la partie précédente, le droit communautaire interdit strictement toute exportation de déchets dangereux vers les pays non OCDE.

²⁸⁴ Nahon (Laurence), *Le transport maritime des déchets dangereux*, 1999, p.26

- La Convention de Bâle régit le mouvement transfrontière et l'élimination de déchets dangereux. Quel que soit le mode de transport, les transferts internationaux de déchets dangereux sont donc assujettis à cette Convention. Elle s'applique aux déchets dangereux qui sont explosifs, inflammables, vénéneux, infectieux, corrosifs, toxiques, écotoxiques.
- L'article 2, paragraphe 3, entend par « mouvement transfrontière » « tout mouvement de déchets dangereux ou d'autres déchets en provenance d'une zone relevant de la compétence nationale d'un Etat et à destination d'une zone relevant de la compétence nationale d'un autre Etat, ou en transit par cette zone, ou d'une zone ne relevant de la compétence nationale d'aucun Etat, ou en transit par cette zone, pour autant que deux Etats au moins soient concernés par le mouvement »²⁸⁵
- Les déchets radioactifs²⁸⁶ et les déchets provenant de l'exploitation normale des navires « et dont le rejet fait l'objet d'un autre instrument international »²⁸⁷ sont explicitement exclus du champ d'application de la Convention de Bâle.
- La Convention de Bâle établit également des obligations générales en matière d'information telles que :
 - a) l'interdiction d'exporter ou d'importer un déchet si l'État d'importation n'a pas communiqué par écrit son accord spécifique pour l'importation de ces déchets²⁸⁸
 - b) l'obligation de communiquer les renseignements sur les mouvements transfrontières proposés aux États concernés, au moyen d'un formulaire de notification²⁸⁹
 - c) l'obligation de détenir un document de mouvement accompagnant les déchets depuis le lieu d'origine du mouvement jusqu'au lieu d'élimination²⁹⁰
- La Convention de Bâle oblige chaque Partie à prendre des dispositions pour interdire les mouvements transfrontières si le transport et l'élimination des déchets n'est pas sans danger ou « si elle a des raisons de croire que les déchets en question ne seront pas gérés selon des méthodes écologiquement rationnelles »²⁹¹. D'après l'analyse de Maria Teresa Perez Martin, la Convention de Bâle repose sur ce principe cardinal.²⁹²
- Enfin, la Convention prévoit que « toute Partie peut imposer des conditions supplémentaires si elles sont compatibles avec la convention »²⁹³.

2.2.1.3 Critiques générales

Premièrement, revenons sur la Convention de Bâle. Bien qu'elle ait le mérite d'exister et qu'elle représente une évolution du droit international de l'environnement, il est important de noter

²⁸⁵ Article 2, §3 de la Convention de Bâle du 22 mars 1989 sur « le contrôle des mouvements transfrontière de déchets dangereux et leur élimination »

²⁸⁶ Article 1, §3 de la Convention de Bâle

²⁸⁷ Article 1, §4 de la Convention de Bâle

²⁸⁸ Article 4, §1, c) de la Convention de Bâle

²⁸⁹ Article 4, §2, f) de la Convention de Bâle

²⁹⁰ Article 4, §7, c) de la Convention de Bâle

²⁹¹ Article 4, §2, e) de la Convention de Bâle

²⁹² Voir Annexe 12, « Principes relatifs à la gestion écologiquement rationnelle de déchets dangereux »

²⁹³ Synthèse de la législation européenne, site de l'Union européenne, <http://europa.eu/scadplus/leg/fr/lvb/l28043.htm>, consulté en avril 2009

qu'elle est issue d'un processus d'élaboration laborieux notamment en raison des intérêts économiques en jeu.²⁹⁴

Premièrement, certaines lacunes ont été décelées par Laurence Nahon à propos de la Convention²⁹⁵. Un commentaire vient compléter l'analyse de l'auteur effectuée en 1999, explication en lien avec les événements ou évolutions récentes.

- *Le concept de « gestion écologiquement rationnelle » des déchets n'est pas défini.*

La sixième Conférence des Parties s'est accordée sur les lignes directrices techniques devant régir la gestion écologiquement rationnelle des déchets biomédicaux et des services de santé, des déchets plastiques, des déchets des batteries composées de plomb et d'acide, et du démantèlement des navires.²⁹⁶ Par conséquent, une évolution est palpable dans ce domaine.

- *L'interdiction totale d'exportation de déchets dangereux vers l'Antarctique est la seule disposition spécifique concernant une « zone sensible ».*

Les différentes COP ne semblent pas avoir adopté jusqu'à aujourd'hui, de décisions en lien avec d'autres zones géographiques particulières.

- *« L'interdiction d'exporter vers des Etats non-Parties peut être contournée par le biais des accords régionaux, bilatéraux ou multilatéraux conclus avec n'importe quel Etat pour autant que ces accords soient « écologiquement rationnels ». »*

Cette remarque est toujours pertinente à l'heure actuelle pour ce qui concerne la Convention de Bâle puisque le Ban Amendement n'a pas encore été ratifié. Toutefois, une réflexion a été entamée (mais n'a pas été menée à terme) concernant les principes que devraient respecter ce genre d'accords bilatéraux, à savoir, « le cadre juridique et obligations de la Convention de Bâle; la gestion écologiquement rationnelle des déchets dangereux et d'autres déchets visés par la Convention; la décision III/1 adoptée par la Conférence des Parties à la Convention, à sa troisième réunion »²⁹⁷. D'après Pierre Portas, la problématique de l'article 11 de la Convention de Bâle est réelle car tous les actes de l'OCDE concernant les déchets sont couverts par l'article 11 sur la base d'une déclaration du secrétariat de l'OCDE. « Tout Etat (hormis ceux soumis au droit communautaire) peut donc déclarer un accord compatible avec l'article 11. »²⁹⁸ Les accords bilatéraux ont néanmoins des effets bénéfiques. Par exemple, ils permettent aux îles des Caraïbes d'exporter leurs déchets aux USA, au Canada ou en Europe. Le secrétariat de la Convention de Bâle est chargé de diffuser et de mettre à jour la liste des accords ou arrangements bilatéraux, multilatéraux ou régionaux en vigueur aux Parties et aux non-Parties.

- *« La Convention n'établit pas de distinction entre les opérations d'élimination et de recyclage, reconnaissant ainsi l'existence de nuisances et de risques potentiels pour l'homme et l'environnement dans des opérations de recyclage (notamment sous la forme*

²⁹⁴ Nahon (Laurence), *Le transport maritime des déchets dangereux*, 1999, p.29

²⁹⁵ D'après l'analyse de Nahon (Laurence), *op. cit.*, p.29

²⁹⁶ Bulletin des Négociations de la Terre, site de l'International Institute for Sustainable Development (asbl canadienne) <http://www.iisd.ca/vol20/enb2026f.html>

²⁹⁷ Maria Teresa Perez Martin, « Que fait le village planétaire de ses déchets dangereux », Bruylant, 2001, p. 161

²⁹⁸ Correspondance avec Pierre Portas, email reçu le 16/06/2009

de déchets résiduels dangereux devant également être éliminés), cependant, elle se contredit en autorisant l'exportation de déchets dangereux lorsqu'ils constituent une matière brute nécessaire à l'industrie du recyclage ou de récupération de l'Etat d'importation. »

Cette remarque semble être pertinente puisque le récent manuel de l'OCDE indique que « par souci de clarté, les termes élimination et valorisation sont distincts dans la Décision de l'OCDE révisée alors que dans la Convention de Bâle, le terme élimination couvre à la fois les opérations d'élimination et de valorisation »²⁹⁹. Par contre, bien qu'il ne soit pas encore ratifié par un nombre suffisant d'Etats, le Ban Amendement a été adopté pour faire face (entre autres) à la contradiction mise en évidence par l'auteur.

- *« La Convention introduit la notion de responsabilité en cas de trafic illicite de déchets dangereux mais elle ne s'intéresse pas à la notion de responsabilité et d'indemnisation en cas de dommage résultant d'un mouvement transfrontière licite ou illicite de déchets dangereux. »*

Depuis lors, la cinquième Conférence des Parties a adopté le Protocole sur la Responsabilité et la Réparation des préjudices découlant des mouvements transfrontières des déchets dangereux et leur élimination. Il n'est cependant pas encore entré en vigueur, faute de ratifications suffisantes.³⁰⁰ La littérature actuelle accuse un manque de soutien de la part des Parties à l'égard de la Convention et du Protocole sur la responsabilité.³⁰¹

- *Le terme de « pays en voie de développement » issu de la période de guerre froide est utilisé dans la Convention. Aujourd'hui, il a perdu une part de sa signification « notamment après les bouleversements politiques et économiques qui ont eu lieu en Europe de l'Est ; de nouvelles terminologies sont utilisées comme « pays nouvellement industrialisés » ou « économies de transition » pour des pays tout aussi vulnérables que les pays traditionnellement définis comme étant en « développement ». »*

- *La Convention ne prend pas en compte le cas spécifique des déchets radioactifs*

En outre, la Convention ne prend pas non plus en compte les déchets provenant de l'exploitation normale des navires qui peuvent aussi se révéler nocifs.

Deuxièmement, la littérature actuelle va plus loin. Elle propose bien souvent une analyse de la réussite du système établi par la Convention en relevant les principales barrières. Lisa Widawski³⁰² présente trois obstacles également identifiés par le Basel Action Network³⁰³:

- les financements insuffisants visant en particulier à appuyer le transfert de technologies vers les pays en développement

²⁹⁹ OCDE, *op. cit.*, p.9

³⁰⁰ <http://www.basel.int/ratif/protocol.htm>, (dernière visite : juin 2009)

³⁰¹ Widawski (Lisa), « In my backyard : how enabling hazardous waste trade to developing nations can improve the basel convention's ability to achieve environmental justice », *Environmental Law*, Vol. 38 Issue 2, p.581

³⁰² *Loc. cit.*

³⁰³ Toxic trade news, site du Basel action network (BAN), http://www.ban.org/ban_news/2008/080701_harder_to_control.html, consulté en juin 2009

- le mauvais fonctionnement de la procédure de consentement préalable en connaissance de cause (PIC) et de la procédure pour vérifier la gestion écologiquement saine des équipements (ESM)
- l'inefficacité des centres régionaux de la Convention de Bâle pour l'organisation de formations et de transfert de technologie

Troisièmement, la neuvième Conférence des Parties a récemment examiné une recommandation sur l'amélioration de la coopération et de la coordination entre les conventions de Bâle, de Rotterdam et de Stockholm.³⁰⁴ Cela signifie donc que la coopération et la coordination entre les différentes Conventions posent certainement certaines difficultés à l'heure actuelle. Nous reviendrons sur cet aspect dans la suite de ce mémoire.

2.2.1.4 Accords régionaux liés

La Convention de Lomé, de Bamako et le Protocole Izmir font parties des accords régionaux initiés par la dynamique provoquée par l'adoption de la Convention de Bâle. Tout comme cette dernière, ils visent à réduire le nombre de mouvements transfrontières et à contrôler ceux qui ont lieu.

Premièrement, la Convention de Lomé a été conclue en 1975 entre les Etats membres de la Communauté et 69 pays ressortissants des Etats d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique. Ses articles prohibent entre autres tout transfert de déchets dangereux ou radioactifs de la Communauté vers les pays signataires et inversement. Elle fut en vigueur pendant dix ans.

Deuxièmement, la Convention régionale d'Abidjan adoptée en 1981³⁰⁵ sous l'égide du PNUE, fournit un cadre juridique et politique aux pays de l'Afrique de l'Ouest et du Centre afin de protéger leurs ressources marines et côtières abondantes situées dans cette zone géographique dynamique en termes d'industries et d'échanges internationaux.³⁰⁶ Elle a été transposée dans les législations nationales d'un nombre considérable de pays africains et constitue un cadre pour mener des actions en coopération ou de façon individuelle « tendant à la protection et au développement de l'environnement marin et côtier ».³⁰⁷

Troisièmement, la Convention de Bamako de 1991 concerne « l'interdiction d'importer des déchets dangereux et radioactifs et le contrôle de leur mouvement transfrontière en Afrique ». D'après certains auteurs, elle matérialise le mécontentement des pays africains face au texte de la

³⁰⁴ Dossier d'actualité, Site de Médiaterre (réseau d'information francophone sur le développement durable. L'information, produite par de nombreux acteurs du Nord et du Sud, est modérée par des experts sur leurs thématiques de prédilection), http://www.mediatorre.org/dossiers,Bale_COP9.html, consulté en juin 2009

³⁰⁵ La Convention d'Abidjan a anticipé l'adoption de la Convention universelle de Montego Bay (1982) sur le droit de la mer qui est allée plus loin en matière de protection et de conservation du milieu marin (champ d'application de la haute mer entre autres).

³⁰⁶ Granier (Laurent), Aspects contemporains du droit de l'environnement en Afrique de l'Ouest et centrale, Suisse, UICN, 2008, p.6

³⁰⁷ Granier (Laurent), *op. cit.*, p.131

Convention de Bâle.³⁰⁸ En effet, l'Organisation pour l'Union Africaine (OUA) a élaboré un instrument juridique plus large et plus sévère que la Convention de Bâle. La Convention de Bamako s'applique aux déchets dangereux, déchets radioactifs et aux substances interdites par la législation nationale. Sa définition de « déchets dangereux » est donc plus large que celle de la Convention de Bâle. Elle interdit l'importation de tout déchet dangereux en provenance d'un Etat non Partie à la Convention sur la zone nationale d'un Etat africain Partie à la Convention ainsi que l'immersion de ces déchets en mer.³⁰⁹

Enfin, notons qu'à l'instar de la Convention de Bamako, le Protocole à la Convention de Barcelone « s'applique aux déchets dangereux et radioactifs ainsi qu'aux substances dangereuses interdites par la législation nationale »³¹⁰. Il concerne cependant une autre région puisqu'il est relatif à la prévention de la pollution de la mer Méditerranée par les mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination. Il a été adopté en 1996 mais n'est pas encore entré en vigueur.

2.2.1.4.1 Faiblesses de la Convention de Bamako

La Convention de Bamako a récemment été citée dans un rapport des Nations Unies faisant le point sur la drogue et le crime en Afrique de l'Ouest. Dans ce document, les auteurs identifient une demande importante émanant de cette partie du continent pour des équipements électriques et électroniques usagés en provenance de pays du Nord.³¹¹ Ils établissent une liaison entre ce phénomène et la Convention de Bamako car cette dernière n'a pas été ratifiée par les deux principaux pays importateurs d'équipements électriques et électroniques usagés, à savoir, le Nigéria et le Ghana.³¹² Comme ce texte ne concerne pas explicitement les « e-déchets » provenant de téléphones mobiles ou d'ordinateurs, certains auteurs dénoncent une « obsolescence planifiée de cet outil »³¹³.

Aujourd'hui, 53 pays africains ont « signé, ratifié/adhéré la Convention de Bamako ».³¹⁴ Au départ, certains pays africains engagés dans le commerce de déchets dangereux ont manifesté une résistance face à cet accord régional alors qu'elle admet que des échanges de déchets dangereux aient lieu entre les nations africaines membres, à conditions qu'ils soient gérés de manière écologiquement rationnelle dans les Etat où les transferts ont lieu. Certains pays africains ont critiqué l'interdiction d'importation de déchets en provenance des pays non Parties et non africains. Elle fut considérée par certains comme une incitation au développement d'un commerce

³⁰⁸ Puckett (Jim), « Déchets sans frontières : les enjeux de la Convention de Bâle », in Sabelli Fabrizio, *Ecologie contre nature. Développement et politiques d'ingérence*, Paris, Presse universitaires de France, 1995, p. 83

³⁰⁹ Maria Teresa Perez Martin, « Que fait le village planétaire de ses déchets dangereux », Bruylant, 2001, p.28

³¹⁰ Maria Teresa Perez Martin, *op. cit.*, p. 31

³¹¹ United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC), *Transnational Trafficking and the Rule of Law in West Africa: A Threat Assessment*, 2009, p.57

³¹² Voir annexe 13, « Cartographie des pays signataires de la Convention de Bamako »

³¹³ M.F.C. (acronyme), « L'Afrique de l'ouest déstabilisée par le crime », in : *La Libre Belgique*, 08/07/2009

³¹⁴ Traités, Conventions, Protocoles et Chartes, site de l'OUA, <http://www.africa-union.org/root/au/Documents/Treaties/List/Bamako%20Convention.pdf>, consulté en juin 2009

illégal mais aussi comme un facteur limitant la motivation des pays africains à développer leurs propres industries gérant de manière « écologique » les déchets.³¹⁵

De plus, la Convention Bamako est autofinancée par les pays africains adhérents. Ils doivent couvrir les dépenses effectuées par le Secrétariat mais aussi fournir les fonds nécessaires à la mise en oeuvre de l'accord. Il s'agit d'un véritable obstacle pour certains pays africains qui ne veulent pas (ou ne peuvent pas) effectuer de dépenses supplémentaires.³¹⁶

Enfin, comme le texte de la Convention de Bamako ne prévoit aucun mécanisme de financement interne, les mesures à forte intensité de capitaux nécessaires à la mise en oeuvre de la Convention telles qu'une meilleure capacité de mise en oeuvre, de contrôle et de saisie par les douanes ainsi qu'une capacité administrative efficiente permettant de produire des avis et de procéder à des procédures de consentement, sont rendues inefficaces sans cet appui financier adéquat.³¹⁷

2.2.2 Convention MARPOL

2.2.2.1 Remarque préliminaire

Nous l'avons vu plus haut, les déchets provenant de l'exploitation normale des navires sont explicitement exclus du champ d'application de la Convention de Bâle. D'après Maria Teresa Perez Martin, l'exclusion de ceux-ci est justifiée par le fait que « le caractère international du transport maritime aurait certainement posé des problèmes pour appliquer la procédure de contrôle de la Convention de Bâle, qui exige l'existence et l'identification du pays d'exportation et d'un pays d'importation »³¹⁸.³¹⁹ Pourtant, le cas du Probo Koala démontre la nécessité de se pencher sur cette question. Existents-ils des liens entre la Convention MARPOL et la Convention de Bâle ? Sont-ils « complémentaires » voire « palliatifs » l'un pour l'autre ? Une articulation entre la Convention de Bâle et de MARPOL est-elle envisageable ?

Pour répondre à ces questions, ce chapitre se penche sur les réglementations en matière de gestion des déchets provenant des navires, en particulier le cas des déchets d'exploitation et des résidus de cargaison. Il ne s'agit pas de dresser un état des lieux exhaustif mais d'entrevoir les dispositions en lien avec l'affaire du Probo Koala.

³¹⁵ Gray (Kevin), « Multilateral Environmental Agreements in Africa: Efforts and Problems in Implementation », in: *International Environmental Agreements: Politics, Law and Economics*, n°3, p.97-135, 2003, p.122

³¹⁶ Paragraphe basé sur : Gray (Kevin), *op. cit.*, p.122

³¹⁷ Paragraphe basé sur : *loc. cit.*

³¹⁸ Maria Teresa Perez Martin, « Que fait le village planétaire de ses déchets dangereux », Bruylant, 2001, p. 68

³¹⁹ Se rappeler par exemple, les procédures d'information, de notification et de consentement préalables exposés plus haut.

2.2.2.2 Champ d'application

La Convention MARPOL « pour la prévention de la pollution des mers par les navires » est l'instrument juridique international de référence en matière de prévention de la pollution opérationnelle ou accidentelle du milieu marin par les navires.³²⁰ Elle a été adoptée le 2 novembre 1973 sous la tutelle de l'Organisation maritime internationale³²¹ (OMI), premier organisme international chargé d'élaborer des dispositions relatives à la sécurité en mer. Elle marque une étape décisive dans la maîtrise de la pollution en provenance des navires et a été amendée et modifiée de nombreuses fois par des protocoles « au gré des avancées technologiques »³²².

Elle s'applique aux navires « de quelque type que ce soit et aux opérations entraînant tout déversement »³²³ mais ne couvre pas certaines activités telles que les « immersions »³²⁴.³²⁵ L'affaire du Probo Koala doit être considérée comme un cas de « rejet »³²⁶ et non d'« immersion »³²⁷. En effet, le capitaine du bateau a annoncé d'entrée de jeu qu'il transportait des substances appelées juridiquement « déchets d'exploitation », relevant du régime de l'Annexe I de la Convention MARPOL.³²⁸

Les modes de manutention et de traitement de déchets dans le cadre de MARPOL varient selon les types de substances en cause.

La Convention MARPOL comporte six annexes qui traitent de différents types substances. En fonction de leur catégorie, elles seront soumises à des modes de manutention et de traitement de déchets variables. La Convention précise également les moyens à mettre en œuvre pour pallier aux contaminations et fixe des limites de décharge pour chacune de ces « substances nocives »³²⁹.

- *Annexe I* : règles relatives à la prévention de la pollution par les hydrocarbures, y compris les eaux de cale polluées, les résidus d'hydrocarbures, les eaux de ballast

³²⁰ Groupe de travail à composition non limitée de la Convention de Bâle, *op. cit.*, p.3

³²¹ L'OMI a également adopté de nombreux recueils de règles, des codes, des directives et des recommandations portant sur un très large éventail de questions. Ces derniers n'ont pas été transposés dans des instruments conventionnels et peuvent servir aux gouvernements dans l'élaboration de règlements nationaux.

