

AVANT-PROPOS

La crise sociopolitique que traverse notre pays depuis maintenant quatre (4) ans, est caractérisée notamment par l'accentuation de l'insécurité, de la corruption et de l'impunité avec une conséquence indéniable : le recul de l'Etat de Droit.

Le déversement des déchets toxiques dans certains endroits du District d'Abidjan vient brutalement jeter à la face des Autorités et de toute la population la côte d'alerte atteinte par ces fléaux.

Monsieur le **Premier Ministre**, Charles Konan Banny, en assumant sa responsabilité administrative et celle de son gouvernement, par une démission collective, a posé un acte exemplaire à la hauteur du drame vécu par la population.

Cet acte de haute portée civique dans le contexte sociopolitique décrit plus haut, a suscité un grand espoir, l'espoir que les choses, désormais, changeront positivement. En même temps, cet acte suscite une crainte, la crainte légitime que les auteurs de cette catastrophe, d'origine humaine, ne soient jamais connus et punis avec la création, une fois de plus, d'une commission d'enquête considérée, à tort ou à raison, par la rumeur, comme destinée à étouffer l'affaire.

Les membres de la **Commission Nationale d'Enquête sur les Déchets Toxiques dans le District d'Abidjan** sont donc en face d'un défi majeur qu'ils ont le devoir impérieux de relever.

A l'occasion de l'installation de la **Commission**, nous avons souligné que nous ne pensions pas avoir de mérites particuliers pour avoir été choisis parmi tant de cadres et d'experts dont recèle notre pays, la **Côte d'Ivoire**.

Cependant, nous assurons que nous avons une haute conscience de notre mission.

Nous nous engageons à tout mettre en œuvre pour ne décevoir, ni notre mandant, ni le peuple de **Côte d'Ivoire** qui a soif de vérité et de justice.

A tous, nous donnions l'assurance d'accomplir notre mission en toute indépendance et en toute impartialité, sans passion ni haine, dans le seul but de **faire éclater la vérité**.

Nous voilà au terme de notre mission, après deux (2) mois d'intenses travaux, parfois ponctués de privation de liberté, avec le résultat tant attendu qui engage individuellement et collectivement tous les membres de la **Commission**.

Nous espérons et souhaitons, humblement, que notre action dissipera la crainte et comblera l'espoir de tous nos concitoyens.

C'est le lieu de rendre un vibrant hommage à tous ceux dont la volonté inébranlable a permis d'instituer **la Commission** et de lui permettre de travailler dans les meilleures conditions possibles.

Nous rendons hommage à Monsieur **le Président de la République** et à Monsieur le Premier Ministre à qui nous réitérerons nos remerciements et notre profonde gratitude pour la confiance qu'il a placée en chacun des membres de la **Commission Nationale d'Enquête sur les Déchets Toxiques dans le District d'Abidjan**.

Nos remerciements vont également à l'endroit de tous ceux qui, à quelque niveau qu'ils se trouvent, ont joué leur partition en se mettant à la disposition de la **Commission**. Nous leur présentons toutes nos excuses pour tous les désagréments dont ils ont pu être l'objet.

Nous pensons pouvoir compter sur l'indulgence des uns et des autres dans la mesure où nous sommes convaincus qu'ils comprendront que l'action que nous avons eu à conduire est noble en ce qu'elle permet de faire éclater la vérité pour une meilleure justice dans les relations entre les filles et les fils de notre beau pays, la **Côte d'Ivoire**.

Nous exprimons notre compassion aux nombreux malades et présentons nos condoléances aux parents des victimes décédées.

Fatoumata DIAKITE
Présidente de la Commission

INTRODUCTION

Le présent rapport est le résultat des travaux effectués par la **Commission Nationale d'Enquête sur les Déchets Toxiques dans le District d'Abidjan**, du 21 Septembre au 21 Novembre 2006.

La **Commission** a bénéficié d'une prorogation de délai d'un (1) mois supplémentaire par rapport au terme initial d'un (1) mois maximum fixé par l'Arrêté l'instituant.

Ce délai supplémentaire a été rendu nécessaire en raison de l'ampleur de la tâche due au nombre important de personnes à entendre et aux nombreuses ramifications des faits qui ont engendré cet évènement malheureux.

I. - CONTEXTE SOCIO-POLITIQUE DE L'INSTITUTION DE LA COMMISSION NATIONALE D'ENQUETE

Le 19 Août 2006, un navire battant pavillon panaméen dénommé "**Probo Koala**" a accosté au **Port Autonome d'Abidjan** avec dans ses cales des résidus d'hydrocarbures à composition très toxique.

Ces déchets ont été déversés à plusieurs endroits du **District d'Abidjan**.

Dès le dimanche 20 août, l'odeur nauséabonde provenant de ces déchets a considérablement pollué l'air environnant. En raison de leur haute toxicité, les habitants des endroits contaminés ont dû parfois abandonner leur domicile. Certains ont été atteints d'affections diverses nécessitant des consultations médicales et des hospitalisations et d'autres sont malheureusement décédés.

Devant l'ampleur du drame qui a suscité l'émotion, la désolation et la révolte de la population, le Gouvernement a mis en place un **Comité Interministériel de Crise** en vue d'appréhender au mieux tous les contours de cette catastrophe, indiscutablement d'origine humaine et ses conséquences.

C'est ainsi que le Gouvernement a pris une série de premières mesures destinées, notamment, à soulager médicalement les victimes, à protéger les sources d'eau potable et la chaîne alimentaire.

En outre, dès le mercredi, 6 septembre 2006, au cours d'un Conseil de Ministres Extraordinaire tenu à **Yamoussoukro** consacré aux déchets toxiques, le **Premier Ministre**, tirant les conséquences de cette situation qualifiée d'extrêmement grave, a présenté au **Chef de l'Etat** sa démission et celle de son Gouvernement.

Après la mise en place de la Cellule Opérationnelle de Gestion de Crise, Monsieur le Premier Ministre a annoncé, dans son adresse à la Nation le jeudi 14 septembre 2006, sa décision d'instituer une **Commission Nationale d'Enquête sur les Déchets Toxiques dans le District d'Abidjan**.

II. - PRESENTATION DE LA COMMISSION NATIONALE D'ENQUETE

A. CREATION DE LA COMMISSION NATIONALE D'ENQUETE

Par Arrêté N°2006-167/PM/CAB du 15 septembre 2006 du **PREMIER MINISTRE**, il a été institué une **Commission Nationale d'Enquête** dénommée **Commission Nationale d'Enquête sur les Déchets Toxiques dans le District d'Abidjan "CNEDT"**.

B. ATTRIBUTIONS

L'Arrêté N°2006-167/PM/CAB du 15 septembre 2006 indique en son article 2 que la **Commission Nationale d'Enquête** est chargée :

- de diligenter une enquête sur le déversement des déchets toxiques dans le District d'Abidjan ;
- d'identifier les personnes qui y sont impliquées et
- de situer leur degré de responsabilité.

C. COMPOSITION

Les dispositions de l'article 5 de l'arrêté N° 2006-167/PM/CAB du 15 septembre 2006 déterminent la composition de la **Commission Nationale d'Enquête**.

Elle est présidée par un Magistrat Hors Hiérarchie en la personne de Madame **Fatoumata DIAKITE** nommée par arrêté N° 2006-165/PM/CAB du 16 septembre 2006 du **Premier Ministre**.

Elle est en outre composée de représentants d'institutions et de la société civile.

- Monsieur **AGBRE Touni Jean Albert** représentant le Conseil Economique et Social ;
- Monsieur **N'DIA Yves**, Avocat, représentant le Barreau de Côte d'Ivoire ;
- Le Colonel **Issoufou DAO** représentant le Ministère de la Défense ;
- Monsieur **N'GUESSAN N'Cho** représentant l'UFR des Sciences Juridiques, Administratives et Politiques de l'Université de Cocody ;
- Monsieur **ZABI Soko Guillaume** représentant le Ministère de l'Environnement ;

- Monsieur **COULIBALY Issa Malick** représentant le Ministère de la Santé et de l'Hygiène Publique ;
- Le Commissaire **BAH François** représentant le Ministère de la Sécurité ;
- Monsieur **KOUAME Konan Lucien** représentant le Ministère de l'Agriculture ;
- Monsieur **DIAWARA Sirima** représentant le Ministère de la Production Animale et des Ressources Halieutiques ;
- Monsieur **LOUKOU Koffi Jules** représentant la Société Civile ;
- Monsieur **N'GOUAN Patrick** représentant la Société Civile ;
- Monsieur **DIRABOU Mathurin** représentant le Collectif des Victimes ;
- Madame **N'GUESSAN Philomène** représentant le Collectif des Victimes.
- Monsieur **GUEHI Brissi Lucas** représentant l'Assemblée Nationale*.¹

D. ORGANISATION ET FONCTIONNEMENT

Les dispositions de l'article 9 de l'Arrêté N°2006-167/PM/CAB du 15 septembre 2006 font obligation à la Commission Nationale de se doter d'un règlement intérieur qui définit les modalités pratiques de son organisation et de son fonctionnement.

E. DISPOSITIONS PARTICULIERES

L'Arrêté N°2006-167/PM/CAB du 15 septembre 2006 prévoit des dispositions particulières qui réunissent les conditions administratives et financières de sérénité et de sécurité nécessaires et indispensables à l'accomplissement de la mission de la **Commission Nationale d'Enquête**. Il s'agit notamment :

- à l'article 3 de l'Arrêté, de l'indépendance et de l'impartialité des membres de la Commission qui ne peuvent recevoir ni d'instruction ni d'injonction de quiconque.
- à l'article 6 de l'Arrêté, de la possibilité pour la Commission de recourir à toute personne dont l'expertise lui est nécessaire ou utile.
- à l'article 7 de l'Arrêté, de l'obligation qui est faite à toute Administration de fournir aux membres de la Commission toutes informations en rapport avec sa mission.

¹ * *Monsieur Guehi Brissi Lucas représentant de l'Assemblée Nationale n'a jamais siégé au sein de la Commission Nationale.*

- à l'article 8 de l'Arrêté, de tous les frais de fonctionnement de la Commission qui sont à la charge du budget de l'Etat.

III. - DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES ET FINANCIERES EN VUE DU DEMARRAGE DES ACTIVITES DE LA COMMISSION

- 1°) - Le jeudi, 21 septembre 2006, la Commission Nationale a été installée.
- 2°) - La Commission Nationale a adopté son règlement intérieur et son budget de fonctionnement respectivement les 25 et 26 septembre 2006.
- 3°) - Conformément à son règlement intérieur, la Commission Nationale a mis en place une structure administrative chargée de coordonner les opérations d'enquête. Il s'agit du Secrétariat Administratif comprenant un (1) secrétaire administratif, deux (2) assistantes et un (1) agent administratif polyvalent.

En application du règlement intérieur, quatre (4) Cellules d'Investigations dans lesquelles sont repartis les membres de la Commission ont été constituées :

- **PORT AUTONOME D'ABIDJAN, DOUANES, TRANSPORT**

Messieurs AGBRE Touni Jean Albert (Président)

N'DIA Yves

DIRABOU Mathurin

- **DISTRICT, ENVIRONNEMENT ET SANTE**

Messieurs ZABI Soko Guillaume (Président)

N'GUESSAN N'cho

COULIBALY Issa Malick

Mme N'GUESSAN Philomène

- **DEFENSE, SECURITE ET FINANCES**

Messieurs BAH François (Président)

Issoufou DAO

DIAWARA Sirima

- **MINES ET ENERGIE**

Messieurs KOUAME Konan Lucien (Président)

LOUKOU Koffi Jules

N'GOUAN Patrick

IV. - METHODOLOGIE DE TRAVAIL

La méthodologie de travail choisie par la **Commission Nationale d'Enquête** s'articule autour de trois (3) phases. Elles sont interdépendantes et hiérarchisées.

Première phase :

Au cours de cette phase, les enquêteurs ont investi tous les secteurs impliqués directement ou indirectement dans la gestion des déchets toxiques en vue de collecter tous papiers, documents ou toutes informations en rapport avec sa mission.

Ces éléments rassemblés sont classés selon la chronologie des faits. Ils ont ensuite permis de dresser la liste exhaustive des personnes à entendre dans le cadre de l'enquête. En d'autres termes, ces éléments ont servi à préparer les séances d'auditions.

Deuxième phase :

Cette phase se rapporte aux séances d'auditions qui sont également organisées selon la chronologie des faits. Trois (3) supports servent à matérialiser les auditions :

- Le procès-verbal d'audition ;
- L'enregistrement oral ;
- L'enregistrement audio-visuel.

Le procès-verbal d'audition est co-signé par la personne entendue et les membres de la Commission présents.

Dans cette seconde phase, la Commission a entendu soixante dix huit (78) personnes dans ses locaux sis à Cocody-les-Deux-Plateaux, à la Maison d'Arrêt et de Correction d'Abidjan (MACA), et même à Paris (France). Il est à préciser que les personnes entendues sont notamment les personnes ressources, les témoins et les victimes et les personnes impliquées directement ou indirectement dans la naissance ou la gestion de cette crise. Cette phase d'audition s'est étendue sur une période de six (6) semaines, avec en moyenne une durée de trois (3) heures par personne entendue.

Troisième phase :

La troisième phase a été consacrée à la rédaction du rapport. Le projet de rapport est soumis à l'examen des Commissaires membres de la Commission qui l'examinent et l'adoptent. Le rapport engage individuellement et collectivement tous les membres de la **Commission Nationale d'Enquête sur les Déchets Toxiques dans le District d'Abidjan**.

PREMIERE PARTIE

DESCRIPTION

DES FAITS ET PROCEDURES

Les faits et procédures relatés concernent les évènements et tout le processus qui ont conduit au déversement des déchets toxiques dans le District d'Abidjan.

Ces faits et procédures vont de l'octroi des agréments et autorisations par les autorités ivoiriennes à l'autorisation d'appareiller du navire, en passant par le transport, la réception et le déversement de ces déchets.

CHAPITRE I :

L'OCTROI DES AGREMENTS ET AUTORISATIONS

La société **Puma Energy CI** et la **compagnie Tommy** sont parmi les principaux acteurs des problèmes posés par les déchets toxiques. C'est pourquoi il importe de décrire et analyser les conditions d'octroi de leurs agréments sans oublier l'autorisation d'exercer délivrée à la **compagnie Tommy** par les autorités portuaires.

SECTION 1 : L'AGREMENT DE PUMA ENERGY CI

La société **Puma Energy CI**, filiale de la multinationale **Trafigura** qui en est l'actionnaire unique, a été créée en février 2004. Cette société a pour objet le stockage et la vente des produits pétroliers sous douane; pour les activités de celle-ci, **Trafigura**, la société mère, spécialisée dans le négoce et le transport des produits pétroliers, a acquis auprès de SHELL-CI les installations que la société AGIP lui avait cédées.

A la suite de cette acquisition, la société **Puma Energy CI** a introduit une demande d'agrément auprès du Ministère des Mines et de l'Energie, enregistrée sous le n° 1522 du 09 décembre 2004 et ce, en application de l'Article 2 de la Loi n° 92-469 du 30 juillet 1992 portant répression des fraudes en matière de produits pétroliers et des violations aux prescriptions techniques de sécurité.

Il y a lieu de préciser que si des agréments en vue du stockage de produits pétroliers ont déjà été octroyés à des sociétés telles que GESTOCI, SHELL et MOBIL, c'est bien la première fois qu'une demande d'agrément de stockage de produits pétroliers sous douane est adressée aux autorités ivoiriennes.

Pour l'examen de cette demande d'agrément, le Ministère des Mines et de l'Energie a sollicité l'avis des structures sous sa tutelle. Une réunion s'est tenue à cet effet le 4 octobre 2005 au Ministère des Mines et de l'Energie sous la présidence de Mme Kadio-Morokro Françoise, Directeur de Cabinet.

Etaient présents à cette séance :

Ministère des Mines et de l'Energie :

- Mme Kadio-Morokro Françoise, Directeur de Cabinet,
- M. Kouassi Bandama Gilbert, Directeur des Hydrocarbures,
- M. Nandjui Pierre, Sous-Directeur des Ressources Humaines.

S. I. R. :

- M. Joël Dervain, Directeur Général,

PETROCI :

- M. Bongba Thomas, Chef de Département des Appontements et lignes,
- M. Loukou K., Service Juridique

GESTOCI :

- M. Nanou A. Célestin, Directeur des Opérations,
- M. Eba Koutoua

Puma Energy Côte d'Ivoire :

- M. Kablan N'Zi, Administrateur Général Adjoint.

Il ressort du procès-verbal de la réunion du 4 octobre 2005 que M. Kablan N'Zi a été invité à fournir des précisions sur les projets d'activités de sa société.

A la suite des explications de ce dernier, des réserves ont été émises quant à la protection des entreprises ivoiriennes telles que la SIR, la GESTOCI et la PETROCI. Les participants à la réunion voulaient s'assurer que les produits à stocker seraient effectivement exportés comme l'indiquait l'objet de **Puma Energy CI**.

Après cette réunion et plusieurs rencontres au cours desquelles M. Kablan N'Zi s'est engagé à tenir compte des réserves émises par les sociétés sous tutelle du Ministère des Mines et de l'Energie. Un agrément probatoire a été accordé à **Puma Energy CI** par Arrêté n° 065/MEMME/MEMEP/DH du 23 décembre 2005 portant agrément pour l'entreposage spécial de produits pétroliers.

Après avoir accordé cet agrément probatoire, le Ministère des Mines et de l'Energie a exigé de **Puma Energy CI**, une étude de dangerosité et d'impact environnemental.

L'agrément probatoire d'un an arrivant à expiration, **Puma Energy CI** a sollicité un agrément définitif.

Cette demande n'était pas encore examinée lorsque est survenue l'affaire des déchets toxiques.

Par ailleurs, il ressort des auditions de Mme Kadio-Morokro et de M. Kouassi Bandama Gilbert, faites par la Commission, que le Ministère des Mines et de l'Energie, dans ses opérations en matière d'hydrocarbures, n'a pas de relations particulières avec le Ministère de la Santé et de la Population et qu'il ne gère pas non plus l'aspect environnemental.

SECTION 2 : L'AGREMENT DE LA COMPAGNIE TOMMY

Pour mieux comprendre l'octroi de l'agrément à la compagnie **Tommy**, il importe de décrire d'abord les conditions légales d'octroi de l'agrément d'avitailleur maritime avant d'exposer les circonstances dans lesquelles l'agrément a été accordé à cette société.

PARAGRAPHE 1 : Conditions légales d'octroi de l'agrément d'avitailleur maritime

La profession d'avitailleur maritime est règlementée par le Décret n° 97-615 du 16 octobre 1997, portant réglementation de l'exercice de la profession d'avitailleur maritime dans les ports ivoiriens. Ce texte définit la notion d'Avitailleur maritime et la procédure d'octroi de l'agrément d'Avitailleur maritime.

I - Notion d'Avitailleur maritime

Aux termes de l'article 2 du Décret de 1997 précité, est "**Avitailleur maritime toute personne morale auxiliaire du transport maritime chargée de fournir à un navire son approvisionnement**".

De cette définition, on peut retenir que l'avitailleur maritime a vocation à fournir à des navires à quai où en rade, diverses prestations, notamment la fourniture de denrées alimentaires, de produits pharmaceutiques, des pièces de rechange et des combustibles (soutage). Par conséquent, l'activité d'avitailleur maritime ne consiste nullement à retirer quoique ce soit du navire. Plus précisément, cette activité s'exerce dans le sens du "**sol au navire et non dans le sens du navire au sol**".

II - Procédure d'octroi de l'agrément d'avitailleur maritime

Aux termes de l'article 4 du Décret de 1997 susvisé, l'agrément d'avitailleur maritime est délivré pour une période probatoire d'un an par lettre du ministre chargé de la marine marchande, après avis de la commission des Agréments. Cette commission décrite par l'article 16 du Décret est composée :

- du Directeur des Transports Maritimes (Directeur Général des Affaires Maritimes et Portuaires), Président
- du Directeur Général des Douanes ou son représentant

- du Directeur Général du Port Autonome d'Abidjan ou son représentant,
- du Directeur Général du Port Autonome de San-Pedro ou son représentant,
- de deux représentants des avitailleurs.

La Commission reçoit les dossiers de demande d'agrément par l'entremise de la Direction Générale des Affaires Maritimes et Portuaires dans un délai de sept jours.

Celle-ci émet des avis sur l'attribution de l'agrément dans un délai de quinze jours.

En cas d'avis favorable, le Président de la Commission prépare un projet de lettre ou d'Arrêté qui est transmis à la signature du ministre chargé de la marine marchande (Ministre des Transports) dans les huit jours.

Ce projet de lettre ou d'Arrêté est accompagné du dossier complet de la demande d'agrément et du procès-verbal de la délibération de la Commission d'Agrément.

Le ministre chargé de la marine marchande a l'obligation de statuer dans un délai de quinze jours.

L'article 8 *in fine* du Décret de 1997 précité, précise qu'en cas de non respect des délais cumulés de quarante cinq (45) jours ou en cas de silence de l'Administration, la demande est réputée acceptée. Dans ce cas, le bénéficiaire est habilité à exercer un recours auprès des services compétents du Premier Ministre en vue de la régularisation de l'agrément.

**PARAGRAPHE 2 : Les circonstances d'octroi de l'agrément
d'avitailleur maritime à la compagnie**

Tommy

La **compagnie Tommy** a adressé sa demande d'agrément d'avitailleur maritime le 7 juin 2006, enregistrée sous le numéro 535 dans le cahier de transmission de la Direction Générale des Affaires Maritimes et Portuaires (DGAMP).

Il résulte des auditions du Ministre Anaky Kobenan Innocent, du Colonel Tibé Bi Balou, Directeur Général de la DGAMP jusqu'au 24 juillet 2006, de M. Yao Assémian, Directeur des Transports Maritimes et de M. Dan Pascal, Chef du Bureau "Avitaillement", que la Commission chargée de l'examen des agréments n'a pas siégé et n'a donc pas donné d'avis concernant le dossier de la **compagnie Tommy**.

La raison évoquée par ces différents responsables réside dans le fait qu'au cours de l'année 2004, malgré un avis défavorable de la Commission à la demande d'agrément de la société d'Exploitation du Terminal de Vridi (S.E.T.V.), la Justice a autorisé celle-ci à exercer.

Il ressort des déclarations de tous les responsables de la DGAMP que la Direction des Transports Maritimes n'a plus adressé de convocation aux membres de la Commission depuis 2004.

M. Yao Assémian, dont les services ont à charge d'exécuter cette mission, n'a plus trouvé nécessaire de le faire. Le colonel Tibé Bi, le Président, ne s'en est jamais offusqué. Il a justifié cette entorse à la procédure par le souci d'éviter que le demandeur s'adresse aux services du Premier Ministre après l'expiration du délai légal de quarante cinq (45) jours en cas de retard ou de silence de son administration, en application de l'article 8 *in fine* du Décret de 1997 précité.

Même l'enquête préalable à la saisine de la Commission n'a pu avoir lieu s'agissant du cas de la **compagnie Tommy**.

Par ailleurs, le Colonel Tibé BI Balou reconnaît qu'il a imputé la demande de **Tommy**, comme d'habitude, à M. Yao Assémian pour enquête préalable.

Selon lui, M. Yao Assémian, après examen de la demande de **Tommy**, la lui a soumise directement au moment où il s'apprêtait à effectuer un voyage aux Etats-Unis d'Amérique (USA). Celui-ci a souligné l'urgence quant à la signature du projet. C'est ce qui l'aurait amené à signer la lettre de transmission du projet d'Arrêté dans l'immédiat. Ces propos sont démentis par M. Yao Assémian qui ne reconnaît avoir joué aucun rôle dans l'octroi de l'agrément à la **compagnie Tommy**.

Selon le Lieutenant DAN, c'est le Colonel Tibé Bi Balou qui lui a demandé de lui faire parvenir, parmi les dossiers en attente, quatre dossiers dont un dossier d'extension, deux dossiers de renouvellement et un nouveau dossier de demande d'agrément, qui est le dossier **Tommy**. Le Lieutenant DAN a préparé le projet d'Arrêté de l'octroi de l'agrément de **Tommy** et les autres avec diligence, car il existe des projets standard stockés dans son service. Il a ensuite disposé les projets dans un parapheur qu'il a déposé au secrétariat du Colonel Tibé Bi Balou.

M. Dan reconnaît dans son audition que ce n'est qu'après la transmission du projet d'Arrêté au Ministre ANAKY qu'il a effectué une visite de "terrain" au siège de **Tommy** pour vérifier l'emplacement.