³²² Bougataya (Ibtissam), De Bruyne (Cyrielle), M'Baki Helu (Princia), *MARPOL et ses annexes, quelle efficacité ?*, 2007, p.8

³²³ Groupe de travail à composition non limitée de la Convention de Bâle, *op. cit.*, p.3

³²⁴ Immersion : déversement en mer de produits qui ont été chargés à bord d'un navire ou d'un aéronef pour être déversés en mer (Source : AHJUCAF)

³²⁵ Droit pénal international de 'environnement, site officiel de Association des Hautes Juridictions de Cassation des pays ayant en partage l'usage du Français, <http://www.ahjucaf.org/spip.php?article71>, consulté en juin 2009

³²⁶ Rejet : déversement en mer de produits qui font l'objet d'un transport maritime entre deux ports (Source : AHJUCAF)

³²⁷ D'après l'AHJUCAF, les conventions interdisent l'immersion de certaines substances ou les subordonnent à une autorisation préalable

³²⁸ CIEDT/DA, Rapport de la Commission internationale d'enquête sur les déchets toxiques déversés dans le district d'Abidjan, 19 février 2007, p.7

³²⁹ L'article 2 de MARPOL entend par substance nuisible « toute substance dont l'introduction dans la mer est susceptible de mettre en danger la santé de l'homme, de nuire aux ressources biologiques, à la faune et à la flore marines, de porter atteinte à l'agrément des sites ou de gêner toute autre utilisation légitime de la mer et notamment toute substance soumise à un contrôle en vertu de la présente Convention ».

souillées, les tartres et les boues provenant du nettoyage des citernes, ainsi que les mélanges d'hydrocarbures contenant des substances chimiques.³³⁰ Les mélanges d'hydrocarbures produits dans les chambres des machines des bateaux et dans les zones de cargaison des pétroliers sont visés.³³¹

- *Annexe 2* : règles relatives à la prévention de la pollution par les substances liquides nocives transportées en vrac
- *Annexe 3* : règles relatives à la prévention de la pollution par les substances nuisibles transportées par mer en colis
- *Annexe 4* : règles relatives à la prévention de la pollution par les eaux usées (d'égout) des navires
- *Annexe 5* : règles relatives à la prévention de la pollution marine par les ordures produites par les navires
- *Annexe 6* : règles relatives à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires

En bref, la Convention MARPOL « couvre toute les formes de pollution susceptibles d'être engendrées par les navires et précise les moyens à mettre en œuvre pour les prévenir ou les réduire »³³².

Enfin, la gestion des déchets sur la terre est hors de portée de MARPOL dont le mandat cesse une fois les déchets enlevés du bateau.³³³ Toutefois, le gouvernement de chacune de Parties à la Convention MARPOL doit garantir la mise en place d'installations portuaires pour la réception de résidus et de mélanges d'hydrocarbures que les pétroliers et les autres navires auraient à décharger. La capacité de ces installations doit correspondre aux besoins des navires qui les utilisent afin de ne pas leur causer de retard excessif.³³⁴

2.2.2.3 Sous l'angle européen

La Directive 2000/59/CE du Parlement européen et du Conseil, du 27 novembre 2000 régit « les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison ». Elle est un instrument spécifique mis en place pour répondre aux difficultés rencontrées dans la mise en application de MARPOL. En effet, la Convention MARPOL s'attache à réglementer les rejets des navires en mer en fonction de leur tonnage et de leur catégorie. La directive s'adresse à tous les navires (y compris aux embarcations de pêche et de plaisance, indépendamment de leur tonnage ou de leur catégorie) et se concentre sur le passage des navires dans les ports de l'Union européenne.³³⁵

³³⁰ Groupe de travail à composition non limitée de la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination, *Rapport sur la coopération entre la Convention de Bâle et l'Organisation maritime internationale*, Sixième réunion Genève, 2007, p.3

³³¹ REMPEC, *Installations de réception portuaires pour la collecte et le traitement des ordures de navires, des eaux de cale et des résidus d'hydrocarbures*, Rapport final, 2003, p.10

³³² Nahon (Laurence), *Le transport maritime des déchets dangereux*, 1999, p.45

³³³ Voir annexe 14, « Aperçu de quelques catégories de déchets provenant d'un navire »

³³⁴ Groupe de travail à composition non limitée de la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination, *Rapport sur la coopération entre la Convention de Bâle et l'Organisation maritime internationale*, Sixième réunion Genève, 2007, p.4

³³⁵ http://europa.eu/legislation_summaries/environment/waste_management/124199_fr.htm

D'après la Directive 2000/59/CE, il faut entendre par :

- « 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 oeuvre de l'annexe V de MARPOL 73/78 »³³⁶
- « résidus de cargaison », « les restes de cargaison 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 »³³⁷
- « installations de réception portuaires », « toute installation fixe, flottante ou mobile, pouvant servir à la collecte des déchets d'exploitation des navires ou des résidus de cargaison »³³⁸

Tout d'abord, la directive 2000/59/CE fait référence au cadre général de la réglementation européenne en matière de déchets. En effet, sans préjudice des définitions figurant ci-dessus, les « déchets d'exploitation des navires » et les « résidus de cargaison », sont considérés comme des « déchets » au sens de l'article de la directive européenne en matière de déchets.³³⁹ Aux yeux de la CIEDT/DA, il est donc indéniable que les produits débarqués à Amsterdam constituent des « déchets » au sens de la législation communautaire puisque le navire avait l'intention de se défaire de ses « slops ».

Nous pourrions également argumenter que les déchets du Probo Koala correspondent davantage à des « déchets d'exploitation des navires » ou à des « résidus de cargaison ». Cependant, l'hypothèse d'activités de raffinage à bord du Probo Koala a été évoquée et la directive 2000/59/CE ne stipule pas clairement que ces opérations font partie de l'exploitation normale d'un navire. De ce fait, nous ne savons pas non plus si elles peuvent être exclues du champ d'application de la Convention de Bâle et de ses applications européennes.³⁴⁰

En outre, la directive 2000/59/CE impose :

- aux capitaines des navires³⁴¹ en partance pour un port situé dans la Communauté « de mentionner notamment la date et le dernier port où les déchets d'exploitation ont été déposés ainsi que la quantité de déchets restant à bord »³⁴² (obligation de notification). En effet, « sauf dérogation, tous les navires ont l'obligation de déposer leurs déchets d'exploitation avant de quitter un port communautaire, à moins que le capitaine ne soit en

³³⁶ Article 2, c) de la Directive 2000/59/CE

³³⁷ Article 2, d) de la Directive 2000/59/CE

³³⁸ Article 2, e) de la Directive 2000/59/CE

³³⁹ Actuellement, la Directive à prendre en considération est la Directive 2008/98/CE qui constitue le cadre général de la réglementation des déchets. La définition de « déchet » figura dans son article 3, 1).

³⁴⁰ Groupe de travail à composition non limitée de la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination, *Rapport sur la coopération entre la Convention de Bâle et l'Organisation maritime internationale*, Sixième réunion Genève, 2007, p.5

³⁴¹ Autres que les navires de pêche et les bateaux de plaisance ayant un agrément pour 12 passagers au maximum

³⁴² Synthèse de la législation de l'UE, site de l'UE, http://europa.eu/legislation_summaries/environment/waste_management/124199_fr.htm, consulté en avril 2009

mesure de prouver que la capacité de stockage de son navire est suffisante. Les navires qui ne déposent pas leurs déchets sans fournir de motifs de dérogation valable ne sont pas autorisés à quitter le port tant que ce dépôt n'a pas été effectué. »³⁴³

- qu'un système de recouvrement des coûts incitant le dépôt à terre des déchets et décourageant le rejet en mer soit mis en place dans les ports. En effet, « tous les navires faisant escale dans un port d'un État membre supportent une partie significative des coûts (de l'ordre d'au moins 30% pour la Commission), qu'ils utilisent ou non les installations. Ce système de recouvrement des coûts est constitué d'un élément non spécifique fixe et, éventuellement d'un élément variable dépendant des quantités et des types de déchets effectivement déposés »³⁴⁴.

Enfin, la directive indique que les navires peuvent faire l'objet d'une inspection. « Le choix de ceux devant faire l'objet d'une inspection portera principalement sur les navires qui ne se sont pas conformés à l'obligation de notification et ceux soupçonnés de ne pas déposer leurs déchets. Lorsqu'il est prouvé qu'un navire a pris la mer sans avoir déposé ses déchets alors qu'il ne bénéficiait pas de dérogations, le port d'escale suivant est alerté. Le navire n'est pas autorisé à charger ou déposer sa cargaison ni à embarquer des passagers sans qu'une inspection détaillée conforme aux dispositions de la directive 95/21/CE n'ait eu lieu. »³⁴⁵

Ces dispositions sont directement en lien avec l'affaire du Probo Koala. En effet, le navire a quitté le port d'Amsterdam « comme si de rien n'était »³⁴⁶, pour se rendre en Estonie. Les « déchets d'exploitation »³⁴⁷ ont été rechargés à bord du navire et ce dernier a reçu le feu vert des autorités hollandaises pour quitter le port.³⁴⁸ L'article 7 de la Directive 2000/59 postule que « les capitaines des navires faisant escale dans un port de la Communauté doivent, avant de quitter le port, déposer tous les déchets d'exploitation des navires dans une installation de réception portuaire »³⁴⁹. Mais nous l'avons vu ci-dessus, il existe une exception à cette obligation. D'après la CIEDT/DA et la Division marine du service d'inspection du ministère des transports des Pays-Bas, « il n'existait aucune base juridique, selon les règles MARPOL, qui aurait permis d'empêcher le navire de reprendre les slops et de les déposer dans un autre port, puisque la capacité de stockage à bord était suffisante et que l'affréteur avait donc la liberté de choisir »³⁵⁰. Cependant, le rapport de la Division marine du service d'inspection du ministère des transports considère que « le caractère manifestement anormal de la situation aurait dû conduire à la décision de geler la situation et à ordonner une analyse, d'autant que celle-ci n'aurait pris que 24 heures »³⁵¹. Par conséquent, l'Etat néerlandais a engagé sa responsabilité puisqu'il a manqué à certaines obligations.

³⁴³ *Loc. cit.*

³⁴⁴ *Loc. cit.*

³⁴⁵ Synthèse de la législation de l'UE, site de l'UE, http://europa.eu/legislation_summaries/environment/waste_management/124199_fr.htm, consulté en avril 2009

³⁴⁶ Porteu (Guillaume), Poissonnier (Rémi), « Probo Koala, pollution mortelle », in : *Complément d'enquête*, France 2, Emission du 12/02/2007

³⁴⁷ *Loc. cit.*

³⁴⁸ CIEDT/DA, *op.cit.*, p.7

³⁴⁹ Article 7, paragraphe 1, directive 2000/59, p.

³⁵⁰ CIEDT/DA, *op. cit.*, p.7

³⁵¹ *Loc. cit.*

2.2.2.4 Déchets produits par les navires

Globalement, il semble que l'information fiable et complète sur les déchets produits par les bateaux n'est pas suffisante « rendant ainsi l'analyse et la prévision pour les développements futurs sur la production de déchets plus difficiles »³⁵². Peu d'études se penchent sur la production de déchets à bord d'un bateau, sur leur destination finale ou sur leur élimination.

Figure 8 : Niveaux indicatifs de production de déchets à bord d'un navire³⁵³

Types de déchets	Types de navires	Production de déchets
Boues ³⁵⁴	- Navire utilisant du fioul lourd	1,5-2 % de la consommation de fioul lourd
	- Navire utilisant du gazole marin	0,5 % de la consommation de gazole marin
Eaux de vidange	Navire moyen ³⁵⁵	Environ 20 m3/mois
Déchets de l'équipage	Tout type de navire ³⁵⁶	3 kg/personne/jour
Résidus de cargaison ³⁵⁷	Cargo typique	49,3 kg/jour

En outre, Greenpeace observe dans un rapport concernant les pétroliers à coques simples et le démantèlement des navires dans les pays du tiers-monde que l'industrie du transport maritime est caractérisée par un manque de transparence nuisant à l'application des réglementations.³⁵⁸ L'ONG révèle aussi que de grandes quantités de pétrole et de déchets dangereux atteignent les côtes de pays non OCDE via l'exportation des pétroliers à coques simples. En effet, depuis quelques années, l'UE a durci ses réglementations en la matière et a interdit l'utilisation de ces navires qui doivent impérativement quitter le marché, créant ainsi une demande de la part des industries du recyclage.³⁵⁹ Greenpeace considère donc qu'un fardeau énorme pèse sur les épaules de l'UE car elle doit également veiller à la gestion effective de certains flux de déchets dangereux trouvés à bord de ces navires tels que les résidus de pétrole contaminés contenus dans les cales. Toujours d'après Greenpeace, ces résidus de pétrole contaminés provenant des navires à simple coques atteignaient 130 millions de litres lors de la première phase des travaux de l'UE en 2005. Cette

³⁵² REMPEC, *Installations de réception portuaires pour la collecte et le traitement des ordures de navires, des eaux de cale et des résidus d'hydrocarbures*, Rapport final, 2003, p.41

³⁵³ Source de la figure : EMSA, *Une navigation plus sûre et moins polluante au sein de l'Union européenne*, Luxembourg, Offices des publications officielles des Communautés européennes, 2006, p.11

³⁵⁴ D'après l'EMSA, « un vraquier «Panamax» moyen de 35 000 tonneaux de jauge brute (tjb) (navire moyen type) consomme environ 35 tonnes de carburant par jour et produit environ 0,7 tonnes de boues par jour ».

³⁵⁵ Environ 30 000 TPL

³⁵⁶ D'après l'EMSA, « les autres types de navires produisent nettement moins de résidus de cargaison ».

³⁵⁷ Convention MARPOL, annexe V

³⁵⁸ Greenpeace International, *Destination unknown - European single hull oiltankers: no place to go*, Amsterdam, 2004

³⁵⁹ *Loc. cit.*

quantité équivaut à deux fois le désastre provoqué par le Prestige.³⁶⁰ Bien sûr, il ne s'agit pas dans ce travail de se pencher sur le problème des navires considérés comme des « déchets » au sens de la Convention de Bâle. Néanmoins, remarquons que les études traitant de cette problématique fournissent des données quantitatives plus spécifiques aux déchets dangereux produits par les pétroliers.

2.2.2.4.1 Critiques générales

L'affaire du Probo Koala fournit une occasion de rappeler à la Communauté internationale l'importance de la mise en place effective d'installations de réception portuaires pour les résidus produits par les navires. D'après l'EMSA, l'expérience acquise par les Etats membres de l'Union Européenne dans la mise en place de la Directive 2000/59 « apporte un éclairage intéressant sur la situation des ports en Europe, des difficultés rencontrées par ceux-ci et des pistes explorées pour améliorer la réception des résidus produits par les navires »³⁶¹. En effet, un spécialiste³⁶² observe que les pays en développement rencontrent beaucoup de difficultés à implanter la Convention MARPOL car il existe peu d'installations de réception portuaires pour les « slops » et les résidus de l'Annexe I (entre autres) dans ces parties du monde.³⁶³

Globalement, l'organisation « Waste environment cooperation center » (WE2C) basée en Suisse identifie quatre défis majeurs que doit relever l'UE afin d'améliorer la situation dans les ports européens :

- une plus grande disponibilité des installations de réception portuaires
- une plus grande disponibilité et qualité des informations communiquées au sujet des installations de réception portuaires
- la garantie d'une intégration efficace des installations de réception portuaires dans les systèmes globaux d'élimination des déchets de l'Etat du port
- la garantie d'une gestion et d'une élimination écologiquement rationnelles des déchets des navires dans les installations terrestres d'élimination et de gestion de l'Etat du port³⁶⁴

Plus spécifiquement, le WE2C met en évidence quatre lacunes de la Convention MARPOL en matière d'installation de réception portuaire.

- MARPOL n'établit aucune norme pour les installations de réception portuaires autre que l'obligation qu'elles doivent être « adéquates ».
- Le terme « adéquates » est défini qualitativement dans la résolution du MEPC³⁶⁵ qui n'est pas un instrument coercitif.

³⁶⁰ Paragraphe basé sur : Greenpeace International, *op. cit.*, 2004

³⁶¹ Arnaud Leroy, Chargé de programme, Installations de réception portuaires et protection de l'environnement, Agence Européenne de Sécurité Maritime (EMSA), Portugal, site du WE2C (Le Waste Environment Cooperation Center travaille entre autres avec Basel Convention), <http://www.we2c.org/content/plaquette-we2c-fra-web.pdf?symfony=a16ffa728ea725ef5c9414f9618a3273>, consulté en mars 2009

³⁶² Jugault (Vincent), chargé de programme pour le Secrétariat de la Convention de Bâle, Suisse, site du WE2C, <http://www.we2c.org/content/plaquette-we2c-fra-web.pdf?symfony=a16ffa728ea725ef5c9414f9618a3273>, consulté en mars 2009

³⁶³ WE2C, *The Environmentally Sound Management of Waste Generated at Sea*, Report 2008, p.35

³⁶⁴ Quatre idées tirées de : WE2C, *Conférence Internationale sur la gestion écologiquement rationnelle des résidus produits par les navires*, 2008

- MARPOL n'établit aucune obligation de certification pour les installations de réception portuaires.
- MARPOL n'établit aucune obligation de gérer d'une manière qui ne nuit pas à l'environnement les résidus ou les ordures livrées dans les installations portuaires. Seule la résolution MEPC (non obligatoire) requiert que les installations tiennent compte d'une approche qui ne nuit pas à l'environnement dans le cadre de l'élimination finale des déchets de navires.³⁶⁶

2.2.3 Coordination entre la Convention de Bâle et la Convention MARPOL

La question de la coordination entre la Convention de Bâle et l'Organisation maritime internationale ne date pas d'hier. Le rapport de la troisième réunion de la Conférence des Parties³⁶⁷ mettait déjà en évidence le risque que des déchets dangereux transportés en tant que cargaison soient déversés sous prétexte de ballastage³⁶⁸ « autrement dit, sous la « forme trompeuse » de l' « exploitation normale du navire » »³⁶⁹.

En 2006, la nature des déchets déversés lors de l'incident du Probo Koala souligne des incertitudes relatives au champ d'application de la Convention de Bâle ainsi que de la Convention MARPOL 73/78. En effet, le domaine de la prévention de la pollution par les navires en ce qui concerne les déchets dangereux et les autres déchets semble entaché d'incertitudes et ne semble pas être clairement couvert par une seule Convention. En 2008, une communication de la COP 8 rappelle activement les Parties de la Convention de Bâle à l'ordre et les invite à continuer à fournir des informations et des avis au secrétariat sur :

- « Les compétences respectives de la Convention de Bâle et de la Convention MARPOL 73/78 en ce qui concerne les déchets dangereux et les autres déchets, et les substances nocives;
- Les domaines non couverts par ces instruments;
- Les moyens éventuels de combler ces lacunes; et
- Toute autre information pertinente; »³⁷⁰

De plus, elle prie le groupe de travail d'examiner les informations fournies « pour élaborer des recommandations spécifiques sur les options susceptibles de combler les lacunes existant entre la Convention de Bâle et la Convention MARPOL 73/78 en ce qui concerne les déchets dangereux

³⁶⁵ Marine Environment Protection Committee (MEPC) ou Comité de Protection de l'Environnement Marin (CPEM), organe de l'OMI

³⁶⁶ Paragraphe basé sur : WE2C, *The Environmentally Sound Management of Waste Generated at Sea*, Report 2008, p.44

³⁶⁷ Rapport de la troisième réunion de la Conférence des Parties, UNEP/CW.3/34, p.34

³⁶⁸ Ballast : « tout solide ou liquide transporté à bord de bâtiment pour en accroître le tirant d'eau, en modifier l'assiette, en assurer la stabilité ou maintenir à un niveau acceptable les tensions imposées par la charge » <http://www.tc.gc.ca/securitemaritime/epe/environnement/ballast/definition.htm>

³⁶⁹ Cas répertoriés en Malaisie notamment.

³⁷⁰ Conférence des Parties à la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination, *Coopération entre la Convention de Bâle et l'Organisation maritime internationale*, Neuvième réunion Bali, 23–27 juin 2008 (UNEP/CHW.9/16), p.2

et les autres déchets et de soumettre ces recommandations à la considération de la Conférence des Parties à sa dixième réunion »³⁷¹ qui n'a pas encore eu lieu.

L'affaire du Probo Koala a donné l'occasion aux institutions concernées de se pencher sur la question et de mettre à jour certaines « lacunes »³⁷². Le Groupe de travail à composition non limitée de la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination en pointe quatre. Synthétiquement, retenons que :

- *L'expression « exploitation normale d'un navire » n'est pas définie dans la Convention de Bâle et n'est pas utilisée dans la Convention MARPOL.*³⁷³ L'expression « exploitation normale des navires » n'est toutefois pas définie dans la Convention de Bâle.³⁷⁴ D'après un rapport, « l'intention visée était d'exclure du champ d'application de la Convention de Bâle les déchets relevant de la Convention MARPOL 73/78 »³⁷⁵. Cette exception pour les déchets provenant de l'exploitation normale d'un navire a été formulée sur base d'un texte concernant « le rejet dans des installations de réception de déchets et de résidus d'hydrocarbures résultant de l'exploitation normale des navires »³⁷⁶.
- *On ne sait pas clairement si les opérations de raffinage à bord d'un navire font partie de l'exploitation normale d'un navire ni si, par conséquent, elles peuvent être exclues du champ d'application de la Convention de Bâle.*³⁷⁷ Cependant, des recherches juridiques démontrent que les opérations de raffinage effectuées à bord d'un navire, et ce, pendant que le bateau est en mer ne sont pas spécifiquement réglementées du point de vue sécuritaire et environnemental.³⁷⁸ Dans son intervention, l'OMI indique qu'elles devraient pourtant être couvertes par le code ISM (International Safety Management).³⁷⁹ Le règlement européen³⁸⁰ appliquant ce code édicté par l'OMI ne fait pas référence non plus aux opérations de raffinage qui pourraient se dérouler à bord d'un navire. Un manque d'information (voire un vide juridique) subsiste.
- *L'article 2.3 de la Convention de Bâle définit un mouvement transfrontière comme étant « tout mouvement de déchets dangereux ou d'autres déchets en provenance d'une zone relevant de la compétence nationale d'un Etat et à destination d'une zone relevant de la*

³⁷¹ *Loc. cit.*

³⁷² Groupe de travail à composition non limitée de la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination, *Rapport sur la coopération entre la Convention de Bâle et l'Organisation maritime internationale*, Sixième réunion Genève, 2007, p.5

³⁷³ Groupe de travail à composition non limitée de la Convention de Bâle, *op. cit.*, p.5

³⁷⁴ Groupe de travail à composition non limitée de la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination, *Rapport sur la coopération entre la Convention de Bâle et l'Organisation maritime internationale*, Sixième réunion Genève, 3-7 septembre 2007, p.2

³⁷⁵ *Loc. cit.*

³⁷⁶ *Loc. cit.*

³⁷⁷ *Loc. cit.*

³⁷⁸ Traduction de : COP9, *Detailed information on implementation of decisions VIII/9 and OEWG-VI/18*, UNEP/CHW.9/16, 2008, p.3

³⁷⁹ *Loc. cit.*

³⁸⁰ Règlement (CE) n° 336/2006 du Parlement européen et du Conseil, du 15 février 2006, relatif à l'application du code international de gestion de la sécurité dans la Communauté

*compétence nationale d'un autre Etat, ou à destination d'une zone ne relevant de la compétence nationale d'un Etat, ou en transit par cette zone, pour autant que deux Etats au moins soient concernés par le mouvement ». Il n'est pas facile de déterminer si cet article englobe également un mouvement de déchets en provenance d'une zone de haute mer et à destination d'un port situé dans une zone relevant de la compétence nationale d'un Etat.*³⁸¹

- *Il n'est pas clairement stipulé que le déchargement d'une partie d'une cargaison de déchets dans un port et de son rechargement sur le même navire constitue le déclenchement d'un mouvement transfrontière au sens de la Convention de Bâle.*³⁸²

Malgré les ambiguïtés exposées ci-dessus, le rapport de la CIEDT/DA semble privilégier une interprétation. La Commission mise en place par la municipalité d'Amsterdam a confirmé ces faits (déchargement et rechargement) et par conséquent, la CIEDT/DA n'exclut pas que les Pays-Bas peuvent être qualifiés d' « Etat d'exportation ».³⁸³

- *Si c'était le cas [qu'un mouvement transfrontière est déclenché suite à un déchargement/rechargement d'une cargaison], il n'est pas stipulé dans quelle mesure s'appliquerait la Convention. En effet, les dispositions s'appliqueraient-elles dans ce cas, à l'ensemble des déchets se trouvant à bord du bâtiment ou aux seuls déchets qui ont été déchargés ?*³⁸⁴

Si la Convention de Bâle peut se targuer de ses quatorze Centres Régionaux, « dont au moins un sur chaque continent »³⁸⁵, l'incident du Probo Koala a révélé l'importance de la coordination entre les différentes Conventions lorsqu'il s'agit de faire face à des lacunes dans les instruments de contrôle des mouvements transfrontaliers de déchets dangereux et des déchets générés à bord des navires.

Conscient de cet enjeu de taille, le Secrétariat de la Convention de Bâle a récemment entrepris de travailler avec le PNUE. Via cette collaboration, le Secrétariat souhaite renforcer sa capacité de gestion des déchets dangereux de la Côte d'Ivoire de manière écologiquement rationnelle et ce, « au travers du développement d'un plan de gestion pour la circonscription maritime d'Abidjan »³⁸⁶. Ce projet régional englobe la problématique des résidus d'exploitation à bord des navires. En outre, il intègre l'OMI à la réflexion consistant à évaluer « les capacités de gestion des résidus MARPOL collectés dans le Port d'Abidjan »³⁸⁷. En toile de fond, ce projet permettra

³⁸¹ Ce paragraphe composé de cinq tirets est basé sur le travail effectué par : Groupe de travail à composition non limitée de la Convention de Bâle, *op. cit.*, p.5

³⁸² Groupe de travail à composition non limitée de la Convention de Bâle, *op. cit.*, p.5

³⁸³ CIEDT/DA, Rapport de la Commission internationale d'enquête sur les déchets toxiques déversés dans le district d'Abidjan, 19 février 2007, p.5

³⁸⁴ Groupe de travail à composition non limitée de la Convention de Bâle, *op. cit.*, p.5

³⁸⁵ Salle de presse, site officiel du PNUE, <http://www.unep.org/Documents.Multilingual/Default.asp?DocumentID=538&ArticleID=5836&l=fr>, consulté en juillet 2009

³⁸⁶ WE2C, *Conférence Internationale sur la gestion écologiquement rationnelle des résidus produits par les navires*, 2008, p.3

³⁸⁷ *Loc. cit.*

d'évaluer si un système d'alerte précoce entre les autorités d'Europe et d'Afrique, en collaboration avec l'Organisation Maritime Internationale se révèle viable.³⁸⁸

Enfin, il ne faudrait pas en venir à négliger les capacités locales de mobilisation voire de résilience. Si les instruments internationaux fournissent un cadre indispensable, certains auteurs rappellent « que la gouvernance mondiale de l'environnement - les éléments qui assurent la durabilité - reste à la traîne »³⁸⁹ et que « la mise en décharge des déchets toxiques par le Probo Koala en Côte d'Ivoire ou l'accumulation des volumes de déchets électroniques illustrent cette lacune »³⁹⁰.

Enfin, la coopération et la coordination entre les conventions traitant des polluants organiques persistants semblent nettement plus en avance. En effet, la Convention de Stockholm³⁹¹, la Convention de Rotterdam³⁹² et la Convention de Bâle sont étroitement liées car « elles ont recours à une mise en application commune pour alléger les obligations en matière de rapport et de surveillance des obligations des parties auprès de ces conventions »³⁹³. La première session du groupe de travail ad hoc commun sur l'amélioration de la coopération parmi les trois conventions a eu lieu en 2007.

2.3 Conclusion intermédiaire

Cette deuxième partie avait pour but de synthétiser les principaux éléments expliquant l'émergence de l'incident du Probo Koala alors que d'importants dispositifs légaux ont vu le jour. Pour ce faire, nous sommes d'abord partis de données tangibles caractérisant le contexte européen pour ensuite élargir notre champ d'analyse à une perspective davantage « internationale ». Nous avons procédé de la sorte car nous estimons que « les faits nourrissent la réflexion ».

Premièrement, nous avons exposé les tendances récentes relatives aux mouvements transfrontières légaux et illégaux de déchets. Le but de ce développement était de mettre en évidence la complexité de la législation européenne et par conséquent, de sa mise en œuvre. En outre, il s'agissait également d'expliquer pourquoi les données ne sont pas complètes. En effet, ces dernières sont supposées fournir des indications précieuses aux autorités veillant à l'exécution effective des directives et des lois. De plus, l'idée selon laquelle « les lois ne sont rien si les hommes ne les respectent pas » n'a pas été occultée durant notre développement.

³⁸⁸ Salle de presse, site officiel du PNUE, <http://www.unep.org/Documents.Multilingual/Default.asp?DocumentID=538&ArticleID=5836&l=fr>, consulté en juillet 2009

³⁸⁹ Conseil d'administration du PNUE, *Compte rendu du Conseil d'administration/Forum ministériel mondial sur l'environnement sur les travaux de sa vingt-quatrième session*, Nairobi, 2007, p.89

³⁹⁰ Conseil d'administration du PNUE, *op. cit.*, p.89

³⁹¹ Elle concerne les polluants organiques persistants

³⁹² Elle concerne la procédure de consentement préalable en connaissance de cause applicable dans le cas de certains produits chimiques dangereux

³⁹³ PNUE, *Tour d'horizon d'un environnement en pleine mutation*, Annuaire, 2008, p.15

De manière générale, nous nous sommes davantage attardés sur les exportations de déchets dangereux et sur celles de déchets à destination des pays non OCDE car l'affaire du Probo Koala s'inscrit dans ce contexte. Cependant, les données étudiées font peu référence au continent africain car les comptes-rendus des Etats membres se centrent essentiellement sur les déchets notifiés et que les rapports des douanes en matière d'expéditions de déchets non notifiés sont difficilement interprétables. En outre, les récents contrôles menés par l'IMPEL se sont prioritairement penchés sur quelques flux de déchets parmi lesquels ne figurent pas la catégorie des « déchets chimiques » (voire industriels). Les exportations de déchets électriques et électroniques ainsi que les véhicules en fin de vie attirent davantage l'attention du réseau IMPEL.³⁹⁴ D'ailleurs, les cas d'expéditions illégales de déchets à destination de l'Afrique qui ont été mis en évidence par cette asbl internationale font partie de ces catégories.³⁹⁵ Si cette approche ne nous a pas donné entière satisfaction, elle nous incite néanmoins à penser que des cas d'exportations illégales de déchets dangereux similaires au Probo Koala ont pu tromper la vigilance des institutions et des organismes mis en place tels que les douanes, les autorités mandatées par les Etats membres et l'IMPEL.

Deuxièmement, nous avons cherché à situer la problématique des déchets dangereux et du Probo Koala dans le contexte plus large du droit international. En effet, en filigrane de ce chapitre, nous montrons que les décisions internationales en matière d'environnement ont largement influencé le processus européen. Nous avons attiré l'attention du lecteur sur le caractère international du transport maritime et des ports de mer qui pose certains problèmes non encore résolus à l'heure actuelle. Bien qu'une réflexion existe, la question de l'articulation entre la Convention de Bâle et la Convention MARPOL n'est pas encore réglée.

Enfin, si certaines lacunes ont été relevées dans la Convention MARPOL et dans la Convention de Bâle, il convient de préciser que la littérature considère qu'elles restent, pour le moins, « de bons instruments en soi ».³⁹⁶ Les multiples révisions de MARPOL ont par exemple amené cette Convention à prendre en compte de nouvelles préoccupations environnementales telles que la réduction des déchets à la source.³⁹⁷ Plus concrètement, les auteurs déplorent la mauvaise mise en œuvre de ces Conventions par certains Etats qui ont besoin d'une assistance technique et de directives précises. Cette application lacunaire se traduit par « un manque flagrant de capacité de traitement à terre des résidus produits par les navires au plan mondial, ce qui constitue une menace permanente pour la santé et l'environnement »³⁹⁸.

³⁹⁴ Voir le sous-chapitre intitulé « Quels types de déchets sont concernés ? » (2.1.3.2.)

³⁹⁵ Pour plus de détails voir ETC/RWM, *Transboundary shipments of waste in the EU - Developments 1995-2005 and possible drivers*, ETC/RWM Technical Report 2008/1, 2008, p.176

³⁹⁶ WE2C, *The Environmentally Sound Management of Waste Generated at Sea*, Report 2008, p.35

³⁹⁷ Exemple : la quantité de résidus autorisée à laisser dans les cuves a été drastiquement réduite

³⁹⁸ WE2C, *Conférence Internationale sur la gestion écologiquement rationnelle des résidus produits par les navires*, 2008, p.4

3 MISE EN PERSPECTIVE

3.1 Un cas isolé ?

En 2006, l'estonien Stavros Dimas, alors commissaire européen à l'environnement annonçait que le Probo Koala n'était que « la partie émergée de l'iceberg ». D'après la Commission européenne, Mr Dimas a affirmé cela en connaissance de cause et se serait basé sur les résultats des inspections menées par le réseau IMPEL qui révèlent que dans certains cas, plus de 50 % des expéditions de déchets sont illégales.³⁹⁹

La littérature consultée qualifie de « déchets chimiques », de « slops » voire de « sludge », les déchets déversés par le Probo Koala. Cependant, au cours de notre analyse concernant les principaux types de déchets à destination de pays non OCDE, nous n'avons pas directement fait allusion à ces catégories. A quelle partie émergée de l'iceberg doit-on alors faire référence ?

Premièrement, signalons que l'affaire du Probo Koala a rapidement pris de l'ampleur et que sa répercussion dans les médias a été considérable. En effet, les auteurs ayant étudié cet incident indiquent que l'affaire a initialement été présentée comme « un banal phénomène de pollution dans une agglomération en proie à une insalubrité chronique »⁴⁰⁰ voire comme une « affaire politique »⁴⁰¹ plus qu'« écologique ».⁴⁰² Par la suite, l'une des principales préoccupations « tenait au fait que le navire, en provenance de l'Europe du Nord, avait fait escale dans un certain nombre de ports, dont quelques-uns situés en Afrique de l'Ouest »⁴⁰³. Cependant, la qualité de la couverture médiatique dont a joui cet incident doit être nuancée.⁴⁰⁴ En effet, certaines études stipulent que les médias et les campagnes d'information peuvent influencer l'opinion publique et les processus de confection des traités internationaux en matière d'environnement.⁴⁰⁵ D'après Susan Mac Donald, la couverture médiatique autour de l'incident du Probo Koala n'a pas joué ce rôle majeur et n'a pas fourni une information convaincante. En nous référant aux conclusions de l'auteur ainsi qu'à une analyse personnelle de la couverture médiatique sur l'affaire du Probo Koala⁴⁰⁶, nous estimons d'une part, que les quotidiens ont rarement établi un lien entre l'incident de dumping et l'existence des lois internationales (Convention de Bâle) empêchant ou punissant l'exportation de déchets dangereux vers les pays non OCDE. D'autre part, le lien entre l'incident

³⁹⁹ Parliamentary questions, Site du Parlement européen, <http://www.europarl.europa.eu/sides/getAllAnswers.do?reference=E-2006-4345&language=FR>, consulté en mai 2009

⁴⁰⁰ Bohand X., Monpeurt C., Bohand S., Cazoulat A., « Déchets toxiques déversés à Abidjan (Côte d'Ivoire) et conséquences sanitaires », in : *Revue de médecine tropicale*, 2007, n°67, p.622

⁴⁰¹ A cette période, la Côte d'Ivoire traversait une crise d'instabilité politique et faisait face à des agitations sociales.

⁴⁰² McDonald (Susan), « Improving Public Education on Global Environmental Treaties Using the Basel Convention as an Example », MIT-Harvard Public Disputes Program, Papers on International Environmental Negotiation, 2007, p. 133-152

⁴⁰³ Bohand X., Monpeurt C., Bohand S., Cazoulat A., *op. cit.*, p.623

⁴⁰⁴ Idée générale défendue par : McDonald (Susan), *op. cit.*, p. 133-152

⁴⁰⁵ Kollmus (Anja) « The Role of the Media in Addressing International Environmental Problems », in: Susskind (Lawrence) *Transboundary environmental negociation*, San Francisco, Jossey Bass, 2002, p.172-200

⁴⁰⁶ Voir Annexe 15, « Visibilité médiatiques du Probo Koala »

de dumping à Abidjan et la prévention de la pollution par les navires n'a, lui non plus, pratiquement pas été mentionné par les journalistes.⁴⁰⁷

Deuxièmement, les réseaux internationaux d'activistes jouent un rôle « irremplaçable »⁴⁰⁸ car ils font preuve d'une grande marge de manœuvre en termes d'investigation⁴⁰⁹ et de révélation de trafics. Si l'IMPEL s'est davantage penché sur certains flux de déchets plutôt que d'autres, ces réseaux semblent également se captiver pour la thématique des expéditions de déchets électroniques et de produits de seconde main. En effet, les derniers rapports publiés par l'ONG Basel Action Network⁴¹⁰ basée à Seattle et spécialisée sur les questions liées au commerce des toxiques (déchets toxiques, produits et technologies) et à ses impacts dévastateurs, font essentiellement état de la problématique des déchets électroniques mais aussi du démantèlement et des exportations de navires vers les pays non-OCDE. En outre, seule une étude publiée durant les années 2000 par Greenpeace International se distingue des thématiques citées ci-dessus. Elle propose un inventaire des principaux stocks de pesticides obsolètes et de polluants organiques persistants entreposés entre 1980 et 2000, par les pays OCDE en Afrique.⁴¹¹ Quant à l'association Robin des Bois, elle affirme que l'exportation de déchets industriels dangereux à destination de l'Afrique est freinée, « hors trafic en provenance des citernes et cales de navires »⁴¹². Sans fournir de données chiffrées, elle dénonce aussi des exportations vers l'Afrique de déchets de consommation usés et périmés (tels que des pneus, des huiles noires, des déchets d'équipements électriques et électroniques, des voitures, des poids lourds et du matériels agricoles) et hors d'usage suintant l'amiante, les hydrocarbures et les PCB. Enfin, le site d'Interpol a également été consulté et propose une étude récente sur les déchets électroniques intitulée « Electronic Waste and Organized Crime - Assessing the Links »⁴¹³. Bref, il semble qu'à l'heure actuelle, une attention plus accrue est accordée à certains flux tels que les équipements électriques et électroniques⁴¹⁴, les produits de seconde main, les déchets d'équipements électriques et électroniques et les vieux navires destinés à être démantelés.

⁴⁰⁷ Voir Annexe 15, « Visibilité médiatiques du Probo Koala »

⁴⁰⁸ D'après Fatma-Zohra Ksenti, Rapporteur spécial pour la Commission des droits de l'homme de l'ONU en 2000. (Source : Bertolini (Gérard), « La régulation des mouvements trans-frontières de déchets. Un dispositif à consolider », *Géographie Economie Société*, 5, 2003, p. 98)

⁴⁰⁹ Marthoz (Jean-Paul), « Les ONG à la conquête du territoire journalistique », conférence donnée à l'ULB, le 3 mai 2006. Jean-Paul Marthoz est le directeur international de l'information à Human Rights Watch et conseiller éditorial d'*Enjeux internationaux*.

⁴¹⁰ <http://www.ban.org/>

⁴¹¹ Greenpeace International, *POPs in Africa – Hazardous waste trade 1980-2000 – Obsolete pesticide stockpiles*, 2001

⁴¹² Probo Koala, déversement de déchets toxiques en Côte d'Ivoire, site de l'association Robin des Bois, http://www.robindesbois.org/communiqués/dechet/om/2006/notes_probo_koala_1009.html, consulté en mai 2009

⁴¹³ Interpol's publications, Site d'Interpol, <http://www.interpol.int/Public/ICPO/FactSheets/Wastereport.pdf>, consulté en août 2009

⁴¹⁴ « Les EEE deviennent des DEEE si leur détenteur s'en défait ou a l'intention ou l'obligation de s'en défaire. Pour en juger, il est nécessaire d'examiner l'histoire des articles au cas par cas. Toutefois, les équipements électriques et électroniques présentent des caractéristiques susceptibles d'indiquer s'il s'agit ou non de déchets » (Source : DG Environnement, site de la Commission européenne, http://ec.europa.eu/environment/waste/shipments/pdf/cg1_fr.pdf, consulté en août 2009)

Par ailleurs, nous avons montré dans la deuxième partie de ce mémoire que les rapports officiels ne sont pas toujours exhaustifs. Par exemple, il n'est pas possible de déterminer tous les types de déchets concernés par les activités illégales car la plupart de celles-ci restent cachées, passent à travers les mailles du filet ou ne sont pas prises en compte dans les statistiques pour différentes raisons mentionnées ci-dessus. Une analyse plus fine des comptes-rendus des Etats membres peut néanmoins nous offrir des pistes de réflexion puisqu'ils accordent la même attention à tous les types de déchets. En partant du principe que les comptes-rendus des Etats membres offriraient sans doute plus d'opportunités de trouver des cas d'expéditions illégales similaires à l'affaire du Probo Koala, nous y avons sélectionné cinq cas.⁴¹⁵

Figure 9 : Autres cas d'exportations illégales « similaires »⁴¹⁶

Année	Type de déchets	Quantité	Pays d'origine	Pays de transit	Pays d'importation
2001	Substances chimiques	29 containers	USA	Pays-Bas	Nigeria
2001	Déchets chimiques corrosifs	130 barils	Allemagne	/	Russie
2002	Déchets de pétrole	50 litres	Allemagne	/	Nigeria
2004	Déchets chimiques	39,8 tonnes	Lituanie	/	Russie
2004	Déchets chimiques	/	/	/	Grande-Bretagne

Deux de ces cinq exemples mettent en cause à la fois une puissance européenne (les Pays-Bas ou l'Allemagne) et un pays africain (le Nigeria). Ces transferts de déchets sont tous deux « illicites » car ils ont été effectués « sans notification à l'ensemble des autorités compétentes concernées »^{417, 418}. En outre, l'autorité compétente de l'Etat d'exportation responsable de la notification est désignée comme responsable de l'illégalité commise.⁴¹⁹

L'exportation de 29 containers à destination du Nigeria (voir figure 9) a retenu notre attention car ils ont transité via un port hollandais, celui de Rotterdam. D'après Nancy Isarin⁴²⁰, ce type d'affaire n'est pas fréquemment révélé car il met en cause un transfert en provenance des Etats-Unis alors que les contrôles européens et les inspecteurs compétents s'intéressent principalement

⁴¹⁵ Critères de sélection : il doit s'agir de cas d'exportation de déchets dont la composition est similaire à ceux du Probo Koala, c'est-à-dire, des déchets répertoriés sous le vocable de « chimiques » ou des déchets contenant des résidus de « pétrole ». En outre, nous avons exclu de notre sélection, les exportations de déchets électroniques et de seconde main qui auraient été « contaminés » par des substances chimiques ou des résidus de pétrole.

⁴¹⁶ Le relevé de ces différents cas a été effectué grâce au document : ETC/RWM, *Transboundary shipments of waste in the EU - Developments 1995-2005 and possible drivers*, ETC/RWM Technical Report 2008/1, 2008, p.131, 179, 126, 134, 80, 160.

⁴¹⁷ Article 2, §35, a) du R (CE) n°1013/2006,

⁴¹⁸ ETC/RWM, *Transboundary shipments of waste in the EU - Developments 1995-2005 and possible drivers*, ETC/RWM Technical Report 2008/1, 2008, p.131 et 134.

⁴¹⁹ *Loc. cit.*

⁴²⁰ Personne de référence et de contact du secrétariat de l'IMPEL TSF

aux cargaisons au partant d'Europe.⁴²¹ La société de produit chimique (Pyramid) a plaidé coupable et reconnaît avoir exporté des déchets dangereux à l'extérieur des Etats-Unis et ce, sans l'autorisation du pays de réception. Lorsque les containers ont atteint les Pays-Bas, territoire de transit, une enquête a été lancée par le ministère hollandais. Les autorités nigériennes ont répondu qu'ils étaient incapables de localiser la firme réceptionnaire. Les Pays-Bas n'ont donc pas permis le transport des matières à destination du Nigeria.⁴²² Davantage d'informations concernant cette affaire sont accessibles sur le site de l'Agence américaine de protection de l'environnement.⁴²³

Au vu de ces différentes pistes de recherche, nous concluons que le nombre de cas documentés d'expéditions de déchets dangereux chimiques à destination de l'Afrique semble avoir diminué alors que la vigilance des institutions a augmenté ces dernières années.⁴²⁴ Nous n'avons cependant pas trouvé assez d'éléments pour confirmer ou infirmer que les expéditions de déchets chimiques vers l'Afrique ont réellement diminué car nous l'avons évoqué plus haut, ce qui est illégal est davantage dissimulé.