Cette visite lui a permis de se rendre compte de l'insuffisance des installations de la **compagnie Tommy**. Il indique qu'il n'a pas informé son supérieur hiérarchique. Il ne l'a pas jugé nécessaire, les agréments probatoires accordés habituellement n'étant pas soumis à une obligation d'investissement définitif.

L'agrément d'avitailleur maritime a été octroyé à **Tommy** par l'Arrêté n° 2006-169/MT/DGAMP/DTMFL du 12 juillet 2006 portant agrément probatoire de la

Compagnie Tommy en qualité d'avitailleur maritime spécialisé dans la vidange, l'entretien et le soutage des navires au Port Autonome d'Abidjan.

**SECTION 3 : L'AUTORISATION D'EXERCER ACCORDEE A LA
COMPAGNIE TOMMY PAR LE PORT AUTONOME
D'ABIDJAN**

M. Ugborugbo Amejuma Salomon, muni de son agrément "d'avitailleur maritime spécialisé dans la vidange, l'entretien et le soutage", adresse une demande au Commandant de la Capitainerie du Port Autonome d'Abidjan le 20 juillet 2006.

Le Commandant du Port, le Colonel BOMBO Marcel, après avoir accusé réception de cette lettre et vérifié l'agrément délivré par le Ministre des Transports, accorde à son tour, une autorisation libellée comme suit :

"J'accuse réception de votre lettre du 20 juillet 2006, par laquelle vous sollicitez une autorisation pour la récupération des huiles usagées et des déchets domestiques à bord des navires en escale au Port d'Abidjan. En réponse, j'ai l'honneur de vous faire connaître que, compte tenu de l'agrément ministériel joint à votre demande, j'émet un avis favorable pour l'exercice de cette activité sur le domaine portuaire.

Toutefois, pour mener votre activité en zone sous douane, je vous invite à vous acquitter de la redevance d'usage qui s'élève à sept cent huit mille (708.000 francs), toutes taxes comprises et à respecter scrupuleusement les mesures sécuritaires et administratives prescrites par les règlements de police et d'exploitation, notamment :

- 1- avant le début des activités, prendre attache avec le Centre d'Identification Sécuritaire (CIS) à la Capitainerie du Port pour l'établissement des titres d'accès,*
- 2- le dépôt à la Capitainerie des relevés des opérations d'enlèvement effectués sur chaque navire pour le suivi de vos activités,*
- 3- la récupération des huiles usagées et des résidus d'hydrocarbures par citerne étanche afin d'éviter l'épandage et le déversement accidentel"*

(Voir lettre n° 00145/DOM/DMDGS/YAP/OG du 9 août 2006).

CHAPITRE II :

**TRANSPORT ET RECEPTION DES DECHETS TOXIQUES DU NAVIRE PROBO
KOALA
EN COTE D'IVOIRE**

SECTION 1 : TRANSPORT DES DECHETS TOXIQUES

La société **Trafigura**, n'ayant pu faire traiter les déchets concernés à Amsterdam face à la montée des enchères de la société APS, a saisi sa filiale **Puma Energy CI** en Côte d'Ivoire.

Cette information est confirmée par M. Claude Dauphin, Président du Conseil d'Administration et fondateur de l'entreprise **Trafigura** en ces termes : *"Je crois savoir que c'est en raison d'une dispute commerciale que la cargaison n'a pas pu être déchargée en Hollande"*.

Le processus de transport des déchets toxiques sur le sol ivoirien a commencé d'abord par le message électronique en date du 17 août 2006 de M. Marrero, Responsable de l'exécution des contrats et de la logistique pour l'activité Essence, à M. Kablan N'Zi, Administrateur Adjoint de **Puma Energy CI**. Ce message est ainsi libellé* :

"Capt. Kablan,²

Suite à notre conversation téléphonique, veuillez noter que nous aimerions décharger environ 528 m³ d'eaux sales du Probo Koala, heure d'arrivée estimée à Abidjan, le 19 août, tôt le matin.

Veuillez noter que les eaux sales à bord sont un mélange de gazoline et de soude caustique avec une forte concentration de soufre mercaptan. En raison de la forte concentration de soufre mercaptan, le mélange a une forte odeur et doit être retiré du navire et éliminé convenablement pour éviter tout souci environnemental ou des problèmes avec les autorités.

Veuillez noter les détails de la composition des eaux sales pour votre gouverne : DOC (demande d'oxygène chimique) - mesuré à environ 21.000 mg/l - la quantité d'oxygène consommée en oxydation chimique complète des matières présentes dans l'eau sale ; cela indique la teneur en matières organiques lentement dégradables qui y sont présentes.

Chlore organique total (COT) - mesuré à >5% - C'est le chlore organique total dans l'eau sale. Typiquement mesuré en utilisant des analyses AOX. La réaction du chlore chimique avec les lignites dans la décoloration de, produit des composés de chlore organique de tailles différentes, les composés COT. Les composés les plus nuisibles aux cours d'eaux sont de petites molécules toxiques de composés de chlore. Parce que les composants de ces composés sont difficiles à isoler, un effort est fait pour réduire la totalité de l'AOX.

A cause du DOC qui est supérieur à 2000 mg/l, on ne doit pas considérer ces eaux sales comme "Eaux sales Marpol" mais comme "Eaux sales chimiques".

En fonction de ce qui précède, veuillez confirmer que vous pouvez vous arranger pour l'enlèvement et l'élimination de ces eaux sales et obtenir la documentation adéquate auprès des sociétés d'enlèvement d'eaux sales au sujet de la conformité avec les règlements locaux de l'administration environnementale et de la Douane concernant l'élimination de ces eaux sales.

Merci et meilleures salutations

Jorge Luis Marrero "

² Traduction faite par Monsieur Pierre Niava, traducteur assermenté, Expert près les Cours d'Appel et les Tribunaux de Côte d'Ivoire.

Aux dires de M. Dauphin, la fonction de M. Marrero lui donne compétence "pour s'occuper de l'arrivée et du séjour du **Probo Koala** en Côte d'Ivoire parce que ce navire est en affrètement pour le département Essence dont il s'occupe".

Dans le message électronique, M. Marrero indique que suite à sa conversation téléphonique avec M. Kablan N'Zi, le **Probo Koala** arrive à Abidjan pour décharger des slops. Il précise en outre que les produits ne doivent pas être considérés comme des eaux Marpol mais des déchets chimiques. Il décrit de façon précise les compositions des produits à traiter. Par conséquent, ils doivent être, a-t-il insisté, traités avec certaines précautions pour éviter les problèmes avec les autorités ivoiriennes. M. Marrero recommande même à M. Kablan N'Zi de prendre toutes les dispositions et vérifier si la société retenue pour traiter les slops est en règle avec les prescriptions environnementales.

Après la réception du message électronique, M. Kablan N'Zi aurait téléphoné à 14 heures à M. Essoin Kouao de **Waibs** pour lui demander le numéro de téléphone de l'Ivoirienne des Techniques d'Energie (ITE).

Par la suite, M. Kablan l'a rappelé pour lui dire qu'il n'arrivait pas à joindre M. Yao Blé, le Responsable de ITE. M. Essoin Kouao a alors appelé M. Allah de ITE qui lui aurait dit que le service n'ouvrirait qu'à 14 h 30.

Suite à l'insistance de M. Kablan, qui prétendait qu'il ne pouvait pas attendre jusqu'à 14 h 30, M. Essoin Kouao lui aurait communiqué le numéro de téléphone de **Tommy**.

Le même jour, avant ce message électronique, M. Kablan N'Zi avait déjà eu avec M. Marrero une conversation téléphonique au cours de laquelle ce dernier cherchait à savoir s'il existe en Côte d'Ivoire des structures appropriées pour ce genre d'opération.

Le lendemain, 18 août 2006 avant 10 heures, M. Paul Short de **Trafigura** a téléphoné à M. Adja David, Chef du Service Shipping de **Waibs** pour demander "*s'il était possible pour un navire devant passer par le port d'Abidjan, d'inclure dans les frais du port les frais de déchargement de slops en cas de nécessité*".

M. Adja David a rassuré M. Paul Short en disant que cela est possible pourvu qu'il le demande parce que sa société a l'habitude de le faire pour d'autres bateaux (voir audition de M. Adja).

Par la suite M. Adja a informé les agents Essoin Kouao et Kacou Aka du contenu de cette conversation téléphonique.

Le même jour vers 12 heures, M. Essoin Kouao aurait informé M. **Ugborugbo** de l'arrivée prochaine du navire **Probo Koala** et l'aurait invité à prendre les dispositions utiles pour décharger les slops.

Dans l'après-midi de ce même jour, M. Essoin Kouao a présenté M. **Ugborugbo** à M. Kablan à la demande de ce dernier.

Après avoir vérifié les différents agréments et autorisations de **Tommy**, M. Kablan N'Zi demande à **M. Ugborugbo** de lui faire des propositions de prix. A cet effet, il lui a montré le message envoyé la veille par M. Marrero.

Suite à cela, **M. Ugborugbo** a remis à M. Kablan un document manuscrit libellé en ces termes^{*3} :

"Abidjan, le 18-08-2006

A Jorge Marrero,

Par Capitaine Kablan

Objet : Enlèvement de slops

Compte tenu de la haute concentration de soufre de mercaptan et la forte odeur de ces produits, un chimiste, après lecture de vos deux messages électroniques, nous a conseillé de déverser vos slops chimiques dans un endroit hors de la ville, nommé Akouédo, équipé de manière adéquate pour recevoir n'importe quel type de produits chimiques.

Afin d'éviter tout risque d'accident environnemental imputé à Puma Energy, au navire et à vous, la compagnie Tommy assumera toutes ses responsabilités et vous assure d'un bon travail. Les documents appropriés seront donnés au navire après l'opération.

Slops Marpol : 30 \$ US par m³,

Slops chimiques : 35 \$ US par m³"

Ce même jour, 18 août 2006, le Commandant Diplo a demandé par téléphone au Commandant Bombo s'il connaissait **M. Ugborugbo**, le Responsable de **Tommy**.

Cette question a conduit le Commandant Bombo à inviter **M. Ugborugbo** à passer à son bureau au Port Autonome d'Abidjan. C'est alors que **M. Ugborugbo** est arrivé au bureau de ce dernier quinze ou vingt minutes après.

Ayant vérifié l'existence des dossiers de **Tommy**, le Commandant Bombo a rassuré le Commandant Diplo quant à la "régularité" desdits documents.

La nomination officielle de **Waibs** intervient le même jour aux environs de 15 heures par un message de **M. Paul Short** de **Trafigura** adressé à **M. Adja David** libellé comme suit :

"De : **Paul Short** de Trafigura à **Waibs Shipping**
 Envoyé : le 18 août 2006
 Objet : 20951 Nomination d'agence : Probo Koala – Déchargement d'Eaux sales à Abidjan

³ Traduction faite par Monsieur Pierre Niava, traducteur assermenté, Expert près les Cours d'Appel et les Tribunaux de Côte d'Ivoire.

LE NUMERO DE REFERENCE TRAFIGURA POUR CETTE OPERATION SERA 20951 ET IL DOIT ETRE MENTIONNE SUR TOUTE CORRESPONDANCE ET FACTURE S'Y RAPPORTANT.

EN TANT QU'AFFRETEUR DU NAVIRE CI-DESSUS REFERENCE, NOUS AVONS DONNE INSTRUCTION A L'ARMATEUR DE VOUS NOMMER POUR VOUS OCCUPER DU NAVIRE EN TANT QU'AGENT POUR L'OPERATION SUIVANTE D'ELIMINATION D'EAUX SALES.

COMME NOUS L'AVONS DISCUTE AU TELEPHONE, PRIERE COUVRIR CES FRAIS AINSI QUE D'AUTRES FRAIS PORTUAIRES POUR UN REGLEMENT DIRECT PAR NOTRE BUREAU D'ATHENES.

Prière confirmer que vous pouvez faire des arrangements pour l'enlèvement et l'élimination de ces eaux sales et obtenir une documentation adéquate de la part de la société d'enlèvement, concernant la conformité avec les règlements locaux de l'administration environnementale et des douanes sur l'élimination de ces eaux sales.

PRIERE COORDONNER CETTE OPERATION AVEC LA SOCIETE COMPAGNIE TOMMY SARL (DETAILS DE CORRESPONDANCE CI-JOINTS)

PORT DE DECHARGEMENT : ABIDJAN

QUANTITE : ENVIRON 528M³

PRODUIT : EAUX SALES – VOIR CI-DESSOUS

POINT D'AMARRAGE : PETROCI

TEMPS D'ATTENTE : NEANT

ARRIVEE ESTIMEE DU NAVIRE : 19 AOUT A 2H00

INSPECTEURS : NEANT

PRIERE NOUS TENIR INFORMES A TOUT MOMENT SUR LES MOUVEMENTS DU NAVIRE, LES PERSPECTIVES D'AMARRAGE, LES VARIATIONS DE L'HEURE ESTIMEE D'ARRIVEE, ETC.

Prière noter les détails de la composition des eaux sales :

DOC (demande d'oxygène chimique – mesurée à environ 21.000 mg/l – la quantité d'oxygène consommée en oxydation complète des matières présentes dans le seaux sales; cela indique la teneur en matière organique lentement dégradable qui y sont présentes.

Chlore organique Total (COT) – mesuré à > 5% - C'est le chlore organique total dans l'eau sale. Typiquement mesuré en utilisant des analyses AOX. La réaction du chlore chimique avec les lignines dans la décoloration de pulpe, produit des composés de chlore organique de tailles différentes, les composés COT. Les composés les plus nuisibles aux cours d'eaux sont de petites molécules toxiques de composés de chlore. Parce que les composants de ces composés sont difficiles à isoler, un effort est fait pour réduire la totalité de l'AOX.

PRIERE NOUS INFORMER IMMEDIATEMENT PAR TELEPHONE AINSI QUE PAR ECRIT, DE TOUS LES RETARDS/INCIDENTS/IRREGULARITES SURVENANT PENDANT LE SEJOUR DU NAVIRE AU PORT.

A LA FIN DU SEJOUR DU NAVIRE, PRIERE NOUS ENVOYER PAR FAX LES DOCUMENTS SUIVANTS : UNE FICHE COMPLETE D'HORAIRE D'ACTIVITES ET/OU RELEVÉ DES FAITS, SIGNÉE A LA FOIS PAR LE REPRESENTANT DU TERMINAL ET LE CAPITAINE/OFFICIER EN CHEF.

PRIERE ACCUSER RECEPTION DU PRESENT TELEX POUR CONFIRMER QUE VOUS VOUS EN OCCUPEZ ET COMMUNIQUEZ LE NOM, L'ADRESSE PERSONNELLE ET LES NUMEROS TELEPHONE DE LA PERSONNE-CONTACT QUI S'OCCUPERA DE TOUTES LES QUESTIONS DE REPRESENTATION POUR CE NAVIRE, AINSI QUE VOTE ADRESSE PERSONNELLE/ADRESSE DE SOCIETE/NUMERO DE TELEPHONE ET DE FAX".

SECTION 2 : LA RECEPTION DES DECHETS TOXIQUES A ABIDJAN

PARAGRAPHE 1 : Les démarches de WAIBS et de **Tommy**

La réception des déchets toxiques a pour point de départ, l'autorisation d'entrée du navire **Probo Koala**. Cette autorisation est sollicitée par M. Kacou Aka, Agent Shipping à **Waibs**, au Bureau des Mouvements à la Capitainerie du Port Autonome d'Abidjan à la demande de M. Essoin Kouao, Agent spécialement affecté au suivi des navires de **Trafigura**.

La demande est reçue par l'Agent de Transmissions du Port, M. Epla Akoua Paul, le 18 août à 16h 10, donc après la conférence portuaire qui a lieu tous les matins à 10h. Ce dernier remet à M. Kacou Aka, un registre dans lequel celui-ci a transcrit les indications concernant le navire **Probo Koala**, notamment avec la mention "eaux usées".

Par la suite, M. Epla a mentionné sur le tableau prévu à cet effet l'heure d'arrivée du navire indiquée dans la demande (samedi 19 août à 02 heures).

Il y a lieu de relever que la programmation des navires est de la compétence d'un officier de garde, ayant sous ses ordres des chefs de quart et des agents de transmissions. Ce jour-là, M. Koné Kpandotien Paul, supérieur hiérarchique de **M. Epla** assurait les fonctions de chef de quart.

Le navire **Probo Koala** n'ayant pu arriver au port d'Abidjan comme prévu à 02 heures, il a fallu le reprogrammer.

Cette nouvelle programmation a été faite par M. Koné Kpandotien Paul pour le samedi 19 août à 10 heures.

Parallèlement aux démarches de **M. Kacou Aka**, **M. Ugborugbo Salomon** s'est rendu au bureau des Douanes de Vridi-Pétrole pour formuler une demande d'autorisation pour travaux supplémentaires (TS) et solliciter l'assistance d'agents des Douanes dans les opérations de déchargement des déchets au Port Autonome d'Abidjan.

Le Chef de bureau de ce service a visé cette demande et mis à la disposition de **M. Ugborugbo** trois agents pour les opérations du samedi, 19 août 2006. Ce sont Messieurs Yao Kouassi, Chef d'escouade, M. Yoboué Théophile et Madame Tetialou Anne-Marie, agents d'exécution.

M. Ugborugbo Salomon s'est ensuite rendu le 18 août 2006 vers 16 heures au bureau de l'appontement PETROCI en vue d'obtenir un permis de travail pour l'enlèvement des slops du navire **Probo Koala** le lendemain à 02 heures du matin.

M. Bamba Losseni qui l'a reçu à l'appontement PETROCI s'est adressé à la société **Puma Energy CI** en vue d'obtenir la confirmation de l'entrée du navire et de l'opération envisagée.

C'est ainsi que Messieurs Claude Agnès de la compagnie **Puma Energy CI** et M. Koffi Francis de la S.I.R., ont confirmé au téléphone l'entrée du **Probo Koala** et le déchargement des slops.

De même, la Capitainerie du Port a confirmé ces informations.

M. Bamba dit avoir contacté également M. Yao Kouassi, Chef d'escouade de la Douane à Vridi-Pétrole, dont le nom figurait sur la demande d'enlèvement des slops formulée par **M. Ugborugbo**. Ce dernier a également confirmé l'opération de déchargement des slops le lendemain.

C'est à partir de ces informations que M. Bamba a fixé un rendez-vous à **M. Ugborugbo** le lendemain matin 19 août pour l'établissement du permis de travail (Voir le *Time-Sheet* de l'appontement PETROCI).

Le navire **Probo Koala** est arrivé finalement le samedi 19 août 2006 vers 10h au quai PETROCI.

M. Essoin Kouao de **Waibs** était sur le quai pour suivre les opérations de réception des slops. Ce dernier a indiqué que son rôle consiste à assister le Commandant du navire dans ses rapports avec les autorités portuaires.

Il a ajouté qu'en sa présence, les agents des services du port, de l'Administration Maritime, de Santé, de l'Immigration, de Pollution et de l'Environnement sont montés à bord du navire pour effectuer leur contrôle d'usage.

PARAGRAPHE 2 : L'intervention des structures concernées
la réception des déchets toxiques

par

I - Les services de santé

Le Professeur Odehour Koudou Paul, Directeur de l'Institut National d'Hygiène Publique, a indiqué que l'équipe montée à bord du navire le samedi, 19 août à 12 h 30 comprenait Messieurs **Diarrassouba Adama**, chef d'équipe, **Kouassi Amany**, Infirmier diplômé d'Etat et **Kokro Patrice**, chauffeur.

Selon lui, ses agents ont d'abord vérifié les documents afférents au navire **Probo Koala** avant d'en inspecter l'état de salubrité. Ils n'ont rien trouvé d'anormal, ni senti d'odeur particulière.

Le Professeur Odehour K. Paul a ajouté que selon la réglementation, c'est l'équipe de santé qui devrait être la première à monter à bord, mais précise-t-il, ils sont toujours précédés par les agents des forces de l'ordre.

II – Les services de sécurité

Le Commissaire de Police du Port **M. Bouadou Blaise** a informé la Commission d'Enquête que ses agents sont montés à bord du navire **Probo Koala** pour procéder aux contrôles d'usage et ils ont rédigé un rapport qui ne révélait rien de spécial. Il a ajouté que selon eux, le document trouvé sur le navire mentionnait de l'eau de rinçage des cuves appelée slops.

Quant au **Colonel Boly Gbolo Jean**, Commandant du Groupement de Sécurité Portuaire de la Gendarmerie Nationale, il a précisé que depuis l'année 2002, suite à une réunion tenue au Secrétariat Général du Port, ses agents ne sont plus autorisés à monter à bord des navires.

Au niveau de la Direction de la Surveillance du Territoire, **M. Gbetia Firmin**, Directeur de la Surveillance du Territoire, a précisé que ses services ne sont pas associés à la programmation des navires et qu'ils en sont informés ultérieurement par voie d'affichage. Il a indiqué que, dans le cas du navire **Probo Koala**, ses agents sont montés à bord et ont vérifié le manifeste ainsi que l'état de l'équipage. Selon lui, le manifeste ne déclarait que des slops. Leur contrôle s'est limité à ces opérations.

M. Gbetia Firmin a en outre précisé que ses services n'ont jamais été informés du caractère dangereux de la cargaison du navire **Probo Koala**.

Pour **M. Tano Aka**, Responsable du Département Surveillance du Port Autonome d'Abidjan, ses services n'interviennent dans les opérations commerciales, que s'il y a de denrées alimentaires. Il précise que ses agents contrôlent en outre, les titres d'accès délivrés par le Port. Leur rôle principal étant d'assister à l'accostage du navire afin de dresser éventuellement un procès-verbal relatif à tout incident.

S'agissant du rôle des Autorités Maritimes, M. Tano Koffi Firmin, Directeur de la Navigation et de la Garde Côtière a indiqué que par note n° 10021/MEMT/DGAMP du 14 septembre 2004, M. Tibé Bi Balou a suspendu les activités de la Police Maritime. Ce qui explique, pour lui, que depuis cette date, les agents de sa Direction ne montent à bord du navire que dans le cadre du contrôle par l'Etat du port qui consiste à déceler toutes les déficiences du navire et de vérifier la compétence de l'équipage par rapport aux normes de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) (voir document en annexe).

Il a indiqué que suite à leur intervention, ses agents n'ont décelé aucune déficience susceptible d'entraîner des accidents en mer.

Il a enfin précisé que ses services ne pouvaient rien faire d'autre dans la mesure où aucun problème particulier de sécurité ou de pollution ne leur avait été signalé.

III - Les services des Douanes

Pour ce qui est du rôle des services des Douanes, **M. Gnamien Konan**, Directeur Général des Douanes, a déclaré que le Bureau des Douanes de Vridi-Pétrole qui ne dépend pas de la Direction de la Réglementation, ne pouvait pas savoir que la Douane n'a pas été associée à l'octroi de l'agrément d'avitailleur maritime à la **Compagnie Tommy** par le Ministre des Transports.

Il a ajouté que l'intervention de la Douane se limite au contrôle de la quantité de produits déchargés et ne consiste pas à vérifier la nature du contenu de la soute des pétroliers.

Pour lui, les services de l'Environnement et de la Santé auraient dû confier à la Douane la mission de vérification d'une attestation de non toxicité qu'ils auraient auparavant instituée.

A défaut de cela, le Directeur Général des Douanes estime que la mission de la Douane ne peut que rester fiscale.

M. Yao Kouassi, Chef d'Escouade, a déclaré qu'à l'arrivée de son équipe au quai PETROCI, les camions-citernes étaient déjà reliés au bateau par des tuyaux en vue du déchargement de la cargaison. Au cours de l'opération, il a senti une forte odeur qui a déclenché en lui une série d'éternuements. Il a alors posé la question à **M. Ugborugbo** pour savoir si les produits n'étaient pas dangereux. Ce dernier l'aurait rassuré en disant que l'analyse des spécialistes a montré que ceux-ci ne présentaient aucun danger. Il a alors pensé au CIAPOL qui a l'habitude de faire des prélèvements sur les produits.

Les trois agents de Douane ont déclaré n'avoir jamais reçu de mission particulière de contrôle en dehors de celui concernant la quantité. Ils expliquent qu'ils ne pouvaient pas connaître la nature du produit pompé à travers des tuyaux.

IV - Les services chargés de l'Environnement

Au niveau du **Ministère de l'Environnement**, **M. Andoh Allé Jacques**, Ministre en charge de ce Département au moment des faits, a affirmé que le CIAPOL et le service d'Inspection des Installations Classées n'ont jamais été conviés à la conférence qui détermine les mouvements des navires avant la crise des déchets toxiques. Il a ajouté que malgré l'insistance de son Ministère, le Directeur Général du Port Autonome a toujours refusé la présence permanente de ses agents au sein du périmètre portuaire.