Cependant, une piste d'investigation à récemment été évoquée par l'ONU. D'après les informations dont dispose son bureau contre la drogue et le crime, les lieux de décharges sur terre auraient actuellement moins de succès que ceux fournis par la haute mer, plus difficiles à documenter.⁴²⁵ Il serait toutefois hâtif d'affirmer que l'augmentation des décharges en haute mer a une conséquence sur le nombre d'expéditions de déchets chimiques en Afrique.

3.2 Critiques et améliorations

Il est reconnu que les navires opérant sur l'océan génèrent des déchets durant leur voyage et disposent d'un minimum d'espace pour les détenir.⁴²⁶ Le chapitre suivant propose donc quelques pistes de réflexion concernant les améliorations à envisager dans le cadre spécifique de notre analyse de cas du Probo Koala. Pour ce faire, nous partons du constat établi par Louise de la Fayette, professeur à l'institut maritime de l'université de Greenwich : « les navires ont le choix entre deux espaces pour décharger leurs déchets, la mer ou un port ». ⁴²⁷

3.2.1 Faciliter la collecte et le partage de l'information

Le WE2C préconise « une plus grande traçabilité des déchets d'exploitation des navires après leur collecte par les installations de réception portuaires jusqu'à ce qu'ils soient traités, recyclés ou

⁴²¹ Correspondance avec Nancy Isarin, email reçu le 27/05/2009

⁴²² EPA, *In re Pyramid Chemical Company – Default order and final decision*, 2004, p.674

⁴²³ United State environmental protection agency (EPA), <http://www.epa.gov/>

⁴²⁴ United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC), *Transnational Trafficking and the Rule of Law in West Africa: A Threat Assessment*, 2009, p.56

⁴²⁵ *Loc. cit.*

⁴²⁶ United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC), *op. cit.*, p.56

⁴²⁷ WE2C, *The Environmentally Sound Management of Waste Generated at Sea*, Report 2008, p.11

éliminés sur terre »⁴²⁸. En effet, qu'il s'agisse ou non de déchets issus d'un raffinage de pétrole, un système d'infrastructures de réception portuaires efficient aurait pu prévenir certaines conséquences engendrées par le déversement de déchets à Abidjan. Un système efficace et proactif d'échange d'informations entre les navires, les responsables des infrastructures de réception portuaires ainsi qu'une meilleure information du public doivent donc être assurés.

3.2.1.1 Revoir le système de notification

La directive 2000/59/CE stipule qu'il incombe aux capitaines des navires de « compléter fidèlement et exactement le formulaire de l'annexe II et notifier ces renseignements à l'autorité ou à l'organisme désigné à cet effet par l'État membre dans lequel le port est situé »⁴²⁹. Par ce biais, les autorités portuaires et les opérateurs des terminaux prennent donc connaissance des besoins de chaque navire en termes d'infrastructures de collecte.⁴³⁰

Mais selon le point de vue de l'industrie, 50% des renseignements à notifier avant d'entrer dans un port par les formulaires MARPOL ou la directive européenne ne peuvent être fournis facilement.⁴³¹ Dans certains cas, les contractants seraient tenus de fournir des informations sur l'origine des déchets liquides et/ou leur nom scientifique.⁴³² L'affaire du Probo Koala a mis en évidence cette difficulté puisque le capitaine du navire avait initialement annoncé qu'il débarquait des déchets d'exploitation relevant du régime de l'Annexe I de la Convention MARPOL. La société APS, alertée par l'odeur, avait rapidement conclu qu'il ne s'agissait pas de slops ordinaires.

La composition particulière des déchets et leur dangerosité étaient cependant connues de l'affréteur Trafigura comme le montre l'email que ce dernier a envoyé à Waibs.⁴³³ Lors d'un transfert transfrontalier de déchets destinés à être éliminés ou valorisés, le règlement 1013/2006/CE prévoit que la notification permette « aux autorités compétentes d'être dûment informées de manière à pouvoir prendre toutes les mesures nécessaires à la protection de la santé humaine et de l'environnement »⁴³⁴. Compte tenu des compétences et des responsabilités générales de l'affréteur et de l'armateur lors de l'exploitation d'un navire, ils devraient, dans la mesure du possible, compléter ou du moins, approuver, les documents de notification concernant les transferts et les dépôts de déchets et de résidus se trouvant à bord des navires.

La Convention MARPOL se préoccupe des déchets qui sont produits à bord d'un navire ; la Convention de Bâle s'intéresse à ce qui arrive à ces déchets, une fois sur terre ; les pays où seront

⁴²⁸ WE2C, Conférence Internationale sur la gestion écologiquement rationnelle des résidus produits par les navires, 2008, p.1

⁴²⁹ Article 6, §1 de la directive 2000/59/CE

⁴³⁰ REMPEC, *Installations de réception portuaires pour la collecte et le traitement des ordures de navires, des eaux de cale et des résidus d'hydrocarbures*, Rapport final, 2003, p.7

⁴³¹ WE2C, *The Environmentally Sound Management of Waste Generated at Sea*, Report 2008, p.38

⁴³² *Loc. cit.*

⁴³³ Seck (Cheikh Yerim), « La marché noir des déchets toxiques, Les dessous du scandale », *Jeune Afrique*, n°2384, du 17/09/2006 au 23/09/2006

⁴³⁴ Règlement (CE) No 1013/2006 du Parlement européen et du Conseil du 14 juin 2006 concernant les transferts de déchets, point (14)

déposés les déchets et les résidus se trouvant à bord des navires ont chacun leur propre système de traitement.⁴³⁵ Cependant, nous avons mis en évidence la difficulté juridique que représente le déchargement d'une partie d'une cargaison de déchets dans un port suivi de son rechargement sur le même navire.

En effet, il n'est stipulé nulle part que cela traduit un « mouvement transfrontière » au sens de la Convention de Bâle. Confrontés à ce problème complexe, les experts pourraient, dans un premier temps, se pencher sur la compatibilité entre le formulaire de notification de la directive 2000/59/CE⁴³⁶ et du règlement 1013/2006/CE⁴³⁷. Une rubrique supplémentaire pourrait par exemple être incorporée au document de notification de la directive 2000/59/CE stipulant le genre d'opérations dont les déchets déposés feront l'objet. Cette mention supplémentaire aurait comme conséquence bénéfique d'assurer une meilleure traçabilité des déchets et des résidus d'exploitation déposés par les navires dans les ports.

3.2.1.2 Avantages de l'outil électronique

Par ailleurs, les ports proposant des infrastructures de réception des déchets des navires doivent être connus des opérateurs maritimes. La base de données de l'OMI « Global Integrated Shipping Information System » (GISIS) représente à ce titre une initiative intéressante. Une rubrique intitulée « Reported Cases of Alleged Inadequacy of Reception Facilities and the Follow-up Response by Port States » permet aux opérateurs maritimes de signaler les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison qu'ils jugent non conformes ou inadéquates aux dépôts.

Les opérateurs maritimes encodent régulièrement leurs plaintes et leurs remarques sur cette base de données GISIS.⁴³⁸ Cependant, aucune rubrique ne fait allusion aux difficultés rencontrées au port d'Abidjan.⁴³⁹ En outre, la Côte d'Ivoire n'a transmis aucune information à l'IMO quant à la présence ou non d'installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison.⁴⁴⁰ Le même constat peut être établi pour d'autres pays d'Afrique.

D'après l'analyse du WE2C, les propriétaires des navires sont davantage enclin à poster un commentaire lorsqu'ils ne peuvent pas obtenir l'autorisation de déposer leurs déchets dans de brefs délais ou à peu de frais.⁴⁴¹ En effet, aucune plainte ne semble remettre en cause la façon dont les ports gèrent leurs déchets (écologiquement ou pas). Par contre, elles mettent en évidence le manque d'infrastructures de certains ports en ce qui concerne particulièrement les déchets relevant

⁴³⁵ WE2C, *The Environmentally Sound Management of Waste Generated at Sea*, Report 2008, p.50

⁴³⁶ Annexe II de la directive 2000/59/CE

⁴³⁷ Annexe IA du Règlement CE n° 1013/2006

⁴³⁸ Global Integrated Shipping Information System, site de l'IMO, <http://gis.imo.org/Public/>, consulté en juillet 2009

⁴³⁹ Alleged Inadequacies, site de l'IMO, <http://gis.imo.org/Public/PRF/ReportedCases.aspx>, consulté en juillet 2009

⁴⁴⁰ Search by Port(s) and Waste Category(ies), site de l'OMI, <http://gis.imo.org/Public/PRF/SearchPort.aspx>, consulté en juillet 2009

⁴⁴¹ WE2C, *The Environmentally Sound Management of Waste Generated at Sea*, Report 2008, p.47

de l'annexe I de MARPOL, à savoir, les hydrocarbures, y compris les eaux de cale polluées, les résidus d'hydrocarbures, les eaux de ballast souillées, les tartres et les boues provenant du nettoyage des citernes, ainsi que les mélanges d'hydrocarbures contenant des substances chimiques.⁴⁴²

L'idée ici est donc de faciliter les démarches pour les navires afin qu'ils trouvent les infrastructures de réception portuaires appropriées à leur cargaison. L'outil informatique fournit un moyen efficace d'obtenir les informations recherchées à condition qu'il permette de prendre en compte tous les aspects de la problématique (y compris la gestion écologique des déchets et résidus transportés par les navires) et pas seulement les facteurs de rentabilité sur le court terme.

3.2.1.3 Améliorer l'information au public

Une meilleure communication entre les acteurs impliqués dans le secteur maritime est indispensable. Mais ces préoccupations plus « techniques » ne doivent pas minimiser l'importance de l'opinion publique en tant que facteur d'influence voire, moteur de changement. En effet, la Commission des droits de l'homme de l'ONU s'intéresse également à la question des transferts transfrontaliers de déchets toxiques. Elle perçoit « l'accès à l'information sur les produits et déchets toxiques et dangereux et leurs effets sur l'environnement, et la diffusion de cette information, comme indispensables à la garantie d'autres droits tels que le droit à la vie, le droit à la santé et le droit à une alimentation adéquate »⁴⁴³.

En nous référant à l'article de Susan Mac Donald⁴⁴⁴ ainsi qu'à notre analyse de contenu de presse⁴⁴⁵, nous avons observé que la Convention de Bâle et la Convention MARPOL ont été peu portées à la connaissance du public « alors que les États membres sont chargés de leur diffusion et de leur mise en application assorties d'un rapport annuel »⁴⁴⁶. Le PNUE n'a pratiquement pas été évoqué dans la presse, « l'institution est presque invisible dans les médias »⁴⁴⁷. Susan Mac Donald dénonce donc un manque d'efficacité de l'information destinée au public à travers les médias et les formats édités par le PNUE.⁴⁴⁸ Elle regrette entre autres que le PNUE n'ait pas clairement désigné les responsables de la contamination à Abidjan.⁴⁴⁹ D'après l'auteur, l'organisation devrait adopter une démarche plus large d'éducation du public qui dépasserait les communiqués de presse et les communications de crise pour adopter une approche de marketing social (de relation

⁴⁴² Voir Annexe 16, « Analyse des plaintes déposées sur la base de données GISIS sur la période 2005-2009 »

⁴⁴³ Système de diffusion électronique des documents de l'ONU, Site des Nations Unies, <http://daccessdds.un.org/doc/UNDOC/GEN/G08/107/16/PDF/G0810716.pdf?OpenElement>, consulté en juillet 2009

⁴⁴⁴ McDonald (Susan), « Improving Public Education on Global Environmental Treaties Using the Basel Convention as an Example », MIT-Harvard Public Disputes Program, Papers on International Environmental Negotiation, 2007, p. 133-152

⁴⁴⁵ Voir annexe 14, « Visibilité médiatiques du Probo Koala »

⁴⁴⁶ Houenou-Agbo (Yveline Marie Thérèse), « Éthique de l'environnement : problématique des déchets toxiques en Afrique », 5^{ème} session ordinaire de la Commission mondiale de l'éthique des connaissances scientifiques et des technologies, Dakar, 2006, p.4

⁴⁴⁷ McDonald (Susan), *op. cit.*, p.140

⁴⁴⁸ *Ibid.*, p.133

⁴⁴⁹ *Ibid.*, p.139

publique). Les préoccupations du public et la volonté politique, indispensables à l'exécution des traités en matière de mouvement de déchets, seraient ainsi améliorées.⁴⁵⁰

Enfin, Susan Mac Donald se positionne en faveur d'une association entre l'UNEP et quelques ONG comme le BAN ou Greenpeace. Ceci pourrait minimiser les faiblesses de l'un et accroître la crédibilité des autres aux yeux des décideurs politiques.⁴⁵¹

3.2.2 Composer avec les dynamiques locales

La prise en compte des ressources locales qu'une communauté possède pour relever les défis de son environnement social et naturel constitue une étape indispensable pour qu'un changement ait lieu dans toute société.⁴⁵² C'est donc à ce stade qu'il nous semble important de mettre en valeur quelques outils juridiques dont s'est dotée la Côte d'Ivoire.

3.2.2.1 Mise en œuvre des régimes existants

Une analyse de la gestion des déchets ménagers à Abidjan démontre que les moyens imputés à la gestion locale des déchets ménagers sont insuffisants, que la propreté des communes n'est pas atteinte et que la population n'est pas concertée sur ces matières.⁴⁵³ De manière générale, l'autonomie communale en matière de gestion de déchets n'est pas assurée et les multiples entreprises ayant cette charge ne parviennent pas à garantir à la population un environnement sain.⁴⁵⁴ Il était donc logique que la gestion des déchets du Probo Koala pose des difficultés.

Ensuite, si les Convention internationales n'ont pas eu l'occasion d'être appliquées, il aurait pu en être autrement avec la Convention d'Abidjan qui prévoit le cadre juridique de toute action nationale ou régionale en lien avec la protection et le développement du milieu marin et des zones côtières de la région.⁴⁵⁵ « Le problème demeure cependant que, dans les faits, la Convention de Bamako comme la Convention d'Abidjan ne sont pas vraiment transposées par les Etats »⁴⁵⁶ alors qu'elles constituent des « étapes importantes de la construction d'un droit africain de l'environnement »⁴⁵⁷.

Par ailleurs, la Côte d'Ivoire s'était équipée d'un décret⁴⁵⁸ relatif à l'organisation du plan d'intervention d'urgence contre les pollutions en mer, en lagune ou dans les zones côtières.⁴⁵⁹ Mais les déchets du Probo Koala ont été déversés sur différents sites situés sur la terre ferme, ce

⁴⁵⁰ *Ibid.*, p.140

⁴⁵¹ *Ibid.*, p.141

⁴⁵² D'après Verhelst (Thierry), conférencier dans le cadre des ateliers organisés par la Coopération technique belge en février 2009

⁴⁵³ Houenou-Agbo (Yveline Marie Thérèse), *op. cit.*, p.253

⁴⁵⁴ *Loc. cit.*

⁴⁵⁵ Granier (Laurent), *Aspects contemporains du droit de l'environnement en Afrique de l'Ouest et centrale*, Suisse, UICN, 2008, p.131

⁴⁵⁶ *Ibid.*, p.6

⁴⁵⁷ *Ibid.*, p.7 et 8

⁴⁵⁸ Décret n°85-949 du 12 septembre 1985

⁴⁵⁹ Granier (Laurent), *op. cit.*, p.150

qui a mis en valeur les limites d'application du décret.⁴⁶⁰ La Cellule opérationnelle de coordination du plan national de lutte contre les déchets toxiques confirme que la gestion de la phase aigüe de la crise s'est faite sur la base de plans d'urgence sectoriels « en l'absence d'un véritable plan stratégique national de lutte contre les déchets toxiques »⁴⁶¹.

3.2.2.2 Développement communautaire⁴⁶²

Dans ce cadre, il s'agit d'améliorer la participation de la communauté ivoirienne à l'élaboration et à la mise en oeuvre des politiques nationales et à la dissémination du savoir scientifique dont elle a besoin. Des institutions ivoiriennes⁴⁶³ œuvrent au renforcement des capacités en sciences environnementales. Mais d'après Yveline Marie Thérèse Houenou-Agbo, « la recherche reste le parent pauvre de l'enseignement »⁴⁶⁴ ce qui explique pourquoi « les chercheurs contribuent peu à la résolution des problèmes de leur communauté »⁴⁶⁵.

Selon l'auteur, l'approche « écosystème et santé humaine »⁴⁶⁶ du Centre de recherche pour le développement international (CRDI) constituerait une voie à suivre qui répondrait aux besoins de formation et d'éducation utile aux décideurs, aux chercheurs et à la communauté ivoirienne dans son ensemble.⁴⁶⁷ Ce programme permet aux chercheurs de s'intéresser aux enjeux politiques et tente de renforcer leurs capacités d'influer sur les politiques en leur permettant de parfaire leurs connaissances.⁴⁶⁸

Depuis 1999, le Sénégal abrite le Centre Régional de la Convention de Bâle pour les pays africains francophones. A l'échelle du continent, on en dénombre quatre.⁴⁶⁹ De manière générale, ils ne répondent pas pleinement aux besoins spécifiques des différentes régions en matière de formation et de transfert de technologies concernant le traitement des déchets dangereux prioritaires en Afrique.⁴⁷⁰ Le Nouveau Partenariat pour le Développement de l'Afrique (NEPAD)⁴⁷¹, vision et cadre stratégique pour la « Renaissance de l'Afrique », insiste également

⁴⁶⁰ *Ibid.*, p.150

⁴⁶¹ Cellule opérationnelle de coordination du plan national de lutte contre les déchets toxiques, *Plan stratégique national 2006-2009 de lutte contre les déchets toxiques du Probo Koala et de leur impact sur l'environnement et la santé de la population*, 2006, p.5

⁴⁶² D'après l'expression de Houenou-Agbo (Yveline Marie Thérèse), *op. cit.*, p.6

⁴⁶³ Le « laboratoire des sciences de l'environnement de l'Université d'Abobo-Adjamé, et le CSRS Abidjan » d'après l'auteur.

⁴⁶⁴ Houenou-Agbo (Yveline Marie Thérèse), *op. cit.*, p.5

⁴⁶⁵ *Loc. cit.*

⁴⁶⁶ CRDI, *Rapport annuel 2007-2008, Edition Centre de recherches pour le développement international*, Canada, 2008, p.18

⁴⁶⁷ Houenou-Agbo (Yveline Marie Thérèse), *op. cit.*, p.6

⁴⁶⁸ Descriptif du programme Écosystèmes et santé humaine, Site du CRDI, http://www.idrc.ca/fr/ev-68488-201-1-DO_TOPIC.html, consulté en août 2009

⁴⁶⁹ Afrique du Sud, Egypte, Nigéria et Sénégal

⁴⁷⁰ Widawsky (Lisa), « In my backyard : how enabling hazardous waste trade to developing nations can improve the Basel convention's ability to achieve environmental justice », *Environmental Law*, Vol. 38 Issue 2, 2008, p.606

⁴⁷¹ L'organisation est née d'un mandat donné aux cinq Chefs d'Etat initiateurs (Afrique du Sud, Algérie, Egypte, Nigeria, Sénégal) par l'Organisation de l'Unité Africaine (OUA) afin de promouvoir un cadre socio-économique intégré de développement pour l'Afrique.

sur le besoin d'entamer le renforcement des capacités des Centres Régionaux de la Convention de Bâle pour les pays d'Afrique.⁴⁷²

3.2.3 Prévention

3.2.3.1 Infrastructures portuaires

L'Union européenne promeut la sécurité des transports et la protection de l'environnement marin. Cette tâche retient particulièrement son attention car plus de 600 ports importants sont sous la responsabilité de 25 Etats membres. Ils traitent environ 90% du commerce extérieur de l'UE et 35% du commerce intracommunautaire.⁴⁷³ En outre, les transports maritimes internationaux prennent de l'ampleur, davantage de déchets émanent de cette activité et de nouveaux flux de déchets font leur apparition.⁴⁷⁴

3.2.3.1.1 Système de certification⁴⁷⁵

MARPOL ne fournit pas de normes détaillées pour la construction et l'exploitation des infrastructures de réceptions portuaires. Comment dès lors garantir « une plus grande traçabilité des déchets d'exploitation des navires après leur collecte par les installations de réception portuaires jusqu'à ce qu'ils soient traités, recyclés ou éliminés sur terre »⁴⁷⁶ ?

Le WE2C se positionne en faveur d'un système de certification des installations portuaires qui permettrait de démontrer que le port est équipé d'installations capables de recevoir certains types de résidus produits par les navires et que ces derniers, une fois réceptionnés, seront gérés selon des normes et standards internationaux.⁴⁷⁷ Dans ce cadre, l'établissement d'une nouvelle norme ISO⁴⁷⁸ applicable au-delà des frontières nationales et européennes pourrait constituer la base de ce système de certification des installations de réception portuaires.⁴⁷⁹

Les travaux du REMPEC offrent certes, matière à réflexion puisqu'ils se penchent sur la question des installations de réception portuaires pour la collecte et le traitement des ordures de navires, des eaux de cale et des résidus d'hydrocarbures. Cependant, cette étude pilote s'intéresse uniquement à la zone géographique de la Méditerranée. En outre, elle identifie la difficulté du traitement des résidus d'hydrocarbures contenant des produits chimiques provenant du raffinage

⁴⁷² Journée africaine de l'environnement, Site du Centre Régional de la Convention de Bâle pour les Pays Francophones d'Afrique, http://www.crcb-afr.org/Microsoft%20Word%20-%20RAPPORT%20JAE_17_03_08.pdf, consulté en août 2009

⁴⁷³ EMSA, *Une navigation plus sûre et moins polluante au sein de l'Union européenne*, Luxembourg, Offices des publications officielles des Communautés européennes, 2006, p.1

⁴⁷⁴ Les résidus liés au ballast constituent également un enjeu pour l'UE.