Il a aussi informé la Commission d'Enquête que ses services ne pouvaient pas analyser systématiquement la cargaison du navire **Probo Koala** ; car les navires ne figurent pas sur la liste des Installations Classées.

Cette déclaration a été confirmée par **M. Doh André**, Directeur du CIAPOL qui a indiqué que ses agents n'avaient pas à intervenir sur les navires en mer ou en déplacement. Ils sont toutefois habilités à effectuer des contrôles sur les installations fixes telles que les plateformes de forage en offshore.

Au niveau du Département Environnement du Port Autonome d'Abidjan créé en 2004, **M. Kouassi Konan Anatole**, le Responsable dudit département, a indiqué que, de manière générale, ses services n'interviennent pas sur les navires. Il a pourtant reconnu que leur mission consiste à la mise en œuvre de la politique de gestion et de préservation de l'Environnement au Port Autonome d'Abidjan, ainsi qu'à la gestion des relations du Port en matière d'Environnement avec les structures de l'Administration chargée de ce domaine.

Chapitre III :**DEVERSEMENT DES DECHETS TOXIQUES**
ET DEPART DU NAVIRE PROBO KOALA**SECTION 1 : DEVERSEMENT DES DECHETS TOXIQUES****PARAGRAPHE 1 : Récupération et transport des déchets toxiques à Akouédo**

La chaîne du déversement débute par la récupération sur le bateau des produits dénommés slops le samedi 19 août 2006 à 13 heures.

Avant cette opération, **M. Ugborugbo** s'est rendu ce samedi matin à **Akouédo** pour confirmer qu'il viendrait déverser le produit, comme convenu la veille avec **M. Agbelessesi Jean- Paul**, Agent Pont Bascule de **PISA-IMPEX**.

Ce jour-là, c'est l'agent de Pisa-Impex, **M. Meh Yao** qu'il a trouvé sur place. Celui-ci, après lui avoir dit que son patron était déjà informé, lui a indiqué qu'une équipe spéciale serait mise en place en cas de fermeture de la décharge avant la fin des opérations.

Pour le transport des déchets toxiques, **M. Ugborugbo** a loué douze (12) camions-citernes dont trois (3) appartiennent à **M. Rammal Mohamed**, gérant de la société "Les Camionneurs" ayant son siège à Marcory.

M. Rammal précise que ses chauffeurs ont agi à son insu et de leur propre chef.

M. Ugborugbo a précisé que chaque voyage était payé cent vingt cinq mille (125.000) francs.

Après la récupération du produit, il a accompagné les chauffeurs des camions-citernes pour les premiers voyages jusqu'à la décharge d'Akouédo. Il a annoncé douze camions aux agents de Pisa-Impex au pont bascule au lieu des dix-neuf identifiés par les services des Douanes.

Le premier camion-citerne est arrivé au pont bascule à 19 heures 06 minutes.

Après la pesée par les agents de District, M. Meh Yao a accompagné lui-même le chauffeur dudit camion à la décharge où il lui a montré le quai réservé aux déchets "privés".

Ce premier camion est repassé sur le pont bascule vers 20 heures 11 mn. Le poids relevé était de 36,260 tonnes.

Après la sortie de ce camion, les agents du District d'Abidjan ont décidé de mettre fin à leur journée de travail en fermant la décharge, alors que l'heure de fermeture officielle est fixée à 22 heures.

Lors de son audition, M. Ouattara Moussa, Agent Pont Bascule du District d'Abidjan, a indiqué que les raisons de sécurité invoquées pour fermer la décharge plus tôt, n'étaient qu'un prétexte pour fuir les odeurs des produits déversés.

Malgré la fermeture de la décharge, M. Meh Yao qui avait déjà informé son supérieur hiérarchique, M. Guéhi Clotaire, est resté sur place jusqu'à 03 heures du matin pour assister au déversement des déchets par trois autres camions.

Ces camions ne pouvant être pesés du fait de la fermeture de la décharge, M. Meh Yao, en accord avec **M. Ugborugbo**, a calculé le prix des opérations sur la base du poids du premier camion.

Après ces derniers déversements, il a, selon lui, commencé à sentir les odeurs des produits déversés.

C'est pourquoi il aurait décidé de ne plus accepter un autre déversement.

C'est pendant qu'il discutait avec le chauffeur du cinquième camion venu déverser son contenu à 6 heures du matin que serait arrivé M. Guéhi Clotaire en compagnie de M. Gnango Sagou Charles, Porte parole et chargé de l'environnement du village d'Akouédo, alerté par un riverain de la décharge.

Arrivé au niveau du chauffeur, M. Gnango Sagou Charles a arraché la clef et les pièces du camion.

Le chauffeur a pu obtenir par la suite ces objets suite à l'intervention de M. Guéhi Clotaire.

Après vérification, il semble que le cinquième camion a pu déverser son contenu après le départ du porte parole.

M. Guéhi Clotaire avoir fait facturer la tonne de déchets à cinq mille (5.000) francs au lieu de deux mille cinq cents (2.500) francs à **M. Ugborugbo**. Au total, **M. Ugborugbo** a payé à M. Guéhi Clotaire la somme de cinq cent mille (500.000) francs (voir carnet personnel de reçus de Guéhi Clotaire).

Sur ces cinq cent mille (500.000) francs reçus, M. Guéhi dit avoir versé quatre vingt dix mille (90.000) francs dans les caisses de la société Pisa-Impex au titre des redevances du premier camion pesé.

Sur les quatre cent dix mille (410.000) francs restants, il dit avoir utilisé deux cent cinquante mille (250.000) francs pour la réparation de son véhicule accidenté et versé cent soixante mille (160.000) francs à M. Meh Yao.

M. Agbelessessi a déclaré avoir reçu de M. Guéhi Clotaire trente mille (30.000) francs.

PARAGRAPHE 2 : Réaction des populations et autorités d'Abidjan

I - Ministère de l'Environnement (Centre Ivoirien Antipollution – CIAPOL)

Le matin du lundi 21 août 2006, les populations d'Akouédo, de Vridi et du Plateau Dokui ont informé le Ministre de l'Environnement M. Andoh Allé Jacques de l'existence d'odeurs fortes dans leurs quartiers respectifs. Celui-ci a alerté immédiatement M. Doh André, Directeur du CIAPOL qui, parallèlement en avait été informé par les habitants des quartiers concernés.

La réaction de M. Doh André a été de visiter les entreprises susceptibles de produire ce genre d'odeurs (SIR, GESTOCI, PETROCI, SIPREL).

A la SIR, il a été rejoint par le Docteur Ouffoué, sous-directeur du Laboratoire Central de l'Environnement, M. Pana Ké Léon, Chef de service Unité de Police Antipollution et par des membres de l'Inspection du CIAPOL. Une réunion a été organisée sur place à la SIR. Suite à cette rencontre, six équipes ont été constituées en vue d'inspecter la décharge d'Akouédo, la zone de Plateau Dokui, la SIR, la GESTOCI, la SIPREL et les installations de PETROCI à Vridi. C'est à ce dernier site que les inspecteurs ont découvert le navire **Probo Koala** dont l'accès à bord leur a été refusé par l'équipage. Ils ont alors fait des prélèvements d'échantillons de produits déversés sur le quai au cours du pompage. Ils ont ensuite été rejoints à 13 heures par les inspecteurs des autres sites, qui ont également fait l'objet de prélèvements d'échantillons sur les sites visités.

Le même jour à 15 heures, une réunion a eu lieu au CIAPOL en présence des représentants de la SIR, de SIPREL, PETROCI, COSMIVOIRE et GESTOCI. (Voir Procès-Verbal).

Il a été décidé à cette réunion de délaisser une mise en demeure au Commandant du navire **Probo Koala** pour la consignation du navire à quai, conformément à l'article 26 du Décret n° 98-43 du 28 juin 1998 relatif aux Installations Classées pour la protection de l'Environnement.

L'objectif de cette mise en demeure était de bloquer le bateau jusqu'à la détermination de la nature de sa cargaison. Il a également été décidé de constater par voie d'huissier le refus d'accès à bord du Commandant du navire opposé aux services du CIAPOL. Copie de la mise en demeure a été transmise à **WAIBS**, au Port Autonome d'Abidjan, au District d'Abidjan et au Ministère en charge de l'Environnement pour information.

Ce même lundi, 21 août 2006 à 19 heures, s'est tenue au Ministère chargé de l'Environnement une réunion au cours de laquelle le CIAPOL a rendu compte de la gestion par lui faite de ce problème de déchets.

A l'issue de cette séance de travail, le Ministre a encouragé le CIAPOL à poursuivre ses investigations.

Le mercredi 23 août 2006, le Ministre chargé de l'Environnement a convoqué une nouvelle réunion à l'issue de laquelle il a demandé au CIAPOL d'aller avec le responsable de la **compagnie Tommy** sur les lieux du déversement pour procéder à la récupération des produits déversés. Suite à ces instructions, M. Bahé Etienne et le Major Pana Ké ont été désignés pour suivre **M. Ugborugbo** dans l'opération de récupération de ces déchets.

II - Autorités portuaires

Le Colonel Bombo Dagui Marcel, Commandant de la Capitainerie du Port, a déclaré au cours de son audition qu'il avait été alerté de l'existence des odeurs dès le dimanche 20 août 2006 à 22 heures par le Commissaire de police du Port, M. Bouadou, informé lui-même par les riverains. Selon ses dires, il a alors pensé que les odeurs étaient liées à l'explosion de gaz survenue deux jours plus tôt au niveau des installations de Devon Energy.

Il a ajouté que c'est à son arrivée au quai PETROCI, à 22 h 30 minutes, que ses agents lui ont indiqué le navire **Probo Koala** comme étant la source des odeurs.

Il a déclaré avoir laissé un message sur le portable de l'agent consignataire, l'invitant à se présenter le lendemain matin à son bureau, en compagnie du commandant du navire **Probo Koala**.

Il précise que le lendemain, **M. Ugborugbo** l'a informé que les odeurs provenaient du lavage des camions, après le déversement des déchets.

M. Bombo a déclaré n'avoir pas jugé nécessaire d'en informer le Directeur Général du Port. C'est plutôt ce dernier qui l'a appelé le lundi 21 août 2006 entre 8 heures et 9 heures pour lui demander l'origine des odeurs.

M. Marcel Gossio, Directeur Général du Port Autonome d'Abidjan (PAA), lors de son audition, a dit que c'est le lundi 21 août, à 16 heures 45 minutes, lorsqu'il a reçu **M. Doh André** du CIAPOL à sa demande, accompagné du Commandant Bombo, qu'il a été informé des problèmes posés par les produits déversés dans différents endroits du District d'Abidjan.

Interrogé sur ce point, M. Doh André a expliqué que c'est plutôt le mardi 22 août, au moment où il tentait de faire consigner à quai le navire **Probo Koala**, qu'il a rencontré le Directeur Général du Port Autonome d'Abidjan en compagnie de certains de ses collaborateurs dont le Commandant M. Bombo.

III - La PETROCI

Parallèlement aux démarches du CIAPOL, M. Fadika Kassoum, Directeur Général de PETROCI, informé de l'existence d'odeurs fortes dans son quartier dès le dimanche 20 août 2006, a demandé à ses agents de vérifier la provenance desdites odeurs.

Il a indiqué que le lundi 21 août 2006, tôt le matin, ses agents lui ont rapporté que ces odeurs provenaient du déversement de la cargaison du navire **Probo Koala**.

Il dit avoir convoqué pour une réunion d'information, **M. Bongba Thomas**, responsable de l'appontement, et **M. Odi** chef de la cellule Environnement et Sécurité de PETROCI.

Lors de cette réunion, **M. Bongba** a informé **M. Fadika** que le samedi 19 août 2006, en prévision de l'arrivée du navire **Probo Koala**, son service a délivré un permis de travail à la **compagnie Tommy** qui en avait fait la demande.

Il a ajouté que ce permis de travail n'est pas un agrément mais a pour unique objet d'obliger les prestataires de services à prendre certaines précautions et à préserver les équipements de l'appontement.

Il a en outre précisé que PETROCI n'a aucun moyen de refuser l'accostage d'un bateau, de vérifier sa cargaison, ou d'empêcher son déchargement si toutes les autorisations requises sont produites par le demandeur.

Pour corriger cette lacune M. Fadika explique qu'il a demandé à ses collaborateurs de préparer un projet de courrier dans lequel il serait désormais demandé à toutes les administrations utilisant leurs installations une plus grande collaboration avec **PETROCI**. Ce courrier qui fixe de nouvelles conditions d'utilisation du quai, a été adressé le 22 août 2006 à la SIR, à la SMB, à la Douane, au Port Autonome d'Abidjan et à **Puma Energy CI** (voir courrier en annexe).

IV - La Compagnie Tommy

Avant les opérations de récupération ordonnées par le CIAPOL, **M. Ugborugbo**, à la demande de M. Guéhi Clotaire, a déversé quatre vingt seize (96) litres de crésyl pur sur les déchets d'Akouédo afin d'en atténuer les odeurs.

D'autres déversements ont été effectués le jeudi 24 ou le vendredi 25 août 2006. Cette information non démentie par M. Guéhi Clotaire a été confirmée par **M. Agbelessesi**, également agent de **Pisa-Impex**.

M. Ugborugbo, au cours de son audition, a révélé qu'à la fin des opérations de déversement, **M. Kablan N'Zi** l'a appelé à son bureau. Cette rencontre a eu lieu en présence de **M. Adja David**, Responsable Shipping de **Waibs**, et de **M. Diplo Dégni**, collaborateur de **M. Kablan. M. Diplo**, lui a alors proposé de reprendre sa facture initiale de dix millions (10.000.000) de francs pour la porter à dix sept millions (17.000.000). M. Diplo aurait en outre demandé à **M. Ugborugbo** d'établir une facture complémentaire d'un montant de cent millions de francs (100.000.000) afin d'être en conformité avec les normes internationales. (Voir audition et différentes factures).

Interrogé sur ce point, M. DIPLO a confirmé les dires de **M. Ugborugbo**.

Par rapport à cette question de facture, **M. Adja David** a déclaré avoir demandé à **M. Ugborugbo** de lui faire parvenir sa facture pour lui permettre de compléter ses estimations destinées à **Trafigura**. Ce dernier aurait répondu que cette facture devait être visée par le Commandant Diplo. A cet effet tous les deux se sont retrouvés au bureau de celui-ci. M. Adja David a précisé que face à la résistance du Commandant Diplo de rediscuter de la facture de **M. Ugborugbo** qui prétendait avoir engagé trop de frais supplémentaires, il a suggéré un arrangement entre eux.

V - Le comportement des chauffeurs des camions-citernes

A la suite de la réaction de la population d'Akouédo dès le dimanche 20 août 2006 à 6 heures, les autres chauffeurs qui avaient déjà quitté le quai PETROCI avec leur chargement ont choisi le premier endroit relativement caché à la vue des populations pour se débarrasser du produit. Par ailleurs, l'ordre donné par le CIAPOL pour la récupération des déchets aurait conduit les chauffeurs des camions citernes à opter pour de nouveaux sites.

De plus, certains chauffeurs des camions-citernes ont choisi de vendre leur cargaison en la faisant passer pour du combustible.

Les auditions de **M. Diakité Ali**, Commerçant et de **M. Bamba Eric**, gérant de boulangerie l'attestent. En effet l'activité de M. Diakité Ali est l'achat et la revente d'huiles de vidange usagées et de l'essence sale venant d'origines diverses. Ces produits sont achetés à vingt-cinq (25) francs le litre et revendus à cinquante (50) francs ou soixante-quinze (75) francs CFA le litre selon les périodes.

Il explique que dans ce cadre, un de ses amis du nom de **Yoro Sidibé** est venu lui proposer, le samedi 19 août 2006, deux mille (2.000) litres d'essence sale en lui indiquant qu'elle comportait un mélange d'eau.

M. Diakité a acheté ces deux mille litres (2.000) qu'il a versés dans deux cuves. A la suite de cette opération il est tombé malade.

Selon lui, c'est en reprenant le travail, le 1^{er} septembre 2006, qu'il a été informé de la nature réelle du produit.

Il ajoute que pour éviter d'avoir des ennuis avec les forces de l'ordre, ses employés et lui ont décidé d'enterrer ces déchets. C'est au cours de l'exécution de cette opération qu'ils ont été arrêtés par les services de police.

Quant à M. Bamba Eric, il a déclaré que le dimanche 3 septembre 2006 à 19 heures, un camion-citerne conduit par un certain Eric est venu à la boulangerie dont il a la gestion, sur ordre de son superviseur **M. Haidara**, pour livrer un échantillon de gasoil. Ce produit a été versé dans la cuve de la boulangerie en vue de son utilisation comme combustible.

Ce sont des riverains qui ont alerté la police.

SECTION 2 : LE DEPART DU NAVIRE PROBO KOALA

Les formalités de départ du navire **Probo Koala** ont été effectuées par M. Essoin Kouao Désiré de **Waibs** le dimanche 20 août 2006 au matin. Celui-ci a déposé la demande de sortie du bateau après s'être assuré auprès de **M. Ugborugbo** de la fin des opérations de déchargement des déchets. **M. Ugborugbo** lui ayant indiqué que les opérations prendraient fin au plus tard à 20 heures, il a alors mentionné dans sa demande 22 heures comme heure de sortie du bateau.

Le lundi 21 août, entre 8 heures et 9 heures, M. Essoin Kouao Désiré s'étant rendu compte que le navire **Probo Koala** n'a pas pu appareiller du fait du blocage de son ancre en a informé M. ADJA David, Responsable Shipping de **Waibs**. Ce dernier lui a recommandé de solliciter les services de la société Ivoirienne de Remorquage et de Sauvetage (IRES), spécialisée dans les remorquages.

M. Adja David a demandé à M. Essoin de rester en compagnie du Commandant du bateau ; c'est ce qu'il a fait jusqu'à 21 heures avant de regagner son domicile.

Les agents de IRES n'étant pas disponibles, M. Essoin a informé le **Commandant Nobah Amonkan**, gérant de la société **Waibs**. La société Caréna, sollicitée par le Commandant Nobah, n'a pu dépanner l'ancre du navire, faute de matériel adéquat.

M. Essoin Kouao a aussi déclaré que le Commandant Bombo qu'il avait informé le matin du problème de l'ancre est monté à bord du bateau en sa présence.

M. Adja David, au cours de son audition a indiqué qu'il a demandé au Capitaine Kablan N'Zi et au Commandant Diplo de faire pression sur les autorités portuaires pour réquisitionner la

société IRES. Selon lui, c'est grâce à ces pressions que la société IRES est venue le mardi pour débloquent l'ancre du bateau.

Interrogé, **M. Leire Yves Georges Marie**, Directeur Technique de la Société IRES a répondu que c'est le port qui avait sollicité le déblocage de l'ancre dans la soirée du dimanche, 20 août 2006 alors que la société ne disposait pas ce jour-là de remorqueur suffisamment puissant pour effectuer ce travail.

Selon lui, sur insistance du Port, il a accepté cette mission le mardi 22 août 2006, vers 13 heures car le navire RONIER, l'un des remorqueurs de IRES, spécialisé dans ce genre d'opération, venait de rentrer de la SIR où il exécutait une tâche.

M. Leire a ajouté que la société IRES est toujours sollicitée par le Port.

Au cours de son audition, M. Doh André, Directeur du CIAPOL a indiqué que le mardi 22 août 2006, il a commis un huissier de justice, en la personne de Maître Yézion Kohon Augustine qui, accompagnée des inspecteurs assermentés du CIAPOL et de deux agents de la gendarmerie du Port, s'est rendue au quai PETROCI pour procéder à l'immobilisation du navire **Probo Koala**. Il a ajouté qu'il venait d'avoir les résultats des premières analyses indiquant que les déchets étaient toxiques.

Le Commandant du navire **Probo Koala** ayant répondu à l'huissier de justice que seul le Commandant du Port pouvait l'empêcher d'appareiller, M. Doh André a décidé de saisir les autorités portuaires.

C'est ainsi qu'il s'est rendu au bureau du Commandant Bombo pour solliciter sa collaboration en vue de l'immobilisation du navire **Probo Koala**.

Le Commandant Bombo a remis à M. Doh une copie du message de M. Marrero adressé à M. Kablan N'Zi le 17 août 2006, en disant que c'est la première fois qu'un bateau précise, avant son arrivée, la nature du produit transporté.

Malgré l'insistance de M. Doh André, le Commandant Bombo a exigé une réquisition du Procureur de la République pour bloquer le navire **Probo Koala**.

M. Doh André a alors demandé "un sursis" de trente (30) minutes pour entrer en contact avec l'huissier de justice commis pour cette affaire.

M. Bombo aurait répondu en ces termes : "***de toutes façons, bloquer un bateau coûte très cher et que cela nécessite une autorisation appropriée dans la mesure où le navire a produit tous les documents exigés***".

M. Doh André a alors sollicité une rencontre avec le Directeur Général du Port Autonome d'Abidjan, M. Gossio. M. Doh a indiqué qu'en arrivant au bureau de M. Gossio, il y a trouvé M. Bombo ainsi que quelques collaborateurs du Directeur Général du Port Autonome d'Abidjan.

A la requête de M. Doh André de faire immobiliser le navire, M. Gossio a demandé l'avis de M. Bombo qui a répondu que le navire n'étant pas en faute, il ne peut être bloqué que sur réquisition du Procureur de la République.

Selon M. Doh, M. Gossio s'est adressé à lui en ces termes : "**vous avez entendu, allez chercher la réquisition sinon je ne peux rien faire**". M. Bombo d'ajouter : "**de toutes façons le navire Probo Koala est en train de partir**".

M. Doh André dit avoir appelé M. Fadika, Directeur Général de PETROCI, M. Fadika en sortant du bureau de M. Gossio. M. Fadika lui aurait dit qu'à son niveau, malgré plusieurs tentatives, il n'a pu faire bloquer le **navire Probo Koala**.

M. Doh a ajouté qu'il a invité l'huissier de justice à interrompre ses démarches visant à saisir le Procureur de la République quand il a vu le **navire Probo Koala** appareiller.

Lors de son audition **M. Fadika** a déclaré qu'il avait conseillé à M. Doh de chercher à obtenir une décision de justice pour arraisonner le **navire Probo Koala**.

M. **Fadika** a déclaré s'être entretenu le même jour aux environs de 15 h 30 avec M. Ottro Laurent, Président du Conseil d'Administration de la SIR du problème relatif au navire **Probo Koala**. Ensemble, ils auraient essayé en vain d'entrer en contact avec M. Gossio pour lui demander d'empêcher le départ du navire **Probo Koala**.

En se rendant par la suite à son bureau vers 16 heures, M. Fadika dit s'être arrêté au quai PETROCI où se trouvait M. Doh André. M. Fadika a précisé que dans la journée, M. Doh lui avait fait parvenir une copie de la mise en demeure adressée au Commandant du Port et au Commandant du navire **Probo Koala**.

M. Fadika a en outre déclaré que par la suite ni lui, ni sa secrétaire n'ont pu joindre M. Gossio dont la secrétaire leur aurait même signifié que son patron était injoignable.

DEUXIEME PARTIE

DETERMINATION DES RESPONSABILITES

Pour plus d'intelligibilité dans la détermination des différentes responsabilités, il importe d'apprécier celles-ci au niveau de chaque structure concernée. Cela est d'autant plus justifié que, dans la chaîne de réception et de déchargement des déchets toxiques, certaines personnes physiques ou morales sont mises en cause dans plusieurs étapes.

CHAPITRE I :

MINISTERE DES MINES ET DE L'ENERGIE

L'audition des responsables du **Ministère des Mines et de l'Énergie** et des structures sous sa tutelle par la Commission Nationale d'Enquête sur les Déchets Toxiques avait pour objectif de déterminer le lien entre l'octroi de l'agrément à **Puma Energy CI** et le transport des déchets toxiques à Abidjan.

A l'examen, la Commission a constaté l'absence de lien direct. En effet, il s'est avéré que la société **Puma Energy CI** ne s'est pas appuyée sur cet agrément pour faire venir à Abidjan les déchets toxiques.

C'est le lieu de préciser qu'avant la création de sa filiale **Puma Energy CI**, la société **Trafigura** exerçait déjà ses activités en Côte d'Ivoire.

L'agrément délivré à **Puma Energy CI** n'a pas été l'élément déterminant dans l'importation des déchets toxiques à Abidjan.

Cependant, à l'occasion de l'examen des conditions d'octroi de l'agrément à **Puma Energy CI**, la Commission a constaté que cet octroi n'a pas suivi une procédure légalement prédéfinie.