⁴⁷⁵ Soutenu par le WE2C

⁴⁷⁶ WE2C, *Conférence Internationale sur la gestion écologiquement rationnelle des résidus produits par les navires*, 2008, p.1

⁴⁷⁷ *Ibid.*, p.5

⁴⁷⁸ ISO 9000 (manuel qualité, procédures, enregistrements de qualité et logiciel pour satisfaire les exigences de la norme) et 14 001 (management environnemental)

⁴⁷⁹ WE2C, *The Environmentally Sound Management of Waste Generated at Sea*, Report 2008, p.45

ou du nettoyage des réservoirs. Ils nécessitent « un traitement avancé qui n'est pas toujours disponible aux installations existantes de réception »⁴⁸⁰. Il est donc important d'assurer la conformité des installations à des restrictions d'exploitation sérieuses.⁴⁸¹

En outre, cette démarche de normalisation permettrait aux utilisateurs et aux opérateurs maritimes de se démarquer de leurs concurrents en choisissant de déposer leurs résidus dans des ports qui proposeraient de garantir une meilleure traçabilité pour les déchets d'exploitation des navires. Cette mesure permettrait de maintenir une distinction entre les récupérateurs de déchets générés à terre et ceux qui ont la tâche de collecter les déchets générés en mer.

3.2.3.1.2 Système de frais d'utilisation

Une fois ces structures spécialisées établies, un nouveau système tarifaire efficace pourrait alors voir le jour.

L'affaire du Probo Koala a montré qu'une manipulation saine des déchets dépend principalement des procédures mises en place dans un port. Tout comme le stipule la directive 2000/59/CE, « le régime de redevances devrait encourager le dépôt des déchets d'exploitation des navires dans les ports plutôt que leur rejet en mer »⁴⁸². Cependant, Ludwig Krämer⁴⁸³ soutient que ce système de frais n'est pas pleinement effectif.⁴⁸⁴

En effet, ce régime n'est pas harmonisé en Europe car de nombreux outils permettent aux ports de taxer les dépôts de résidus d'exploitation des navires et les divers déchets dont ils se séparent. Premièrement, les bateaux contribuent au coût des installations de réception portuaires peu importe qu'ils utilisent ou non les équipements. Dans certains ports, ils peuvent déposer leurs déchets dans les installations prévues sans aucune limitation de volume (cotisation indirecte). Mais dans d'autres ports, les utilisateurs des infrastructures sont taxés en fonction des types et des quantités de déchets générés et qu'ils délivrent réellement dans les ports (système de cotisation directe).⁴⁸⁵

Ainsi, le principe du pollueur-payeur⁴⁸⁶ est « à la base de l'utilisation de toutes sortes d'instruments économiques en matière d'environnement »⁴⁸⁷. Les producteurs de déchets tout comme les propriétaires de bateaux assument donc une partie des coûts de l'élimination ou de la

⁴⁸⁰ REMPEC, *Installations de réception portuaires pour la collecte et le traitement des ordures de navires, des eaux de cale et des résidus d'hydrocarbures*, Rapport final, 2003, p.54

⁴⁸¹ *Loc. cit*

⁴⁸² Directive 2000/59/CE, (14)

⁴⁸³ Expert en droit international de l'environnement et ex membre de la Commission européenne, DG Environnement

⁴⁸⁴ Krämer (Ludwig), *Droit sur les déchets de l'UE*, Centre d'études et de recherches internationales, les écoles d'été Cérium 2007, Montréal <http://www.cerium.ca/Dechets>

⁴⁸⁵ Paragraphe basé sur : WE2C, *The Environmentally Sound Management of Waste Generated at Sea*, Report 2008, p.25-26

⁴⁸⁶ Reconnu par l'Acte Unique européen comme principe fondateur de la politique européenne de l'environnement

⁴⁸⁷ Renaudière (Philippe), *Aspects juridiques de l'environnement*, Presses universitaires de Bruxelles, 2008, p.113

valorisation de leurs déchets. Une harmonisation des frais d'utilisation des installations pourrait toutefois inciter les opérateurs maritimes à choisir les infrastructures de réception portuaires en fonction de critères novateurs (environnementaux, par exemple). Un tel système ne sera efficace que s'il ne dissuade pas les bateaux entrant dans un port d'utiliser les installations existantes.⁴⁸⁸

3.2.3.2 Analyse du cycle de vie des déchets

Nous pouvons cependant adresser une critique aux différentes pistes d'améliorations évoquées dans la partie intitulée « Infrastructures portuaires ». Elles relèvent uniquement d'une approche *end of pipe*⁴⁸⁹ traitant la pollution par le biais d'un dispositif technique intervenant en fin de processus. Cependant, « il devient de plus en plus clair que cette démarche ne suffit pas »⁴⁹⁰.

L'affaire du Probo Koala nous a amplement démontré que le pistage des déchets depuis leur génération (en mer ou non) jusqu'au site de stockage, de traitement et d'élimination n'est pas simple. Une procédure a néanmoins été mise au point permettant de suivre le cycle d'un « produit » du « berceau à la tombe ». L'analyse du cycle de vie (ACV), appelée aussi « écobilan », est une méthodologie fournissant un moyen efficace et systématique pour évaluer l'impact sur l'environnement, d'un produit, d'un service ou d'un procédé. En outre, elle permet d'identifier les étapes du cycle de vie d'un produit/procédé/ou service responsable des principaux impacts directs et indirects engendrés, ainsi que les substances en cause.

Une ACV pourrait par exemple servir à évaluer les services rendus par les navires de la famille des OBO (Ore, bulk, oil) à laquelle appartient le Probo Koala. En se focalisant sur les résidus générés par ces services ainsi que sur les flux de matières entrants et sortants, cette ACV permettrait d'identifier les résidus générés par cette activité et les réactions possibles entre les substances transportées (les résidus engendrés). A partir de ces enseignements, des recommandations pourraient être formulées au secteur. En outre, un écobilan pourrait également se focaliser sur les procédés permettant de gérer les déchets générés par les bateaux, c'est-à-dire, sur les installations de réception des résidus, elles-mêmes. Le but fondamental d'une ACV étant de réduire la pression d'un produit, d'un service ou d'un procédé sur l'environnement tout au long de son cycle de vie, elle permettrait d'établir des critères d'efficacité en termes d'élimination ou de valorisation des résidus d'exploitation des navires. En effet, les activités de gestion des déchets dans une zone portuaire « devraient être effectuées de telle manière à empêcher la pollution de l'environnement »⁴⁹¹. Par ailleurs, ces critères pourraient être pris en compte lors de la certification d'équipements portuaires.

⁴⁸⁸ Krämer (Ludwig), *Droit sur les déchets de l'UE*, Centre d'études et de recherches internationales, Montréal, les écoles d'été Cérium 2007

⁴⁸⁹ Erkman (Suren), *Vers une écologie industrielle*, Genève, Editions Charles Léopold Mayer, 2004, p.15-23

⁴⁹⁰ *Ibid.*, p.22

⁴⁹¹ REMPEC, *Installations de réception portuaires pour la collecte et le traitement des ordures de navires, des eaux de cale et des résidus d'hydrocarbures*, Rapport final, 2003, p.54

3.2.4 Répression

3.2.4.1 Protection de l'environnement par le droit pénal européen

Dans cette partie consacrée aux « améliorations » et aux pistes de réflexion, il s'agit également de montrer que la politique environnementale en matière de déchets peut également servir de « levier » afin de promouvoir le droit pénal au niveau européen. En effet, le débat autour du Probo Koala a au moins le mérite d'avoir mis en évidence la question des instruments de droit pénal sanctionnant les crimes environnementaux.⁴⁹²

3.2.4.1.1 Développement de directives adaptées

Premièrement, la directive 2005/35/CE⁴⁹³ « relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions » incrimine les rejets de substances polluantes. Elle s'applique aux rejets provenant de tout type de navire, quel que soit son pavillon, à l'exception des navires de guerre ou exploités par un État à des fins gouvernementales et non commerciales. D'après cette directive, « les déversements d'hydrocarbure ou de certaines substances liquides nocives en provenance des navires doivent être considérés comme une infraction et sanctionnés de manière appropriée, lorsqu'ils ont été commis intentionnellement, témérement ou par suite d'une négligence grave »⁴⁹⁴. Elle est davantage liée à la philosophie de la Convention MARPOL plutôt qu'à celle de Bâle.⁴⁹⁵

Par ailleurs, l'affaire du Probo Koala a déclenché en 2007, une nouvelle proposition de directive émanant de la Commission et inscrivant les crimes contre l'environnement dans le droit pénal afin de renforcer, notamment, la lutte contre le transport illégal de déchets toxiques.⁴⁹⁶ D'après Intertanko, association internationale des propriétaires de pétroliers indépendants, le but n'était pas de faire un doublon de la directive 2005/35/CE mais d'adopter une approche plus générale en termes de sanctions applicables aux infractions environnementales, non d'un point de vue « MARPOL », mais relevant davantage des dispositions de la Convention de Bâle.⁴⁹⁷

L'émergence de ces directives laisse transparaître deux pistes de réflexion.

⁴⁹² Parlement européen, *Déchets toxiques en Côte-d'Ivoire : Les députés demandent une meilleure protection pénale de l'environnement*, 2006

⁴⁹³ Directive 2005/35/CE⁴⁹³ du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005

⁴⁹⁴ Synthèse de la législation de l'UE, site de l'UE, http://europa.eu/legislation_summaries/transport/transport_energy_environment/124123_fr.htm, consulté en août 2009

⁴⁹⁵ European Commission proposes new European legislation on environment crimes, Site d'Intertanko, <https://www.intertanko.com/templates/Page.aspx?id=41440>, consulté en mai 2009

⁴⁹⁶ Communiqués, site de la Commission européenne, Communiqués de presse <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/07/166&format=HTML&aged=0&language=FR&guiLanguage=fr>, consulté en août 2009

⁴⁹⁷ European Commission proposes new European legislation on environment crimes, site d'Intertanko, <https://www.intertanko.com/templates/Page.aspx?id=41440>, consulté en mai 2009

Premièrement, une harmonisation des sanctions administratives et pénales au niveau européen dissuadera davantage les intéressés à sévir dans certains Etats caractérisés par un système pénal lacunaire.⁴⁹⁸ Deuxièmement, ces initiatives européennes doivent être considérées comme un pas en avant en matière de reconnaissance de la responsabilité pour les crimes environnementaux car cette question n'est pas réglée à l'échelle internationale.⁴⁹⁹

Enfin, retenons que de manière générale, le droit pénal sanctionne les comportements fautifs et est donc en principe « non-préventif ».⁵⁰⁰ Cependant, une étude américaine a démontré que des sanctions pénales efficaces couplées à des inspections et des contrôles réguliers et non aléatoires peuvent agir comme facteur dissuasif face aux pratiques d'exportation illégales de déchets dangereux.^{501 502} Il est encore trop tôt pour juger de l'impact de la directive 2005/35/CE mais elle démontre que le droit pénal a un rôle à jouer dans cette matière.

3.2.4.1.2 Coopération policière renforcée

Si les initiatives juridiques détaillées ci-dessus se basent sur le premier pilier du Traité de l'UE et sont de la compétence de la Commission, le troisième pilier auquel appartient le vaste domaine de la coopération entre les Etats membres offre également des pistes de réflexion.⁵⁰³

Une entraide et une coopération policière plus poussée permettraient d'améliorer la récolte et les échanges d'informations au niveau européen. En effet, les spécialistes des sciences criminologiques reconnaissent le retard de la stratégie européenne sur la collecte et l'échange d'informations.⁵⁰⁴ Pour qu'une amélioration puisse voir le jour dans ce domaine, deux éléments devront être pris en considération. Premièrement, une législation européenne robuste sur la protection des données devra voir le jour. En effet, la Convention Europol prévoit une protection drastique des données privées. En échange d'informations, les diverses entreprises productrices ou gestionnaires de déchets pourraient exiger une condition similaire. Deuxièmement, une

⁴⁹⁸ En France, une amende de 76 000 euros est prévue lorsqu'il s'agit d'une première infraction et une peine de prison de deux ans au plus. Aux Pays-Bas, la peine d'emprisonnement peut aller jusqu'à six ans. (Source : Bertolini (Gérard), « La régulation des mouvements trans-frontières de déchets. Un dispositif à consolider », *Géographie Economie Société*, 5, 2003, p. 99)

⁴⁹⁹ Le Protocole (lié à la Convention de Bâle) sur la Responsabilité et la Réparation des préjudices découlant des mouvements transfrontières des déchets dangereux et leur élimination n'a été ratifié que par 13 Parties et n'est donc pas encore mis en œuvre.

⁵⁰⁰ Renaudière (Philippe), *Aspects juridiques de l'environnement*, Presses universitaires de Bruxelles, 2008, p.138

⁵⁰¹ Stafford (Sarah), « The Effect of Punishment on Firm Compliance with Hazardous Waste Regulations », in: *Journal of Environmental Economics and Management*, n°44, Virginia, 2002, p.290-308

⁵⁰² L'étude montre cependant que la diminution des violations est proportionnellement faible comparé à l'augmentation de la sévérité des sanctions pénales. L'auteur prouve aussi que les probabilités d'inspection et le respect des lois varient significativement selon les régions.

⁵⁰³ Synthèse de la législation de l'UE, site de la Commission européenne, http://europa.eu/legislation_summaries/justice_freedom_security/judicial_cooperation_in_criminal_matters/1160_15_fr.htm, consulté en août 2009

⁵⁰⁴ De Kerchove Dousselghem (Gilles), *Espace pénal européen*, Cours ex cathedra, ULB, 2009

harmonisation lors de la récolte de données devra être garantie car nous l'avons vu, les comptes-rendus des Etats membres et les rapports IMPEL-TSF sont difficilement comparables.⁵⁰⁵

Enfin, ceux qui se livrent à des exportations illicites sont organisés et font preuve d'une grande capacité d'adaptation vis-à-vis des contrôles et des nouvelles règles. Face à un système de contrôles aléatoires, « les intéressés (même s'ils ne sont pas spécialistes du calcul des probabilités) compareront la probabilité $p1$ d'être pris et le coût qui en résulte à la probabilité $p2=1-p1$ de ne pas être pris et le gain qui en résulte ». D'où l'importance de mettre en œuvre un système de contrôle efficace et pas uniquement aléatoire, comme l'a également suggéré Sarah Stafford dans son article.⁵⁰⁶

3.2.4.2 Etudes de vulnérabilité

Certains auteurs qualifient les trafics illégaux de déchets « de réseaux organisés et sophistiqués, puissants et sans scrupules »⁵⁰⁷. C'est en étudiant ce contexte que Tom Vander Beken⁵⁰⁸ a mis au point une méthode permettant d'évaluer la vulnérabilité de l'industrie des déchets face au « crime », aux infractions.⁵⁰⁹ Elle permet de récolter des données à trois niveaux. Premièrement, le secteur et son marché sont décrits. Deuxièmement, ils sont considérés dans un contexte plus large (réglementation, mise en œuvre des mesures, environnement financier, juridique, social du secteur, malfaiteurs aux alentours et dans l'industrie). Troisièmement, l'analyse de différentes entreprises de gestion des déchets permet aux spécialistes de construire un « modèle de référence » et d'extraire les caractéristiques communes de ces entreprises.⁵¹⁰

Nous pensons que cette méthodologie relevant davantage des « sciences sociales » relève d'un intérêt certain et devrait faire l'objet d'une analyse plus approfondie que nous ne pouvons nous permettre de réaliser dans ce mémoire. En effet, elle permet aux intéressés de laisser de côté les difficultés évoquées en termes de récolte et d'analyse des données. Elle ne tient compte ni des statistiques officielles existantes en matière d'infractions ni des données récoltées à la suite d'inspections. Par conséquent, elle ne reproduit pas les « angles morts » que ces données peuvent engendrer. En outre, la méthode ne se tourne pas seulement sur le passé, elle permet de prendre en compte les tendances actuelles dans leur contexte économique.⁵¹¹

⁵⁰⁵ La coopération des États membres en matière de justice et affaires intérieures s'effectue dans le cadre du « troisième pilier ».

⁵⁰⁶ Stafford (Sarah), « The Effect of Punishment on Firm Compliance with Hazardous Waste Regulations », in: *Journal of Environmental Economics and Management*, n°44, Virginia, 2002, p.290-308

⁵⁰⁷ Bertolini (Gérard), « La régulation des mouvements trans-frontières de déchets. Un dispositif à consolider », *Géographie Economie Société*, 5, 2003, p. 97

⁵⁰⁸ Professeur à l'université de Gant, institut de recherche internationale sur la politique criminelle

⁵⁰⁹ Méthode connue sous le nom de « MAVUS » (Method for Assessment of Vulnerability of Sectors) conduite par l'université de Gant et fondée par la Commission européenne en 2006

⁵¹⁰ Paragraphe basé sur : Dorn (Nicholas), Van Daele (Stijn), Van Beken (Tom), « Reducing Vulnerabilities to Crime of the European Waste Management Industry: the Research Base and the Prospects for Policy », in: *European Journal on Crime, Criminal Law and Criminal Justice*, 2007

⁵¹¹ Paragraphe basé sur : Van Beken (Tom), Van Daele (Stijn), Dorn (Nicholas), « Waste management and crime - Regulatory, business and product vulnerabilities », in: *Environmental Policy and Law*, n°37, p. 34

CONCLUSION GENERALE

Durant les années 80, une croisade de dénonciation des transferts de déchets dangereux vers les pays en développement a débouché sur l'adoption d'un arsenal législatif. Depuis juillet 2006, le Probo Koala a provoqué un regain d'intérêt perceptible de la presse généraliste pour les sujets en lien avec les questions d'exportation de déchets. En 2006, la 8eme Conférence des Parties à la Convention de Bâle s'est tenue à Nairobi. Bien que cela ne faisait pas partie des objectifs annoncés, elle a condamné l'incident d'Abidjan et s'est penchée sur l'élaboration d'un plan d'urgence à déployer dans cette partie du monde.⁵¹² Autant de prétextes pour faire le point sur la question des transferts de déchets de l'Europe vers l'Afrique.

Risques induits par la technologie

L'épisode du Probo Koala rappelle que les produits dérivés du pétrole ne constituent pas seulement un atout pour de nombreuses activités. Ils constituent également une source de dangers potentiels, voire mortels pour l'homme.⁵¹³

Ce travail n'a pas eu pour ambition de soutenir le débat intellectuel de désenchantement vis-à-vis des progrès techniques ni de s'étendre sur la dépendance de notre société au pétrole, principale source d'énergie mais aussi de pollutions diverses.

Par le biais de l'incident à Abidjan, ce travail a mis en évidence la nouvelle nature de nos sociétés qualifiées de « réflexives »⁵¹⁴ : « leur dynamisme n'est plus en effet associé à la dominance de la nature en vue d'assouvir les besoins fondamentaux, mais à la nécessité de répondre aux problèmes que l'essor technologique ne cesse de susciter »⁵¹⁵. D'où la nécessité de reconsidérer l'état des connaissances et des incertitudes autour des résidus et des produits dérivés du pétrole voyageant par la mer.

La Convention de Bâle ne contrôle pas seulement les mouvements transfrontières des déchets dangereux, elle vise également à renforcer les capacités des Etats membres à traiter les déchets d'une façon qui ne nuit pas à l'environnement et à la santé. Quant à la gestion des déchets sur mer, elle appartient au champ de compétences de la Convention MARPOL qui n'établit aucune obligation de gérer les résidus ou les ordures livrés dans les installations portuaires de façon écologiquement rationnelle. Les ports, infrastructures permettant entre autres l'évacuation des déchets et des résidus des navires, fournissent un bon prétexte pour parler des liens entre la Convention de Bâle et la Convention MARPOL et pour reconsidérer scientifiquement la question des déchets générés par les navires.

⁵¹² McDonald (Susan), « Improving Public Education on Global Environmental Treaties Using the Basel Convention as an Example », MIT-Harvard Public Disputes Program, Papers on International Environmental Negotiation, 2007, p. 138

⁵¹³ Bohand X., Monpeurt C., Bohand S., Cazoulat A., « Déchets toxiques déversés à Abidjan (Côte d'Ivoire) et conséquences sanitaires », in : *Revue de médecine tropicale*, 2007, n°67, p.624

⁵¹⁴ Bourg (Dominique), Kauffmann (Alain), « Risques technologiques et débat démocratique », in : *Problèmes politiques et sociaux*, n°941, 2007, p.6

⁵¹⁵ *Loc. cit.*

Considérations critiques sur la démarche

Compte tenu de la polémique et des levées de boucliers suscitées par l'affaire de Probo Koala, il n'est pas simple d'aborder le cas du Probo Koala sans le minimiser ni l'exagérer. Nous n'avons pas emboité le pas à certaines études qui désignent les coupables du déversement de déchets à Abidjan. Nous avons, à partir de cette affaire, préféré identifier les enjeux et les difficultés auxquels doivent faire face les institutions et les organismes étudiant les transferts transfrontaliers de déchets et en particulier, lorsqu'il s'agit de déchets liés à une activité de transport maritime.

Comment expliquer l'incident du Probo Koala alors que d'importants dispositifs légaux ont vu le jour ? Telle était la question que je me suis posée dans ce travail. Nous ne prétendons pas avoir répondu à cette question de manière exhaustive car nous avons choisi d'explorer certaines pistes plutôt que d'autres, en envisageant davantage les aspects économiques et politico-juridiques de cette thématique. En outre, nous n'avons pas fait allusion à tous les tenants et aboutissants de l'affaire du Probo Koala car nous nous sommes par exemple, délibérément affranchis des enjeux politiques ivoiriens qui ont entaché cette affaire.