En effet, le stockage de produits pétroliers étant soumis à une autorisation préalable, donc à l'obtention d'un agrément, conformément à l'Article 2 de la Loi n° 92-469 du 30 juillet 1992 portant répression des fraudes en matière de produits pétroliers et des violations aux prescriptions techniques de sécurité, **le Ministère des Mines et de l'Énergie aurait dû faire adopter des textes d'application précisant une procédure d'octroi des agréments ; ce qui n'a pas été fait.**

Ce vide juridique dans un secteur aussi sensible que celui des hydrocarbures peut constituer la voie à toutes sortes d'abus.

Par ailleurs, les auditions de **Mme Kadio-Morokro**, Directeur de Cabinet et de **M. Kouassi Bandama**, Directeur des Hydrocarbures, révèlent que le Ministère des Mines et de l'Energie ne prend pas en compte la dimension environnementale et n'a pas non plus de relation avec les services de Santé.

CHAPITRE II :

MINISTERE DES TRANSPORTS

1° - Concernant le Directeur Général des Affaires Maritimes et Portuaires, M. Tibé Bi Balou

a). La demande d'agrément formulée par la **compagnie Tommy** n'a pas été examinée par la Commission des Agréments instituée à cet effet par l'Article 4 du Décret n° 97-615 du 16 octobre 1997 portant réglementation de la profession d'avitailleur maritime.

M. Tibé Bi Balou, justifie cette entorse à la procédure par le souci d'éviter que le demandeur s'adresse directement aux services du Premier Ministre comme le prévoit l'Article 8 *in fine* du Décret de 1997 précité.

Cette argumentation ne peut prospérer car on ne peut se prévaloir de la violation d'une règle pour faire obstacle à l'exercice d'une voie de recours.

M. Tibé Bi Balou justifie également la célérité constatée dans le traitement du dossier de la **compagnie Tommy** par l'insistance de M. Yao Assémian en qui il avait une totale confiance et par l'imminence de son voyage aux Etats-Unis d'Amérique (USA).

Ni l'insistance de M. Yao Assémian, ni l'urgence alléguée ne peuvent justifier le non-respect par M. Tibé Bi Balou des conditions édictées par la loi.

b) - Il ressort de nos investigations, que la demande de **Tommy** n'a pas fait l'objet d'enquête préalable effectuée par la Direction Générale des Affaires Maritimes et Portuaires.

Ce traitement spécial paraît d'autant plus surprenant que le dossier de la **compagnie Tommy** constituait la seule nouvelle demande d'agrément parmi les quatre dossiers traités ce jour-là par M. Tibé Bi Balou, alors que depuis la mise en veilleuse de la Commission, le Ministère n'examinait que les dossiers de renouvellement.

En résumé la Commission a relevé à l'encontre de M. Tibé Bi Balou, trois manquements, à savoir :

- **absence d'enquête préalable ;**
- **absence de convocation de la Commission d'agrément qui n'a donc pas pu émettre un avis ;**
- **validation et transmission au Ministre de projet d'agrément pour une activité ne figurant ni dans les statuts de la compagnie Tommy, ni dans le Décret n° 97-615 du 16 octobre 1997.**

2° - S'agissant du Ministre des Transports, M. Anaky Kobenan

Il ressort de l'audition de M. Anaky Kobenan, qu'il était bien informé que la Commission des Agréments ne se réunissait plus depuis l'année 2004.

Cependant, il a signé l'Arrêté n° 169/MT/DGAMP/DTMFL du 12 juillet 2006 portant agrément probatoire de la **Compagnie Tommy** en qualité d'avitailleur maritime spécialisé dans la vidange, l'entretien et le soutage des navires au Port Autonome d'Abidjan.

Pour justifier la signature par lui de cet Arrêté, le Ministre Anaky explique que la lettre de transmission du projet d'arrêté signé par le Directeur Général des Affaires Maritimes et Portuaires faisait état d'une enquête effectuée par ses services.

Une telle enquête, même si elle avait existé, devrait être préalable à la saisine de la Commission des Agréments et ne pouvait en aucun cas se substituer à celle-ci.

3° - A la lecture du projet d'arrêté transmis par M. Tibé Bi Balou et signé par le Ministre Anaky Kobenan, on peut relever une irrégularité et une anomalie :

- L'irrégularité concerne la dénomination d'avitailleur maritime spécialisé.

En effet, le décret réglementant l'exercice de la profession d'avitailleur maritime ne fait aucune mention d'avitailleur maritime "**spécialisé**". Par conséquent, cette "profession" est une création en dehors de toute base légale.

- L'anomalie a trait à la qualité d'avitailleur maritime spécialisé dans le soutage, car l'exercice de la profession d'avitailleur maritime implique également le soutage qui consiste à fournir aux navires des combustibles. Il est donc superfétatoire de mentionner le terme "soutage", en plus de la qualité d'avitailleur maritime spécialisé dans la vidange et l'entretien des navires.

En effet, un avitailleur qui fournit des produits divers aux navires peut bien livrer des huiles de moteur et des pièces détachées. Cela peut conduire à remplacer les huiles usagées ou des pièces avariées.

Il s'ensuit qu'il n'est pas besoin de mentionner les termes "spécialisé dans la vidange et l'entretien". Cette façon de procéder a engendré un flou et créé par conséquent une confusion entre la profession d'avitailleur maritime et celle de "garbage", cette dernière consistant à retirer les eaux et huiles usagées afin de les traiter ou les conditionner et dont l'octroi de l'agrément relève de la compétence exclusive du Ministère de l'Environnement.

C'est d'ailleurs cette confusion qui a permis à la **compagnie Tommy** d'aller récupérer la cargaison du navire **Probo Koala** alors qu'elle n'était ni qualifiée, ni compétente et ne disposait d'aucun moyen technique pour traiter ces déchets.

En résumé, la Commission a relevé à l'encontre de M. Anaky Kobenan, les manquements suivants :

- signature du projet d'Arrêté en l'absence du procès verbal de la Commission des Agréments;
- octroi d'un agrément dont les termes sont source de confusion en ce que certaines activités visées n'entrent pas dans la définition de la profession d'avitailleur maritime telle que prévue par le Décret 97-615 du 16 octobre 1997.

MM. Anaky Kobenan et Tibé Bi Balou, par l'inobservation des dispositions du Décret n° 97-615 du 16 octobre 1997, ont favorisé l'intervention de la compagnie Tommy dans le déversement des déchets toxiques dans le District d'Abidjan.

CHAPITRE III :

LES SOCIETES TRAFIGURA, PUMA ENERGY-CI, WAIBS ET COMPAGNIE

TOMMY

PARAGRAPHE 1 : La société Trafigura

La Commission s'est attachée à déterminer le propriétaire de la cargaison du navire **Probo Koala**.

A l'analyse, il ne fait aucun doute que **Trafigura** a affrété ce navire. De même, le transport de la cargaison en Côte d'Ivoire a été effectué par des responsables de cette société.

Ces affirmations sont étayées par :

- La déclaration de M. Claude Dauphin, Président du Conseil d'Administration et fondateur du groupe **Trafigura** qui a affirmé au cours de son audition que c'est à la suite d'une dispute commerciale que le navire n'a pas déchargé à Amsterdam ;
- le message électronique en date du 17 août 2006 de M. Marrero de Londres adressé à M. Kablan N'Zi à Abidjan;
- la nomination de la société **Waibs** par message électronique en date du 18 août 2006 de M. Paul Short à M. Adja David avec des instructions quant au choix de la compagnie **Tommy**.

La Commission s'est interrogée sur les raisons qui ont amené **Trafigura** à transporter ces déchets toxiques en Côte d'Ivoire.

En effet, conformément à **l'Annexe 3 de la Convention de Bâle**, sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination, ratifiée par la Côte d'Ivoire par Décret n° 94-327 du 9 juin 1994, les déchets transportés en Côte d'Ivoire par le navire **Probo Koala** figurent au rang des matières dangereuses. En voici les mentions : **"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"**.

Dès lors, ces déchets devraient subir un traitement spécial comme l'indique l'Article 13 de la Convention de Bâle.

Même en évoquant uniquement les déchets susceptibles de polluer le milieu marin, comme le prévoit la Convention Internationale pour la Prévention de la Pollution par les navires dite **Convention Marpol**, les résidus des bateaux devraient rester à bord pour n'être traités que dans des Etats qui disposent d'installations appropriées.

C'est pourquoi, cette Convention Marpol, en son Article 11, paragraphe *d*, indique à chaque Etat la liste des installations de réception, leur emplacement et leur capacité.

Or la Côte d'Ivoire ne dispose d'aucune installation de ce type comme le reconnaissent M. Dauphin et M. Valentini, Directeur Afrique de l'Ouest du groupe **Trafigura**.

Ni M. Paul Short, ni M. Marrero ne pouvait ignorer l'incapacité technique de la **compagnie Tommy**. En effet, la lettre du 18 août 2006 de **M. Ugborugbo** adressée à M. Marrero par l'intermédiaire de M. Kablan N'Zi, indiquait clairement qu'il avait trouvé un endroit en dehors de la ville appelé "**Akwedo**" où il allait déverser les produits.

Cela est d'autant plus évident que le terme "déverser" ne peut être synonyme de "traiter".

Il résulte de ce qui précède, que le groupe Trafigura, à travers les comportements de ses employés, MM. Jorge Marrero et Paul Short, a enfreint les prescriptions des conventions de Bâle et Marpol.

PARAGRAPHE 2 : La société Puma Energy – CI

M. Kablan N'Zi, Administrateur Général Adjoint de **Puma Energy CI** nie être un des acteurs de cette affaire de transfert illicite de déchets toxiques.

Selon lui, l'activité de la société **Puma Energy CI**, étant exclusivement consacrée au stockage de produits pétroliers, il n'intervient nullement dans les opérations commerciales de **Trafigura**.

Pourtant, il ressort des témoignages concordants de M. Esoin Kouao, agent Shipping de **Waibs**, affecté spécialement au suivi des opérations des navires du groupe Trafigura dont

Probo Koala et de M. Kacou Aka, agent de **Waibs** ayant suppléé M. Essoin Kouao durant son absence momentanée, que M. Kablan N'Zi, au niveau de la Côte d'Ivoire, a pris une part active dans le transfert illicite des déchets toxiques.

Cette implication est attestée par les éléments suivants :

- le message électronique du 17 août 2006 précisant la nature et la composition de la cargaison a lui adressé par M. Marrero
- M. Kablan N’Zi a, le premier, pris contact avec M. Essoin Kouao pour lui demander si en dehors de ITE, il connaissait une société capable de traiter les slops. C’est à la suite de cette conversation que M. Essoin Kouao Désiré a présenté **M. Salomon Ugborugbo** à M. Kablan N’Zi ;
- En présence du Commandant Diplo Dégni, son collaborateur et conseiller technique, il a reçu personnellement le représentant de la société **Waibs** et le responsable de la **compagnie Tommy, M. Ugborugbo** ;
- C’est par l’intermédiaire de M. Kablan N’Zi que **M. Ugborugbo** a adressé une lettre manuscrite destinée à M. Marrero expliquant qu’il a trouvé un endroit où déverser les produits, après sa visite à la décharge d’Akouédo, le 18 août 2006 ;
- Après les opérations de déversement, c’est encore à lui que le responsable de **Tommy** s’est adressé pour les problèmes de facture.

Les auditions de **M. Adja David** et de **M. Ugborugbo** confirment cette information.

De ce qui précède, la Commission note que M. Kablan N’zi a, au niveau de Puma Energy-CI, joué un rôle déterminant dans les opérations de transfert et déversement des déchets toxiques à Abidjan.

PARAGRAPHE 3 : La société Waibs

La société **Waibs** est le consignataire de tous les navires affrétés par Trafigura à destination de la Côte d’Ivoire, dont le navire **Probo Koala**. La société **Waibs** a été désignée par le message électronique de Paul Short en date du 18 août 2006.

En sa qualité de mandataire, le consignataire **Waibs** a une obligation d’assistance et de conseil à l’endroit du navire **Probo Koala** et de son équipage. Il ne peut donc pas se réfugier derrière la recommandation qui lui a été faite dans la lettre de nomination de coopérer avec la **compagnie Tommy** pour dégager sa responsabilité.

Son rôle de conseil et d’assistance aurait dû la conduire à vérifier les capacités techniques de la **compagnie Tommy**.

A travers le comportement de ses préposés notamment Adja David et Essouin Kouao, la société Waibs, en tant que consignataire, a une part de responsabilité certaine dans la présente affaire.

PARAGRAPHE 4 : La compagnie Tommy

La **Compagnie Tommy** s.a.r.l, au cours d'une Assemblée Générale Extraordinaire tenue le **15 avril 2006** à l'Hôtel Ivoire, a procédé à l'augmentation de son capital qui est passé d'un million (1.000.000) à deux millions cinq cent mille (2.500.000) francs et au transfert de son siège social à Port Bouët, Vridi-Petit Bassam.