Pour répondre à cette question, nous avons choisi d'investiguer deux pistes : le non respect du droit communautaire et les ambiguïtés pouvant subsister entre la Convention de Bâle et la Convention MARPOL. Cela ne signifie pas que nous nous sommes enfermés dans une vision obtuse car, tout au long de ce travail, nous avons également fait allusion à d'autres hypothèses en lien avec le Probo Koala telle que la mauvaise mise en application de la législation existante, la pénétration de l'industrie de la gestion des déchets par des réseaux organisés, la nature de l'industrie susceptible d'ouvrir la voie à des méfaits (se débarrasser de substances parfois dangereuses à un prix compétitif)⁵¹⁶, le manque effectif d'informations...

Les Etats membres rapportent les mouvements de déchets dangereux (et autres) à la Commission européenne et au Secrétariat de la Convention de Bâle. Considérant le type d'institutions qui se préoccupent de ce problème, il est clair que ce trafic s'effectue à large échelle et qu'il peut causer de sérieux dommages environnementaux et sanitaires. L'affaire du Probo Koala en témoigne.

Cependant, nous avons mis en évidence que l'interprétation des données en matière de production et de mouvements de déchets dangereux (et autres) n'est pas simple. Une variation dans la production européenne de déchets dangereux peut résulter d'un changement du système de classification, d'améliorations réalisées lors de l'enregistrement de déchets dangereux, de nouvelles définitions nationales des déchets dangereux, de méthodes d'estimation qui varient entre les pays concernés, etc. En outre, les mouvements transfrontières de déchets ont augmenté significativement durant ces dix dernières années. Nous l'avons vu, cette hausse concerne non seulement les expéditions de déchets dangereux, problématiques et non dangereux, mais aussi les

⁵¹⁶ Dorn (Nicholas), Van Daele (Stijn), Van Beken (Tom), « Reducing Vulnerabilities to Crime of the European Waste Management Industry: the Research Base and the Prospects for Policy », in: *European Journal on Crime, Criminal Law and Criminal Justice*, 2007

expéditions illégales.⁵¹⁷ Les données concernant les transports illicites de déchets peuvent également être sujettes à caution puisque tous les Etats membres ne produisent pas un rapport destiné la Commission européenne ou que ces derniers peuvent être lacunaires ou imprécis. Enfin, un accroissement du nombre et des quantités de cargaisons de déchets pourrait être bien réel mais pourrait également être la conséquence d'une meilleure mise en œuvre de mesures par les Etats membres, d'un meilleur contrôle ou d'une meilleure récolte des données.

Par ailleurs, certaines divergences entre les données ont pu être observées. Jennifer Clapp estime qu'elles sont inhérentes à la nature de ce commerce ciblant les pays pauvres qu'elle qualifie de « circuit opaque et illégal intimement lié aux aléas d'une économie globalisée ». ⁵¹⁸ Après avoir approfondi la matière, nous présumons qu'une meilleure information sur les transports légaux de déchets permettrait de mieux appréhender les types de déchets qui ne sont pas pris en compte par les statistiques et que plus d'exactitude dans ce domaine permettrait de mieux connaître, voire de prévenir les transports illégaux de déchets.

De plus, certains instruments législatifs européens et internationaux fournissant un cadre indispensable sont à la traîne. D'ailleurs, la plupart des accords multilatéraux sur l'environnement ne prévoient pas de mécanisme de sanction ou de surveillance accrue, ce qui explique que « l'application par les Etats de leurs engagements internationaux ne soit pas toujours irréprochable » ⁵¹⁹. Le partage des responsabilités autour des déchets déversés par le Probo Koala a donc été abordé. S'il crée un problème « systématique et pourtant inacceptable en ce qui concerne l'application de la législation communautaire » ⁵²⁰, il a au moins eu le mérite d'avoir mis en évidence la question des instruments de droit pénal sanctionnant les crimes environnementaux. Le débat autour du Probo Koala aura également permis d'amorcer un processus de réflexion et de collaboration entre l'Organisation Maritime Internationale et la Convention de Bâle.

Enfin, notre fil conducteur (l'incident du Probo Koala) nous a conduits à nous questionner sur la possibilité d'autres « Probo Koala ». D'une part, il faut reconnaître l'efficacité de la coopération entre les États membres en matière de gestion de déchets spécifiques. D'autre part, l'application de l'arsenal législatif n'est pas optimale, ce qui nous incite à penser que d'autres cas similaires à l'affaire du Probo Koala sont possibles. En outre, nous avons montré que le nombre de cas documentés d'expéditions de déchets dangereux chimiques à destination de l'Afrique semble avoir diminué alors que la vigilance des institutions a augmenté ces dernières années.

Mais l'avenir n'appartient pas qu'aux seuls « experts » capables de récolter des données et de formuler de nouveaux objectifs politiques. L'information et la conscientisation du public sont également essentielles. Une campagne d'éducation effective et créative pourrait donc favoriser

⁵¹⁷ ETC/RWM, *Transboundary shipments of waste in the EU - Developments 1995-2005 and possible drivers*, ETC/RWM Technical Report 2008/1, 2008, p.7

⁵¹⁸ Clapp (Jennifer), *The Transfer of Hazardous Wastes from Rich to Poor Countries*, Ithaca and London, Cornell University Press, 2001

⁵¹⁹ Les accords multilatéraux sur l'environnement, site officiel du Sénat français, <http://www.senat.fr/rap/r03-233/r03-23336.html>, consulté en juillet 2009

⁵²⁰ Parlement européen, *Proposition de résolution des Verts/ALE – Exportations de déchets toxiques vers l'Afrique*, Strasbourg, 2006

l'émergence d'une dynamique soutenant des mesures de mise en oeuvre et d'exécution accrues : les citoyens peuvent apporter leur soutien à une cause lorsqu'ils en ont pris conscience.

Globalement, la réalisation de ce mémoire nous a permis de mettre en application une démarche transdisciplinaire de recherche et de synthèse de l'information : l'analyse de sources diversifiées et parfois contradictoires, la mobilisation de connaissances théoriques étudiées par ailleurs, l'organisation des lignes de force. Par le biais de ce travail, il s'agissait également de se familiariser avec un aspect polémique des relations Nord-Sud.

Même si certains soutiennent que l'application de l'« écologie industrielle »⁵²¹ à l'échelon international a un avenir, il s'agit de ne pas perdre de vue que la réduction drastique de notre production de déchets, ces « sous-produits du développement »⁵²² doit rester l'objectif prioritaire et qu'« autrui ne peut être considéré comme un moyen mais doit être reconnu comme une fin »⁵²³.

⁵²¹ Idée selon laquelle le système industriel peut être considéré comme un type particulier d'écosystème. La modification de certains processus de fabrication pourrait rendre les sous-produits et les déchets utilisables par les autres usines. Cette adaptation permettrait de tirer parti de tous les déchets produits. (Source : Erkman (Suren), *Vers une écologie industrielle*, Genève, Editions Charles Léopold Mayer, 2004, p.37)

⁵²² Conférence des Parties à la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination, *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 neuvième réunion*, neuvième réunion, Bali, 2008, p.5

⁵²³ Emmanuel Kant

GLOSSAIRE GENERAL

Acronymes

AEE : Agence européenne de l'environnement

AELE : Association européenne de libre-échange

DEEE : Déchets d'équipements électriques et électroniques

ETC/RWM : European Topic Centre on Resource and Waste Management

GISIS : Global Integrated Shipping Information System

IMPEL : European Network on the Implementation and Enforcement of Environmental Law

OCDE : Organisation de coopération et de développement économiques

PNUE : Programme des Nations Unies pour l'environnement

REMPEC : Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle

WE2C : Waste environment cooperation center

UE : Union européenne

Lexique

Armateur : « l'armateur est celui qui arme le navire, c'est-à-dire qu'il l'exploite en fournissant le matériel et les marins nécessaires au transport et aux services maritimes. Si, historiquement l'armateur était en général le propriétaire du navire, il peut en être simplement affréteur c'est-à-dire « locataire ». Il détermine alors les conditions d'utilisation et d'exploitation de son navire en recrutant son équipage et en concluant les contrats de transport ou de service. »⁵²⁴

Affréteur : « un affréteur est une personne, physique ou morale, qui loue un navire (à un propriétaire ou à un armateur exploitant) pour un temps donné (affrètement « à temps ») ou pour un voyage déterminé (affrètement « au voyage »). Le but de l'affréteur est d'effectuer des prestations de transports ou de service maritime. »⁵²⁵

Déchets associés à la cargaison : tous les matériaux qui sont devenus des déchets à la suite de l'utilisation à bord d'un bateau pour l'arrimage et la gestion de cargaison. Les déchets associés à la cargaison incluent mais ne se limitent pas au bois d'arrimage, palettes, matériaux de doublure et d'emballage, contre-plaqué, papier, carton, fil, et cerclage en acier. »⁵²⁶

Déchets Opérationnels : « tout déchet associé à la cargaison et des déchets provenant de l'entretien, et des résidus de cargaison comme défini ci-dessous. »⁵²⁷

⁵²⁴ Site des armateurs de France, http://www.armateursdefrance.org/banque-image/01_hune/160/pdf_1.pdf

⁵²⁵ Site des armateurs de France, http://www.armateursdefrance.org/banque-image/01_hune/160/pdf_1.pdf

⁵²⁶ REMPEC, *Installations de réception portuaires pour la collecte et le traitement des ordures de navires, des eaux de cale et des résidus d'hydrocarbures*, Rapport final, 2003, p.12

⁵²⁷ REMPEC, *Installations de réception portuaires pour la collecte et le traitement des ordures de navires, des eaux de cale et des résidus d'hydrocarbures*, Rapport final, 2003, p.12

Déchets provenant de l'entretien : matériaux ramassés par les services « machines » et « pont » pendant l'entretien et l'exploitation du bateau, tels que des suies, des gisements de machines, la peinture raclée, le balayage de plate-forme, l'essuyage des déchets, des chiffons, etc. »⁵²⁸

Déchets urbains : « tout type de déchets alimentaires et des déchets produits dans des espaces habités à bord du bateau. »⁵²⁹

Élimination : La Décision de l'OCDE utilise le terme « élimination » pour désigner les opérations d'élimination répertoriées à l'annexe IV.A à la Convention de Bâle et à l'appendice 5.A de la Décision de l'OCDE.⁵³⁰

Exportation : toute expédition transfrontière de déchets que cette exportation soit à destination d'un pays membre ou non

Importation : toute expédition transfrontière de déchets que cette importation soit à effectuée à partir d'un pays membre ou non

Immersion : le déversement en mer de produits qui ont été chargés à bord d'un navire ou d'un aéronef pour être déversés en mer

Rejets en mer : déversement en mer de produits qui font l'objet d'un transport maritime entre deux ports

Résidus de Cargaison : « les restes de quelconque matériel de cargaison à bord qui ne peuvent pas être placés dans les cales de chargement appropriées (excès et débordement de chargement) ou ceux qui restent dans des cales de chargement et ailleurs après que les procédures de déchargement sont accomplies (déchargement de résiduel et débordement). »⁵³¹

Slop : résidus de lavage (eaux polluées)⁵³²

Sludge : boues et résidus gras (qu'on peut incinérer)⁵³³

Valorisation : La Décision de l'OCDE use du terme « valorisation » pour désigner les opérations de valorisation énumérées à l'annexe IV.B à la Convention de Bâle et à l'appendice 5.B à la Décision de l'OCDE.⁵³⁴

⁵²⁸ REMPEC, *Installations de réception portuaires pour la collecte et le traitement des ordures de navires, des eaux de cale et des résidus d'hydrocarbures*, Rapport final, 2003, p.12

⁵²⁹ REMPEC, *Installations de réception portuaires pour la collecte et le traitement des ordures de navires, des eaux de cale et des résidus d'hydrocarbures*, Rapport final, 2003, p.12

⁵³⁰ OCDE, *Manuel d'application pour le contrôle des mouvements transfrontières de déchets recyclables*, 2009, p.81

⁵³¹ REMPEC, *Installations de réception portuaires pour la collecte et le traitement des ordures de navires, des eaux de cale et des résidus d'hydrocarbures*, Rapport final, 2003, p.12

⁵³² Site de l'association française des capitaines de navires
http://www.afcan.org/dossiers_techniques/dechets_crude.html

⁵³³ Site de l'association française des capitaines de navires
http://www.afcan.org/dossiers_techniques/dechets_crude.html

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrage méthodologique

- Quivy (Raymond), Van Campenhoudt (Luc), *Manuel de recherche en sciences sociales*, Paris, Dunod 3^{ème} édition, 2006
- Puissant (Jean), Bulte (Christophe), *Méthodes bibliographiques et documentaires*, Presses Universitaires de Bruxelles, Bruxelles, 2002

Ouvrages généraux

- David (Eric), *Droit des gens*, Presses universitaires de Bruxelles, 2007
- Hannequart (Jean-Pierre), *Gestion des déchets*, Syllabus de cours 2009
- Hannequart (Jean-Pierre), *Gestion des déchets*, Syllabus de cours 2008
- Renaudière (Philippe), *Aspects juridiques de l'environnement*, Presses universitaires de Bruxelles, 2008

Ouvrages spécifiques

- Clapp (Jennifer), *The Transfer of Hazardous Wastes from Rich to Poor Countries*, Ithaca and London, Cornell University Press, 2001
- Erkman (Suren), *Vers une écologie industrielle*, Genève, Editions Charles Léopold Mayer, 2004
- Granier (Laurent), *Aspects contemporains du droit de l'environnement en Afrique de l'Ouest et centrale*, Suisse, UICN, 2008
- Roelants du Vivier (François), *Les Vaisseaux du poison*, Paris, Editions Sang de la terre, 1988
- Touré (Guétondé), *La politique de l'environnement dans les capitales africaines : le cas de la ville d'Abidjan*, Publibook, 2005

Textes réglementaires

- Convention de Bâle du 22 mars 1989 sur « le contrôle des mouvements transfrontière de déchets dangereux et leur élimination »
- Convention de Bamako du 29 janvier 1991 sur « l'interdiction d'importer des déchets dangereux et leur contrôle de leur mouvement transfrontières en Afrique »
- Convention de Montego Bay du 10 décembre 1982 sur « le droit de la mer, la protection et la préservation du milieu marin »
- Décision de la Commission du 3 mai 2000 remplaçant la décision 94/3/CE établissant une liste de déchets en application de l'article 1er, point a), de la directive 75/442/CEE du Conseil relative aux déchets et la décision 94/904/CE du Conseil établissant une liste de

⁵³⁴ OCDE, *Manuel d'application pour le contrôle des mouvements transfrontières de déchets recyclables*, 2009, p.81

déchets dangereux en application de l'article 1er, paragraphe 4, de la directive 91/689/CEE du Conseil relative aux déchets dangereux

- 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
- Directive 2008/98/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 relative aux déchets et abrogeant certaines directives
- Règlement (CE) n° 1013/2006 du Parlement européen et du Conseil du 14 juin 2006 concernant les transferts de déchets
- Règlement (CE) N° 1418/2007 de la Commission du 29 novembre 2007 concernant l'exportation de certains déchets destinés à être valorisés, énumérés à l'annexe III ou IIIA du règlement (CE) no 1013/2006 du Parlement européen et du Conseil vers certains pays auxquels la décision de l'OCDE sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets ne s'applique pas

Mémoires

- Bougataya (Ibtissam), De Bruyne (Cyrielle), M'Baki Helu (Princia), *MARPOL et ses annexes, quelle efficacité ?*, Université de Nantes, 2007
- Nahon (Laurence), *Le transport maritime des déchets dangereux*, 1999

Articles scientifiques

- Bertolini (Gérard), « La régulation des mouvements trans-frontières de déchets. Un dispositif à consolider », *Géographie Economie Société*, 5, 2003, p. 91-105
- Bohand X., Monpeurt C., Bohand S., Cazoulat A., « Déchets toxiques déversés à Abidjan (Côte d'Ivoire) et conséquences sanitaires », in : *Revue de médecine tropicale*, 2007, n°67, p.620-624
- Dorn (Nicholas), Van Daele (Stijn), Van Beken (Tom), « Reducing Vulnerabilities to Crime of the European Waste Management Industry: the Research Base and the Prospects for Policy », in: *European Journal on Crime, Criminal Law and Criminal Justice*, 2007
- Gray (Kevin), « Multilateral Environmental Agreements in Africa: Efforts and Problems in Implementation », in: *International Environmental Agreements: Politics, Law and Economics*, n°3, p.97-135, 2003
- Houenou-Agbo (Yveline Marie Thérèse), « Éthique de l'environnement : problématique des déchets toxiques en Afrique », 5^{ème} session ordinaire de la Commission mondiale de l'éthique des connaissances scientifiques et des technologies, Dakar, 2006
- McDonald (Susan), « Improving Public Education on Global Environmental Treaties Using the Basel Convention as an Example », MIT-Harvard Public Disputes Program, Papers on International Environmental Negotiation, 2007, p. 133-152
- Puckett (Jim), « Déchets sans frontières : les enjeux de la Convention de Bâle », in Sabelli Fabrizio, *Ecologie contre nature. Développement et politiques d'ingérence*, Paris, Presse universitaires de France, 1995, p. 75-85.

- Van Beken (Tom), Van Daele (Stijn), Dorn (Nicholas), « Waste management and crime – Regulatory, business and product vulnerabilities », in: *Environmental Policy and Law*, n°37, p.34-38, 2007
- Widawsky (Lisa), « In my backyard : how enabling hazardous waste trade to developing nations can improve the Basel convention's ability to achieve environmental justice », *Environmental Law*, Vol. 38 Issue 2, 2008, p. 577-625

Publications spécialisées

AGENCE EUROPENNE DE L'ENVIRONNEMENT (AEE ou EEA)

- AEE, *L'environnement en Europe, quatrième évaluation, Consommation et production durables*, 2007
- EEA, *Waste without borders in the EU? Transboundary shipment of waste*, EEA Report n°1/2009, 2009
- EEA, *Europe's environment - The fourth assessment*, 2007
- European Topic Centre on Resource and Waste Management, *Transboundary shipments of waste in the EU - Developments 1995-2005 and possible drivers*, ETC/RWM Technical Report 2008/1, 2008

CONVENTION DE BALE

- Basel Convention, *Illegal traffic under the Basel Convention*, 2008
- Conférence des Parties à la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination, *Coopération entre la Convention de Bâle et l'Organisation maritime internationale*, Neuvième réunion Bali, 2008 (UNEP/CHW.9/16)
- Groupe de travail à composition non limitée de la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination, *Rapport sur la coopération entre la Convention de Bâle et l'Organisation maritime internationale*, Sixième réunion Genève, 2007 (UNEP/CHW/OEWG/6/17)
- COP9, *Detailed information on implementation of decisions VIII/9 and OEWG-VI/18*, UNEP/CHW.9/16, 2008, p.3 (UNEP/GC/24/12)
- Conférence des Parties à la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination, *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 neuvième réunion*, neuvième réunion, Bali, 2008 (UNEP/CHW.9/39)

COTE D'IVOIRE, site officiel du gouvernement (archives des déchets toxiques)

- CIEDT/DA, *Rapport de la Commission internationale d'enquête sur les déchets toxiques déversés dans le district d'Abidjan*, 2007
- Cellule opérationnelle de coordination du plan national de lutte contre les déchets toxiques, *Plan stratégique national 2006-2009 de lutte contre les déchets toxiques du*

Probo Koala et de leur impact sur l'environnement et la santé de la population, décembre 2006

EMSA (Agence européenne pour la sécurité maritime)

- EMSA, *Une navigation plus sûre et moins polluante au sein de l'Union européenne*, Luxembourg, Offices des publications officielles des Communautés européennes, 2006

EPA

- EPA, *In re Pyramid Chemical Company – Default order and final decision*, 2004

GREENPEACE

- Greenpeace International, *Destination unknown - European single hull oiltankers: no place to go*, Amsterdam, 2004

IMPEL

- IMPEL, *Protéger l'environnement et les personnes par une mise en oeuvre effective des législations européennes*, 2003
- IMPEL, *Seaport Project II : International cooperation in enforcement hitting illegal waste shipments*, Project report September 2004 - May 2006, 2006

INSTITUTIONS EUROPEENES

- Commission des communautés européennes, *Rapport de la Commission au Conseil et au Parlement européen relatif à la mise en oeuvre du règlement (CEE) n° 259/93 du Conseil, du 1er février 1993, concernant la surveillance et le contrôle des transferts de déchets à l'entrée et à la sortie de la Communauté européenne*, 2006
- Eurostat, *Generation and treatment of waste*, Environment and energy, n°30/2009 Parlement européen, *Proposition de résolution des Verts/ALE – Exportations de déchets toxiques vers l'Afrique*, Strasbourg, 2006
- Parlement européen - service de presse, *Déchets toxiques en Côte-d'Ivoire : es députés demandent une meilleure protection pénale de l'environnement*, 2006

OCDE

- OCDE, *Données OCDE sur l'environnement - Déchets*, Compendium 2006-2008
- OCDE, *Indicateurs clés de l'environnement de l'OCDE*, 2008
- OCDE, *Manuel d'application pour le contrôle des mouvements transfrontières de déchets recyclables*, 2009

OMS

- Organisation mondiale de la santé région de l'Afrique, *Note d'information sur les déchets toxiques à Abidjan*, document reçu par email, février 2009
- OMS, *Déversements des déchets toxiques en Côte d'Ivoire, Appui à la santé publique fourni par l'OMS*

ONU

- Okechukwu Ibeanu, *Rapport du 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*, Nations Unies Droits de l'homme, 2008
- ONUCI, Nations Unies, *Compte-rendu de la conférence de presse conjointe des Nations Unies. Les déchets toxiques à Abidjan ne sont pas radioactifs, assurent les agences de l'ONU*, 2006
- United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC), *Transnational Trafficking and the Rule of Law in West Africa: A Threat Assessment*, 2009

PNUE

- PNUE, *Global Environment Outlook (Geo-4)*, Programme des Nations Unies pour l'environnement, 2007
- Conseil d'administration du PNUE, *Compte rendu du Conseil d'administration/Forum ministériel mondial sur l'environnement sur les travaux de sa vingt-quatrième session*, Nairobi, 2007 (UNEP/GC/24/12)
- PNUE, *Tour d'horizon d'un environnement en pleine mutation*, Annuaire, 2008

REMPEC

- REMPEC, *Installations de réception portuaires pour la collecte et le traitement des ordures de navires, des eaux de cale et des résidus d'hydrocarbures*, Rapport final, 2003,

WE2C

- WE2C, *Conférence Internationale sur la gestion écologiquement rationnelle des résidus produits par les navires*, 2008
- WE2C, *The Environmentally Sound Management of Waste Generated at Sea*, Report 2008

Presse

- Dupont (Gaëlle), « Déchets électroniques - Produits polluants délocalisés », *Le Monde*, 02/11/2006, p.16
- Fall (Elimane), Boisbouvier (Christophe), Seck (Cheikh Yerim), Meunier (Marianne), Dossier « L'Afrique poubelle », in : *Jeune Afrique*, n°2384, du 17/09/2006 au 23/09/2006, p.60-67
- Hofstein (Cyril), « Un juteux trafic planétaire », in : *Le Figaro*, 15/10/2007
- M.F.C. (acronyme), « L'Afrique de l'ouest déstabilisée par le crime », in : *La Libre Belgique*, 08/07/2009
- Saliby (Hoda), « Afrique et Asie, poubelles à déchets des pays riches », *Courrier international*, 28/11/2006
- Seck (Cheikh Yerim), « La marché noir des déchets toxiques, Les dessous du scandale », *Jeune Afrique*, n°2384, du 17/09/2006 au 23/09/2006

- Stroobants (Jean-Pierre), « Les pratiques de l'affréteur du Probo Koala au cœur de l'enquête », in : *Le Monde*, 27/09/2006, p.7

Sites web

- Association des Hautes Juridictions de Cassation des pays ayant en partage l'usage du Français, <http://www.ahjucaf.org/>
- Association Robin des Bois, <http://robindexbois.org/>
- Basel Action Network, <http://www.ban.org/>
- Basel Convention, <http://www.basel.int/>
- Centre d'études et de recherches internationales, http://www.idrc.ca/index_en.html
- Greenpeace France, communiqué du 13/09/2006, <http://www.greenpeace.org/france/news/12-septembre-2006-dechets-tox>
- IBGE, <http://www.ibgebim.be/>
- Intertanko, <https://www.intertanko.com/>
- Interpol, <http://www.interpol.int/>
- OMI et Convention MARPOL, <http://www.imo.org/>
- Organisation de l'Union Africaine, www.africa-union.org
- Parlement européen, http://www.europarl.europa.eu/news/public/default_fr.htm
- PNUE, <http://www.unep.org>
- Séché Environnement, <http://www.groupe-seche.com>
- Sherpa, <http://www.asso-sherpa.org>
- Union européenne, http://europa.eu/index_fr.htm

Supports audiovisuels et conférences

- Institute for European Studies, « Transfrontier Shipments of Waste – An Enforcement Challenge », conférence donnée à la VUB, le 13 février 2009
- Krämer (Ludwig), *Droit sur les déchets de l'UE*, Centre d'études et de recherches internationales, Montréal, les écoles d'été Cérium 2007
- Marthoz (Jean-Paul), « Les ONG à la conquête du territoire journalistique », conférence donnée à l'ULB, le 3 mai 2006
- Porteu (Guillaume), Poissonnier (Rémi), « Probo Koala, pollution mortelle », in : *Complément d'enquête*, France 2, Emission du 12 février 2007

ANNEXES

Table des annexes

ANNEXE 1: NOTE D'INFORMATION DE L'OMS SUR LES DECHETS TOXIQUES A ABIDJAN.....	91
ANNEXE 2 : LE PARCOURS DU PROBO KOALA.....	92
ANNEXE 3 : TOXICITE DES DECHETS DU PROBO KOALA ET INTOXICATIONS CAUSEES.....	92
ANNEXE 4 : PROFIL DES SUJETS EXPOSES AUX DECHETS TOXIQUES	94
ANNEXE 5 : COMPARAISON DECHETS DEVERSES/DECHETS COLLECTES.....	94
ANNEXE 6 : EVOLUTION DES QUANTITES DE DECHETS A ENLEVER ET LES COUTS ASSOCIES.....	95
ANNEXE 7 : LISTE DES CARACTERISTIQUES Y DE LA DECISION C(2001)107 DE L'OCDE	95
ANNEXE 8 : LISTE DES CARACTERISTIQUES H DE LA DECISION C(2001)107 DE L'OCDE	97
ANNEXE 9 : LISTE DES PROPRIETES QUI RENDENT LES DECHETS DANGEREUX DE LA DIRECTIVE 2008/98/CE	98
ANNEXE 10 : SCHEMA ACTANTIEL ET PROBO KOALA	100
ANNEXE 11: CARACTERISTIQUES DES DECHETS D'EQUIPEMENTS ELECTRIQUES ET ELECTRONIQUES	100
ANNEXE 12 : PRINCIPES RELATIFS A LA GESTION ECOLOGIQUEMENT RATIONNELLE DE DECHETS DANGEREUX ...	101
ANNEXE 13 : CARTOGRAPHIE DES PAYS SIGNATAIRES DE LA CONVENTION DE BAMAKO	102
ANNEXE 14 : APERÇU DE QUELQUES CATEGORIES DE DECHETS PROVENANT D'UN NAVIRE.....	102
ANNEXE 15 : VISIBILITE MEDIATIQUE DU PROBO KOALA	103
ANNEXE 16 : ANALYSE DES PLAINTES DEPOSEES SUR LA BASE DE DONNEES GISIS.....	105

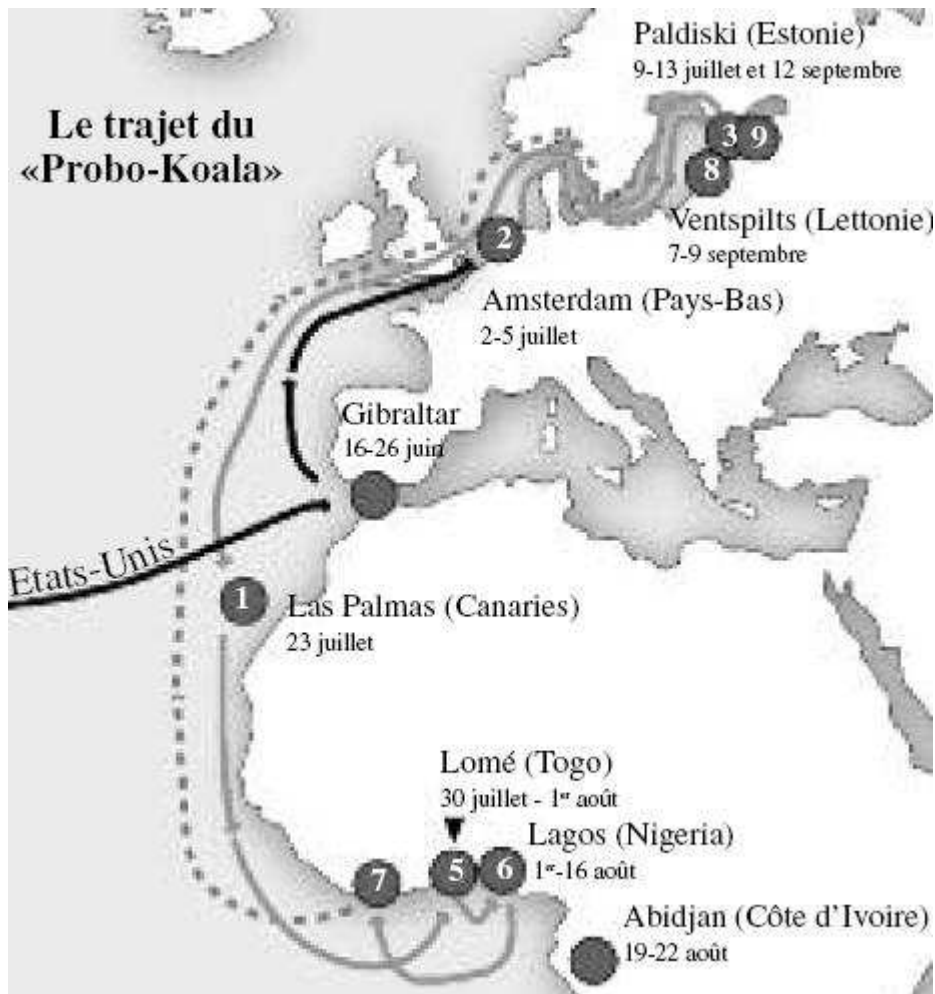
Annexe 1: Note d'information de l'OMS sur les déchets toxiques à Abidjan

Ci-dessous, les résultats de l'échantillon prélevé par le CIAPOL à bord du navire et analysé par les laboratoires de la SIR⁵³⁵, le 22/08/2006 :

ANALYSE	MESURE	RESULTATS	UNITE
Teneur en H ₂ S	Teneurs en H ₂ S	6129	mg/kg
Masse volumineuse à 15° C	Masse volumique à 15° C	750,6	kg/m ³
Soufre mercaptans	Soufre mercaptans	1287	mg/kg
Teneur en soufre et plomb LABS3500	Teneur en soufre	2,18	% masse
FIA Olesines	FIA Olesines	2,5	% volume
FIA Paraffines	FIA Paraffines	51,4	% volume
FIA Aromatiques	FIA Aromatiques	46,1	% volume

⁵³⁵ Société ivoirienne de raffinage, certifiée ISO 9001.

Annexe 2 : Le parcours du Probo Koala⁵³⁶



Source : Bohand X., Monpeurt C., Bohand S., Cazoulat A., « Déchets toxiques déversés à Abidjan (Côte d'Ivoire) et conséquences sanitaires », Revue de Médecine tropicale, 2007, n°67, p.621⁵³⁷

Annexe 3 : Toxicité des déchets du Probo Koala et intoxications causées

« (...) Dans ce contexte, mercaptans et hydrogène sulfuré ont probablement été les principales sources de ces intoxications aiguës dont furent victimes de nombreux patients.

Les mercaptans, également appelés thiols, représentent une famille de composés organiques soufrés. Ils sont présents dans les distillats du pétrole et largement utilisés dans la synthèse de nombreux produits comme les pesticides et les matières plastiques. Ils se présentent généralement sous forme de gaz ou de liquides incolores, dégageant une forte odeur désagréable, perceptible même à de très faibles concentrations dans l'air. Le méthyle mercaptan, l'éthyle mercaptan, le

⁵³⁶ Les numéros inscrits sur la figure ne correspondent pas à l'ordre des escales effectuées. Retenons l'ordre suivant : Gibraltar (1), Amsterdam (2), Paldiski (3), Las Palmas (4), Lomé (5), Lagos (6), Abidjan (7), Ventspils (8), Paldiski (9)

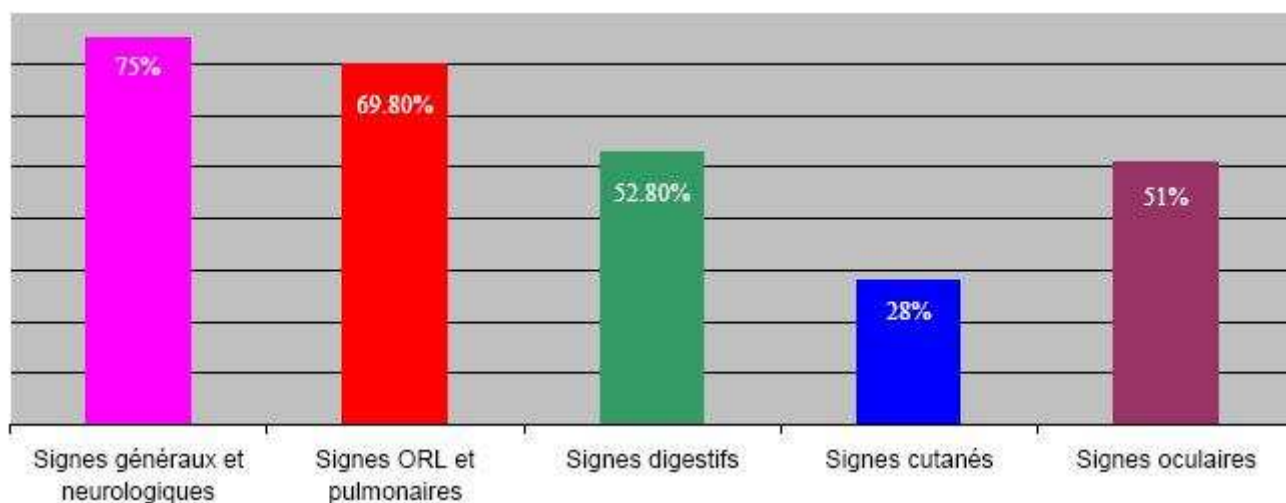
⁵³⁷ Bohand X., Monpeurt C., Bohand S., Cazoulat A., « Déchets toxiques déversés à Abidjan (Côte d'Ivoire) et conséquences sanitaires », Revue de médecine tropicale, 2007, n°67, p.621

propylée mercaptan et l'isopropyle mercaptan dégagent respectivement une odeur de poireau pourri, d'ail, de chou et de putois. Leur toxicité aiguë se manifeste principalement par inhalation. La symptomatologie consiste en une irritation pulmonaire accompagnée de douleurs thoraciques et de toux, de nausées, de céphalées, de vomissements et de diarrhée. Des troubles de conscience, une dépression respiratoire et une cyanose peuvent survenir plus tardivement. Dans les cas les plus graves, l'irritation pulmonaire peut conduire à un œdème aigu du poumon lésionnel. La mort peut intervenir par suite d'une paralysie respiratoire. Outre leur toxicité intrinsèque, les mercaptans, molécules portant un atome de soufre, peuvent conduire par réaction chimique à la formation d'hydrogène sulfuré. Mais l'hydrogène sulfuré (H₂S) se retrouve également dans de nombreuses matrices naturelles (pétrole, charbon, gaz naturel). Il peut aussi se former par fermentation anaérobie de diverses substances organiques.

Enfin, des activités industrielles, comme le raffinage, peuvent libérer de l'H₂S par réaction chimique sur des composés soufrés. L'H₂S est à l'origine d'une odeur fétide caractéristique dite « odeur d'œufs pourris ». Le seuil olfactif est très faible (<0,1 partie par million (ppm)) et la sensation olfactive n'augmente pas avec la concentration du gaz dans l'air. Elle peut même disparaître par un phénomène d'anesthésie olfactive à fortes concentrations (>150ppm). L'H₂S est un puissant inhibiteur de la cytochrome oxydase mitochondriale en se fixant au fer trivalent contenu dans l'hème. Le blocage de la chaîne respiratoire entraîne une hypoxie qui endommage les organes fortement oxygène-dépendants. L'intoxication humaine a lieu essentiellement par voie respiratoire. L'H₂S ne s'accumule pas dans l'organisme mais de multiples organes sont touchés. La toxicité aiguë est essentiellement liée aux propriétés irritantes et anoxiantes de ce gaz. A des concentrations supérieures à 1000 ppm le décès survient de façon très rapide en quelques minutes. A partir de 500 ppm, une rapide perte de connaissance est suivie d'un coma parfois convulsivant, accompagné de troubles respiratoires (dyspnée et cyanose), d'un œdème pulmonaire, de troubles du rythme cardiaque et d'hypotension. Si l'exposition n'est pas interrompue, la mort survient rapidement (27-29). A des doses plus faibles, une conjonctivite, une rhinite, une dyspnée voire un œdème pulmonaire retardé traduisent une irritation des muqueuses oculaires et respiratoires. Ces manifestations peuvent s'accompagner de céphalée, nausée, sialorrhée et perte de connaissance brève. (...) »⁵³⁸

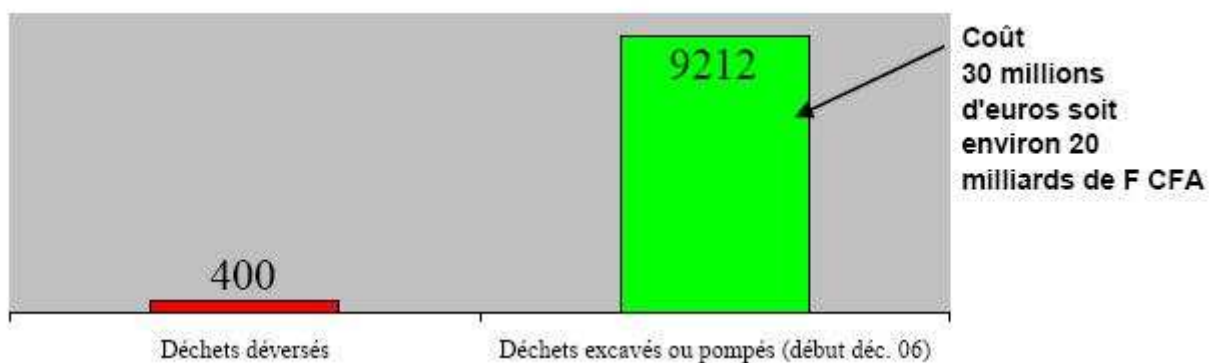
⁵³⁸ Source : Bohand X., Monpeurt C., Bohand S., Cazoulat A., « Déchets toxiques déversés à Abidjan (Côte d'Ivoire) et conséquences sanitaires », *Revue de médecine tropicale*, 2007, n°67, p.623

Annexe 4 : Profil des sujets exposés aux déchets toxiques⁵³⁹



Source : Cellule opérationnelle de coordination du plan national de lutte contre les déchets toxiques, *Plan stratégique national 2006-2009 de lutte contre les déchets toxiques du Probo Koala et de leur impact sur l'environnement et la santé de la population*, décembre 2006, p.6

Annexe 5 : Comparaison déchets déversés/déchets collectés



Source : Cellule opérationnelle de coordination du plan national de lutte contre les déchets toxiques, *Plan stratégique national 2006-2009 de lutte contre les déchets toxiques du Probo Koala et de leur impact sur l'environnement et la santé de la population*, décembre 2006, p.9

⁵³⁹ Cette figure a été réalisée à partir de l'analyse épidémiologique des fiches de notification des cas.

Annexe 6 : Evolution des quantités de déchets à enlever et les coûts associés

Estimation au début de l'opération		Etat des travaux a ce jour		Projection	
Quantité (tonnes)	Coût (FCFA)*	Quantité (tonnes)	Coût (CFA)	Quantité (tonnes)	Coût (CFA)
2 500	5 913 000 000	9 212	19 580 000 000	13 000	25 600 000 000

* Euro 3600/tonne

Source : Cellule opérationnelle de coordination du plan national de lutte contre les déchets toxiques, *Plan stratégique national 2006-2009 de lutte contre les déchets toxiques du Probo Koala et de leur impact sur l'environnement et la santé de la population*, décembre 2006, p.9

Annexe 7 : Liste des caractéristiques Y de la décision C(2001)107 de l'OCDE

APPENDICE 1 : CATÉGORIES DE DÉCHETS À CONTRÔLER⁵⁴⁰

Flux de déchets

Y1 Déchets cliniques provenant de soins médicaux dispensés dans des hôpitaux, centres médicaux et cliniques

Y2 Déchets issus de la production et de la préparation de produits pharmaceutiques

Y3 Déchets de médicaments et produits pharmaceutiques

Y4 Déchets issus de la production, de la préparation et de l'utilisation de biocides et de produits phytopharmaceutiques

Y5 Déchets issus de la fabrication, de la préparation et de l'utilisation des produits de préservation du bois

Y6 Déchets issus de la production, de la préparation et de l'utilisation de solvants organiques

Y7 Déchets cyanurés de traitements thermiques et d'opérations de trempage

Y8 Déchets d'huiles minérales impropres à l'usage initialement prévu

Y9 Mélanges et émulsions huile/eau ou hydrocarbure/eau

Y10 Substances et articles contenant, ou contaminés par, des diphényles polychlorés (PCB), des terphényles polychlorés (PCT) ou des diphényles polybromés (PBB)

Y11 Résidus goudronneux de raffinage, de distillation ou de toute opération de pyrolyse

Y12 Déchets issus de la production, de la préparation et de l'utilisation d'encres, de colorants, de pigments, de peintures, de laques ou de vernis

⁵⁴⁰ Cet Appendice est identique à l'Annexe I à la Convention de Bâle.

Y13 Déchets issus de la production, de la préparation et de l'utilisation de résines, de latex, de plastifiants, de colles ou adhésifs

Y14 Déchets de substances chimiques non identifiées et/ou nouvelles qui proviennent d'activités de recherche, de développement ou d'enseignement, et dont les effets sur l'homme et/ou sur l'environnement ne sont pas connus

Y15 Déchets de caractère explosible non soumis à une législation différente

Y16 Déchets issus de la production, de la préparation et de l'utilisation de produits et matériels photographiques

Y17 Déchets de traitements de surface des métaux et matières plastiques

Y18 Résidus d'opérations d'élimination des déchets industriels

Déchets ayant comme constituants :

Y19 Métaux carbonyles

Y20 Béryllium, composés du béryllium

Y21 Composés du chrome hexavalent

Y22 Composés du cuivre

Y23 Composés du zinc

Y24 Arsenic, composés de l'arsenic

Y25 Sélénium, composés du sélénium

Y26 Cadmium, composés du cadmium

Y27 Antimoine, composés de l'antimoine

Y28 Tellure, composés du tellure

Y29 Mercure, composés du mercure

Y30 Thallium, composés du thallium

Y31 Plomb, composés du plomb

Y32 Composés inorganiques du fluor, à l'exclusion du fluorure de calcium

Y33 Cyanures inorganiques

Y34 Solutions acides ou acides sous forme solide

Y35 Solutions basiques ou bases sous forme solide

Y36 Amiante (poussières et fibres)

Y37 Composés organiques du phosphore

Y38 Cyanures organiques

Y39 Phénols, composés phénolés, y compris les chlorophénols

Y40 Éthers

Y41 Solvants organiques halogénés

Y42 Solvants organiques, sauf solvants halogénés

Y43 Tout produit de la famille des dibenzofurannes polychlorés

Y44 Tout produit de la famille des dibenzoparadioxines polychlorées

Y45 Composés organohalogénés autres que les matières figurant dans le présent Appendice (par exemple Y39, Y41, Y42, Y43, Y44).

Annexe 8 : Liste des caractéristiques H de la décision C(2001)107 de l'OCDE

APPENDICE 2 : LISTE DES CARACTÉRISTIQUES DE DANGER⁵⁴¹

Numéro
de code⁵⁴² Caractéristiques

H1 Matières explosives

Une matière ou un déchet explosif est une matière (ou un mélange de matières) solide ou liquide qui peut elle-même, par réaction chimique, émettre des gaz à une température et une pression et à une vitesse telle qu'il en résulte des dégâts dans la zone environnante.

H3 Matières liquides inflammables

Les liquides inflammables sont les liquides, mélanges de liquides ou liquides contenant des solides en solution ou suspension (peintures, vernis, laques, etc., par exemple, à l'exclusion cependant des matières ou déchets classés ailleurs en raison de leurs caractéristiques dangereuses), qui émettent des vapeurs inflammables à une température ne dépassant pas

60,5°C en creuset fermé ou 65,6°C en creuset ouvert. (Comme les résultats des essais en creuset ouvert et en creuset fermé ne sont pas strictement comparables entre eux et que même les résultats de plusieurs essais effectués selon la même méthode diffèrent souvent, les règlements qui s'écarteraient des chiffres ci-dessus pour tenir compte de ces différences demeurerait conformes à l'esprit de cette définition.)

H4.1 Matières solides inflammables

Les solides ou déchets solides inflammables sont les matières solides autres que celles classées comme explosives, qui, dans les conditions rencontrées lors du transport, s'enflamment facilement ou peuvent causer un incendie sous l'effet du frottement ou le favoriser.

H4.2 Matières spontanément inflammables

Matières ou déchets susceptibles de s'échauffer spontanément dans des conditions normales de transport ou de s'échauffer au contact de l'air, et pouvant alors s'enflammer.

H4.3 Matières ou déchets qui, au contact de l'eau, émettent des gaz inflammables

Matières ou déchets qui, par réaction avec l'eau, sont susceptibles de s'enflammer spontanément ou d'émettre des gaz inflammables en quantités dangereuses.

H5.1 Matières comburantes

Matières ou déchets qui, sans être toujours combustibles eux-mêmes, peuvent, en général en cédant de l'oxygène, provoquer ou favoriser la combustion d'autres matières.

⁵⁴¹ « Les codes et les caractéristiques de danger sont identiques à ceux de l'Annexe III à la Convention de Bâle. »

⁵⁴² « Les numéros H1 à H9 correspondent au système de classification de danger adopté dans les recommandations des Nations Unies pour le transport des marchandises dangereuses (11ème Édition révisée, NU, New York, octobre 1999) ; l'omission des numéros H2, H7 et H9 est intentionnelle. Les codes H10 à H13 correspondent à la classe 9 des Nations Unies. »

H5.2 Péroxydes organiques

Les matières organiques ou déchets contenant la structure bivalente –O–O– sont des matières thermiquement instables, qui peuvent subir une décomposition auto-accelérée exothermique.

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.

H6.2 Matières infectieuses

Matières ou déchets contenant des micro-organismes viables ou leurs toxines, dont on sait, ou dont on a de bonnes raisons de croire, qu'ils causent la maladie chez les animaux ou chez l'homme.

H8 Matières corrosives

Matières ou déchets qui, par action chimique, causent des dommages graves aux tissus vivants qu'elles touchent ou qui peuvent en cas de fuite endommager sérieusement, voire détruire, les autres marchandises transportées ou les engins de transport et qui peuvent aussi comporter d'autres risques.

H10 Matières libérant des gaz toxiques au contact de l'air ou de l'eau

Matières ou déchets qui, par réaction avec l'air ou l'eau, sont susceptibles d'émettre des gaz toxiques en quantités dangereuses.

H11 Matières toxiques (effets différés ou chroniques)

Matières ou déchets qui, par inhalation, ingestion ou pénétration cutanée, peuvent entraîner des effets différés ou chroniques ou produire le cancer.

H12 Matières écotoxiques

Matières ou déchets qui, s'ils sont rejetés, provoquent ou risquent de provoquer, par bioaccumulation et/ou effets toxiques sur les systèmes biologiques, des impacts nocifs immédiats ou différés sur l'environnement.

H13 Matières susceptibles après élimination de donner lieu, par quelque moyen que ce soit, à une autre substance, par exemple un produit de lixiviation, qui possède l'une des caractéristiques énumérées ci-dessus.

Annexe 9 : Liste des propriétés qui rendent les déchets dangereux de la directive 2008/98/CE

H 1 «Explosif»: substances et préparations pouvant exploser sous l'effet de la flamme ou qui sont plus sensibles aux

chocs ou aux frottements que le dinitrobenzène.

H 2 «Comburant»: substances et préparations qui, au contact d'autres substances, notamment de substances inflammables, présentent une réaction fortement exothermique.

H 3-A «Facilement inflammable»:

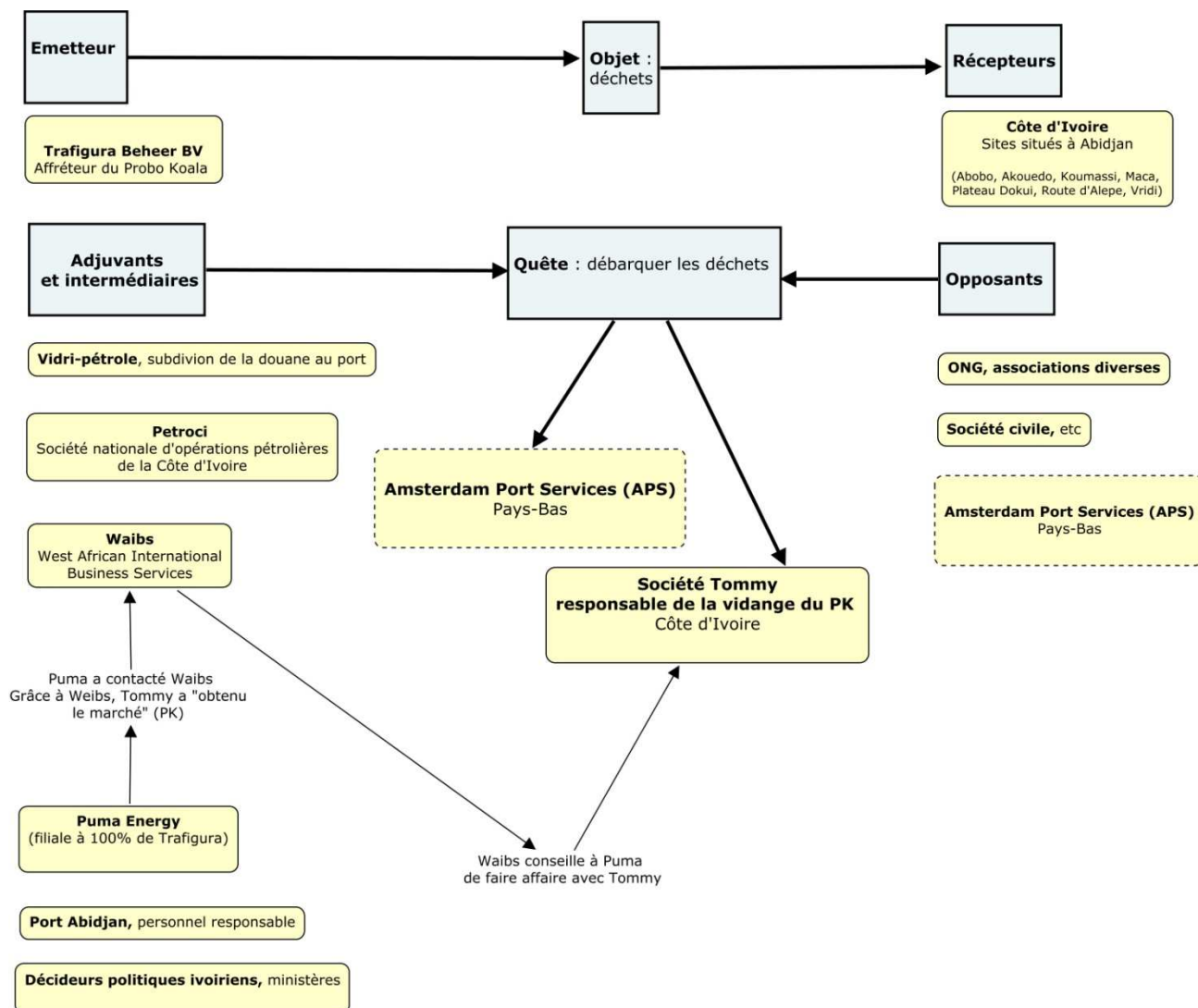
— substances et préparations à l'état liquide (y compris les liquides extrêmement inflammables) dont le point d'éclair est inférieur à 21 °C, ou

— substances et préparations pouvant s'échauffer au point de s'enflammer à l'air à température ambiante sans apport d'énergie, ou

- substances et préparations à l'état solide qui peuvent s'enflammer facilement par une brève action d'une source d'inflammation et qui continuent à brûler ou à se consumer après l'éloignement de la source d'inflammation, ou
- substances et préparations à l'état gazeux qui sont inflammables à l'air à une pression normale, ou
- substances et préparations qui, au contact de l'eau ou de l'air humide, produisent des gaz facilement inflammables en quantités dangereuses.

- H 3-B** «Inflammable»: substances et préparations liquides dont le point d'éclair est égal ou supérieur à 21 °C et inférieur ou égal à 55 °C.
- H 4** «Irritant»: substances et préparations non corrosives qui, par contact immédiat, prolongé ou répété avec la peau ou les muqueuses, peuvent provoquer une réaction inflammatoire.
- H 5** «Nocif»: substances et préparations qui, par inhalation, ingestion ou pénétration cutanée, peuvent entraîner des risques de gravité limitée.
- H 6** «Toxique»: substances et préparations (y compris les substances et préparations très toxiques) qui, par inhalation, ingestion ou pénétration cutanée, peuvent entraîner des risques graves, aigus ou chroniques, voire la mort.
- H 7** «Cancérogène»: substances et préparations qui, par inhalation, ingestion ou pénétration cutanée, peuvent produire le cancer ou en augmenter la fréquence.
- H 8** «Corrosif»: substances et préparations qui, en contact avec des tissus vivants, peuvent exercer une action destructrice sur ces derniers.
- H 9** «Infectieux»: substances et préparations contenant des micro-organismes viables ou leurs toxines, dont on sait ou dont on a de bonnes raisons de croire qu'ils causent la maladie chez l'homme ou chez d'autres organismes vivants.
- H 10** «Toxique pour la reproduction»: substances et préparations qui, par inhalation, ingestion ou pénétration cutanée, peuvent produire des malformations congénitales non héréditaires ou en augmenter la fréquence.
- H 11** «Mutagène»: substances et préparations qui, par inhalation, ingestion ou pénétration cutanée, peuvent produire des défauts génétiques héréditaires ou en augmenter la fréquence.
- H 12** Déchets qui, au contact de l'eau, de l'air ou d'un acide, dégagent un gaz toxique ou très toxique.
- H 13** «Sensibilisant»: substances et préparations qui, par inhalation ou pénétration cutanée, peuvent donner lieu à une réaction d'hypersensibilisation telle qu'une nouvelle exposition à la substance ou à la préparation produit des effets néfastes caractéristiques.
- H 14** «Écotoxique»: déchets qui présentent ou peuvent présenter des risques immédiats ou différés pour une ou plusieurs composantes de l'environnement.
- H 15** Déchets susceptibles, après élimination, de donner naissance, par quelque moyen que ce soit, à une autre substance, par exemple un produit de lixiviation, qui possède l'une des caractéristiques énumérées ci-dessus.

Annexe 10 : Schéma actantiel et Probo Koala



Annexe 11: Caractéristiques des déchets d'équipements électriques et électroniques

Les EEE sont en principe considérés comme des déchets dans les cas suivants:

- « a) le produit n'est pas complet – des parties essentielles manquent;
- b) il présente des dommages physiques qui nuisent à son bon fonctionnement ou à sa sécurité, conformément aux normes applicables;
- c) le conditionnement est insuffisant pour le protéger des dommages pouvant survenir au cours du transport et des opérations de chargement et déchargement;

- d) l'aspect général est usé ou abîmé, ce qui réduit la valeur commerciale de l'article ou des articles;
- e) parmi les éléments entrant dans la composition de l'article, il y en a un dont il faut se débarrasser ou qui est interdit en vertu de la législation communautaire ou nationale³;
- f) l'équipement est destiné à être éliminé ou recyclé au lieu d'être réutilisé;
- g) il n'y a pas de marché régulier pour l'équipement (voir autres indicateurs); ou
- h) il s'agit d'un équipement vétuste ou obsolète, destiné à la cannibalisation (dont on peut récupérer des pièces de rechange). »⁵⁴³

Annexe 12 : Principes relatifs à la gestion écologiquement rationnelle de déchets dangereux

D'après l'analyse de Maria Teresa Perez Martin, la Convention de Bâle repose sur le principe cardinal de gestion écologiquement rationnelle des déchets dangereux, c'est-à-dire en adéquation avec la protection de la santé humaine et l'environnement. Les principes relatifs à la gestion écologiquement rationnelle de déchets dangereux peuvent être regroupés en trois groupes⁵⁴⁴ :

1. la production de déchets dangereux
 - réduction au minimum de la production de déchets dangereux à la source du point de vue de l'aspect quantitatif et qualitatif (danger potentiel, toxicité)⁵⁴⁵
2. les mouvements transfrontières de déchets dangereux
 - diminution du volume des déchets transportés (à travers la réduction de la production et des contrôles rigoureux)
 - réduction des distances entre le lieu de production des déchets et le site d'élimination (principes d'autosuffisance et de proximité)
3. les étapes de la gestion des déchets
 - lutte intégrée contre la pollution sans déplacer la source de la pollution d'un milieu vers un autre
 - conception et gestion des substances et produits de manière à réduire leurs effets sur l'environnement tout au long de leur cycle de vie
 - principe du pollueur payeur
 - consultation et information du public

⁵⁴³ DG Environnement, site de la Commission européenne, http://ec.europa.eu/environment/waste/shipments/pdf/cg1_fr.pdf

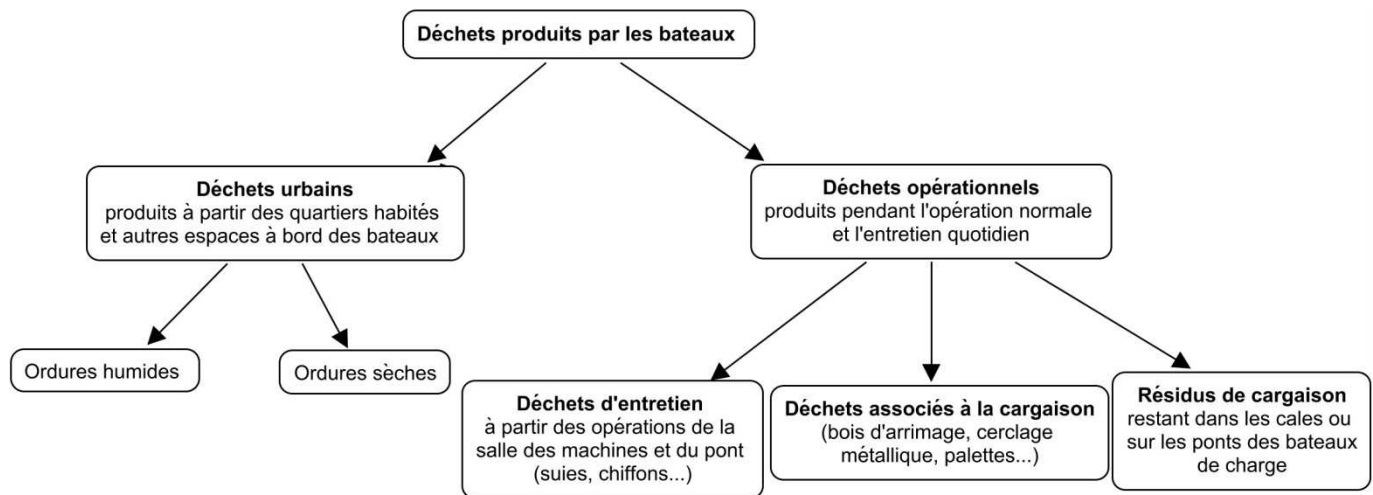
⁵⁴⁴ D'après la structure proposée par Maria Teresa Perez Martin dans son livre

⁵⁴⁵ Principe en lien avec le principe de précaution

Annexe 13 : Cartographie des pays signataires de la Convention de Bamako



Annexe 14 : Aperçu de quelques catégories de déchets provenant d'un navire⁵⁴⁶



⁵⁴⁶ Schéma basé sur REMPEC, *Installations de réception portuaires pour la collecte et le traitement des ordures de navires, des eaux de cale et des résidus d'hydrocarbures*, Rapport final, 2003, p.33

Annexe 15 : Visibilité médiatique du Probo Koala

Compte tenu de ma formation initiale, il m'a semblé légitime de m'intéresser au contenu des articles de presse en lien avec le Probo Koala. En outre, en m'intéressant à l'information dont a disposé le grand public sur l'incident du Probo Koala, je serai peut-être amenée à formuler des observations qui viendront enrichir la partie « Critiques et améliorations ».

Susan Mac Donald propose de s'attarder sur le lien qu'ont établi les médias entre l'incident à Abidjan et les réglementations internationales adéquates, et ce via l'analyse d'un échantillon de presse.⁵⁴⁷ J'ai donc également suivi cette méthodologie.

D'abord, signalons que l'information est partie d'Afrique de l'Ouest et a été publiée en français. Le cas du Probo Koala mettant en cause des acteurs européens, j'ai pris le parti de ne pas me pencher sur la presse ivoirienne qui notons-le, est très politisée⁵⁴⁸. Seuls quatre quotidiens nationaux ont donc été sélectionnés : deux belges (Le Soir, La Libre Belgique) et deux français (Le Monde, Le Figaro).

D'une part, cette analyse a pour but de découvrir si ces quotidiens « majeurs » ont fait le lien entre l'incident de dumping et l'existence des lois internationales empêchant ou punissant l'exportation de déchets dangereux vers les pays non OCDE. Pour répondre à cette question, l'étude de la couverture médiatique s'est réalisée en fonction des occurrences « cote d'ivoire » « déchets » « toxiques » « convention de Bale ».

D'autre part, cette étude peut également fournir une indication sur le lien qui a été établi entre cet incident de dumping et la prévention de la pollution par les navires. L'étude se penche donc aussi sur la couverture médiatique du Probo Koala en fonction des occurrences « cote d'ivoire » « déchets » « toxiques » « MARPOL ». La période concernée par cette analyse s'étend du 15/05/2006 au 15/01/2009.

⁵⁴⁷ Mac Donald (Susan), "Improving Public Education on Global Environmental Treaties Using the Basel Convention as an Example"

⁵⁴⁸ Correspondance par email avec Marie Soleil Frere, 01/03/2009

Quotidiens	Occurrences « cote d’ivoire » « déchets » « toxiques »	Occurrences « cote d’ivoire » « déchets » « toxiques » « convention de Bale »	Occurrences « cote d’ivoire » « déchets » « toxiques » « MARPOL »
Le Soir	11	2	0
La Libre Belgique	2	1	0
Le Monde	27	4	2
Le Figaro	2	0	0
Totaux	42	7	2
	100%	16,7%	4,15%

Mes observations sont les suivantes. Premièrement, la convention de Bâle n’est citée que par 17% des articles traitant de l’affaire du Probo Koala. Il n’a pas été mentionné par le Figaro. Deuxièmement, seuls 4% des articles mentionnent l’existence de la convention MARPOL. Elle n’est pas citée par le Figaro ni par la Libre Belgique. En conclusion, ni la convention de Bâle et ni la convention MARPOL ne semblent avoir été « très en vue » lorsque les médias se sont penchés sur l’affaire de dumping à Abidjan. Bien sûr, il ne s’agit pas ici de tirer de conclusions hâtives.

Néanmoins, mon échantillon ne semble pas infirmer les conclusions de Susan Mc Donald : «With some exceptions, European reports seem to display similar inadequacies to the U.S. media, despite greater proximity to the crisis and the EU ban on waste exports. While the story is more frequently covered, environmental treaties as well as UNEP are rarely prominent. »⁵⁴⁹

⁵⁴⁹ McDonald (Susan), « Improving Public Education on Global Environmental Treaties Using the Basel Convention as an Example », MIT-Harvard Public Disputes Program, Papers on International Environmental Negotiation, 2007, p. 138

Annexe 16 : Analyse des plaintes déposées sur la base de données GISIS⁵⁵⁰
(Période 2005-2009)

Annexes MARPOL	Déchets cités dans les plaintes et répertoriés suivant leur appartenance aux annexes MARPOL	%
Annexe 1 hydrocarbures, y compris les eaux de cale polluées, les résidus d'hydrocarbures, les eaux de ballast souillées, les tartres et les boues provenant du nettoyage des citernes, ainsi que les mélanges d'hydrocarbures contenant des substances chimiques	120	68%
Annexe 2 substances liquides nocives transportées en vrac	3	1,7%
Annexe 3 substances nuisibles transportées par mer en colis	0	0%
Annexe 4 eaux usées (d'égout) des navires	3	1,7%
Annexe 5 ordures produites par les navires	47	27%
Annexe 6 pollution de l'atmosphère par les navires	3	1,7%
Totaux	176	100%

⁵⁵⁰ Date d'occurrence de l'événement le plus récent au moment de l'analyse : 27/04/2009
Date d'occurrence de l'événement le plus ancien au moment de l'analyse : 17/02/2005