Les statuts de cette compagnie, adoptés le **10 mai 2006**, ont été enregistrés le **24 mai 2006** à la Direction du Recouvrement de la Direction Générale des Impôts à Abidjan.

Il ressort de ces statuts que la **Compagnie Tommy** a pour objet :

- la vidange, l'entretien des navires,
- la fourniture de matériels mécaniques, électriques, frigorifiques et divers,
- la représentation commerciale,
- l'importation, l'exportation et la commercialisation et divers produits,
- la construction, la restauration de bâtiments,
- l'exploitation de tout établissement industriel ou commercial.

Cette compagnie a pour associés **M. Konaté Ibrahim**, de nationalité ivoirienne et **M. Ugborugbo Salomon**, de nationalité nigériane, par ailleurs Gérant.

Il est à préciser que ce sont ces deux associés qui ont tenu l'Assemblée Générale mentionnée plus haut.

Le **9 juin 2006**, la **Compagnie Tommy** a déposé sa demande d'agrément d'avitailleur maritime à la Direction Générale des Affaires Maritimes et Portuaires (DGAMP).

Le **23 juin 2006**, le projet d'Arrêté d'agrément de la **Compagnie Tommy** a été approuvé et transmis par M. Tibé Bi Balou à M. le Ministre des Transports.

Le **12 juillet 2006**, l'Arrêté d'agrément de la compagnie Tommy est signé par le Ministre des Transports.

Dans l'intervalle, le **2 juillet 2006**, le navire **Probo Koala** est refoulé du Port d'Amsterdam en Hollande avec ses déchets.

Le **20 juillet 2006**, la **Compagnie Tommy** adresse une demande d'autorisation au Directeur Général du Port Autonome d'Abidjan pour la vidange, l'enlèvement d'hydrocarbures et de déchets à bord des navires.

Le **9 août 2006**, la **Compagnie Tommy** obtient du Colonel Bombo, Commandant de la Capitainerie du Port, l'autorisation d'exercer au Port Autonome d'Abidjan.

Le **18 août 2006**, la **Compagnie Tommy** est recommandée à **Waibs** par **Trafigura**, comme prestataire pour l'enlèvement des déchets du navire **Probo Koala**, dont l'arrivée est prévue au Port Autonome d'Abidjan le 19 août 2006.

Le **19 août 2006**, le navire **Probo Koala** accoste au quai PETROCI du Port Autonome d'Abidjan. Le même jour, la **Compagnie Tommy** commence à décharger les déchets jusqu'au 20 août 2006.

Il ressort de ce qui précède que :

- la **compagnie Tommy** a été créée dans la même période que le départ du **Probo Koala** de la Hollande vers la Côte d'Ivoire ;
- l'Arrêté d'agrément d'avitailleur spécialisé, octroyé à la **compagnie Tommy** par le Ministère des Transports, n'est pas en conformité avec l'objet social de ses statuts ;
- la célérité dans l'obtention de l'agrément et de l'autorisation d'exercer au Port de la **compagnie Tommy** est troublante et laisse penser à une collusion frauduleuse ;
- la **compagnie Tommy** n'a ni la compétence, ni les moyens techniques et humains pour traiter les déchets provenant du navire **Probo Koala** ;
- les mêmes déchets qui devraient être enlevés à Amsterdam à 164 millions francs CFA ont été acceptés par la **compagnie Tommy** à 10 millions, soit plus de 16 fois moins.

Au regard de cela, la **compagnie Tommy** a toutes les apparences d'une société-écran créée pour la circonstance dont le bras séculier est **Salomon Ugborugbo**.

Tous les acteurs, au cours de leur déposition, ont soutenu ne pas avoir de lien particulier avec la **compagnie Tommy**. Pourquoi donc cette bienveillante protection à l'endroit de la **compagnie Tommy** et de son gérant ?

En conclusion, il est indéniable que **M. Salomon Ugborugbo** est l'auteur principal dans le déversement des déchets toxiques dans le district d'Abidjan.

CHAPITRE IV :

LES AUTORITES PORTUAIRES

Les autorités portuaires ont apporté une assistance accrue et une protection soutenue et permanente d'une part à la **compagnie Tommy** et d'une part au navire **Probo Koala** et sa cargaison aussi bien dans la gestion de son arrivée que de celle de son départ.

1°- En ce qui concerne l'assistance à la compagnie Tommy

Cette assistance à la **compagnie Tommy** porte sur l'autorisation d'exercer dans le périmètre portuaire accordée par le **Colonel Bombo Dagui Marcel**, Commandant de la Capitainerie du Port Autonome d'Abidjan, par lettre n° 00145/DOM/DMDGS/YAP/OG en date du 9 août 2006 conformément à l'Article 4 des statuts du Port Autonome d'Abidjan.

A la lecture de cette autorisation, on constate une différence manifeste entre les mentions figurant sur l'agrément de **Tommy (avitailleur maritime spécialisé dans la vidange, l'entretien et le soutage)** et les mentions portées sur l'autorisation d'exercer dans le périmètre portuaire (**vidange et récupération des huiles usagées**).

En clair, le **Colonel Bombo Dagui** a accordé à la compagnie **Tommy** plus que ce que prévoyait l'Arrêté du Ministre des Transports. En effet, l'autorisation d'exercer dans le périmètre portuaire par lui accordée inclut la récupération d'huiles usagées, activité non prévue dans l'Arrêté portant agrément d'avitailleur maritime. C'est cette extension du champ d'activité de la **compagnie Tommy** qui lui a permis d'exercer les activités de récupération de déchets, ce que ne peut faire un avitailleur maritime.

C'est le lieu de préciser que conformément à la Loi n° 96-766 du 3 octobre 1996 portant Code de l'Environnement, le Ministère de l'Environnement est seul compétent pour délivrer les agréments de garbage (enlèvement d'ordures à bord des navires), de récupération à bord des navires des déchets, ordures, huiles usagées, ferrailles et autres.

Interrogé sur ce point par la Commission d'Enquête, **M. Gossio Marcel**, Directeur Général du Port Autonome d'Abidjan, a dit qu'il ne voyait rien d'anormal dans la mesure où l'autorisation délivrée par le Commandant Bombo reprenait le terme "vidange" figurant dans l'agrément d'avitailleur maritime spécialisé délivré par un ministre de la République, en l'occurrence, le Ministre des Transports.

Par ailleurs, M. Gossio a déclaré devant la Commission qu'il n'ignorait pas l'existence de la Commission des Agréments mais ne s'est jamais préoccupé de savoir si elle se réunissait ou pas.

Pour justifier le peu d'attention portée à l'avitaillement maritime, il a dit que ce secteur ne l'intéressait pas particulièrement parce qu'il ne générait pas de revenus substantiels pour le Port contrairement aux activités de manutention qu'il considère comme étant plus lucratives.

2°- S'agissant de l'arrivée du navire **Probo Koala**, la Commission d'Enquête note que la première programmation des navires a été faite par un agent subalterne, **M. Epla Akoua Paul** (agent de transmissions) alors que la programmation des navires en dehors de la Conférence portuaire qui se tient à cet effet tous les jours à 10h, est de la compétence d'un officier de garde. Les responsables de la Capitainerie du Port, s'étant rendus compte de cette programmation indûment faite, n'ont administré aucune sanction à **M. Epla Akoua**. Ce qui pourrait renforcer l'idée selon laquelle **M. Epla Akoua** n'a pas agi de son propre chef.

Au cours de son audition, **M. Yao Abou Philippe**, Chef du Département Exploitation Maritime, a expliqué que lorsqu'il a relevé les conditions anormales de programmation du navire **Probo Koala**, le Colonel Bombo, à qui il s'est adressé, lui a répondu que "**le problème n'était pas un problème d'entrée du navire mais plutôt un navire qui a son ancre bloquée et qui aurait dégagé des odeurs**".

3°- En ce qui concerne la nature de la cargaison du navire **Probo Koala**, il ressort de l'audition de M. Doh André, Directeur du Centre Ivoirien Antipollution (CIAPOL), que **M. Bombo**, Commandant de la Capitainerie du Port détenait, avant le départ du navire, une copie du message électronique adressé à M. Kablan N'Zi par M. Marrero et décrivant avec détails la nature exacte des produits transportés.

En effet, selon M. Doh André, au cours de l'entretien qu'il a eu le mardi 22 août 2006 aux environs de 15h avec M. Bombo, ce dernier lui a présenté une copie du message sus-cité en disant : "c'est la première fois qu'un bateau précise avant son arrivée, la nature des produits transportés".

M. Doh André a même ajouté qu'il a dû menacer de se battre avec le Colonel Bombo avant que celui-ci n'accepte de lui remettre une copie de ce document.

4°- Pour ce qui est de l'arraisonnement du navire **Probo Koala**, ni **M. Gossio**, Directeur Général du Port, ni **M. Bombo**, Commandant de la Capitainerie du Port, n'ont voulu collaborer avec les autres administrations (PETROCI, CIAPOL) concernées par la gestion de l'affaire des déchets en vue de l'arraisonnement du navire. Pour preuves :

- ils ont plutôt exigé de M. Doh André, Directeur du CIAPOL, une réquisition du Procureur de la République en indiquant que c'était l'unique voie pour bloquer le navire **Probo Koala** ;
- il ressort de l'audition de M. Fadika Kassoum que M. Gossio était déclaré injoignable durant tout l'après-midi du mardi 22 août 2006 alors qu'en réalité, il se trouvait dans son bureau et recevait M. Doh André vers 16 heures ;
- alors que la panne de l'ancre donnait l'opportunité de retarder l'appareillage du navire **Probo Koala**, M. Bombo demandait avec insistance à la société IRES de débloquent l'ancre du **Probo Koala**, afin qu'il puisse rapidement libérer le quai ;
- en agissant ainsi, **M. Bombo** s'est substitué au consignataire **Waibs** dont le rôle est d'assister le navire **Probo Koala**.

Aux termes de **l'Article 6** du Décret n° 99-18 du 21 avril 1999 portant Règlement de police du Port Autonome d'Abidjan :

"Le commandant du Port d'Abidjan est, sous les ordres immédiats du Directeur Général du Port Autonome d'Abidjan, responsable de l'ordre public, dans les limites de la circonscription du Port d'Abidjan.

Il exerce à cet effet, une action générale sur tous les services publics en ce qui concerne les affaires qui intéressent directement l'ordre public".

Ces dispositions sont aussi contenues dans **l'Article 1^{er}** alinéa 3, 14^{ème} de l'Arrêté n° 8/MINIMAR.CAB du 24 juin 1978, portant organisation de la Direction Générale du Port Autonome d'Abidjan qui dispose que le Directeur Général du Port "exerce dans la circonscription du port une action générale sur tous les services publics en ce qui concerne les affaires qui intéressent directement l'exploitation du Port, notamment sur les services des travaux publics, des chemins de fer, des phares et balises, des douanes, de l'inscription maritime, de l'inspection de la navigation, de la police sanitaire maritime et de la police générale du port".

"En matière de mouvement des navires et de sécurité sur la zone portuaire, il assure la programmation, la coordination et l'exécution des mouvements de navire".

Aucun navire ne peut donc entrer dans le port ou y faire mouvement s'il n'y a été autorisé par la Capitainerie du port placée elle-même sous l'autorité du Directeur Général du Port.

Aux termes du même Article, "le Directeur Général du Port Autonome d'Abidjan doit coordonner toutes les actions de prévention et de lutte contre la pollution des plans d'eau de la zone portuaire, de contrôler le transport et la manipulation des marchandises dangereuses".

Il ressort de ces textes que le Directeur Général du Port assure la police générale du port.

A ce titre, il peut prendre toute mesure adéquate visant à assurer le maintien de l'ordre public dans la zone portuaire.

Dans le cadre de cette mission, **il lui est loisible, en exécution de ses pouvoirs de police générale, d'immobiliser tout navire pour nécessité d'enquête ou d'information.**

C'est donc à tort que le Directeur Général du Port a dit au Directeur du CIAPOL que la seule voie pour obtenir l'arraisonnement du navire était le recours judiciaire.

En le faisant, il a **gravement méconnu** les pouvoirs et prérogatives liés à sa charge de Directeur Général du Port Autonome d'Abidjan et a de ce fait favorisé le départ du navire **Probo Koala** privant ainsi l'Etat de Côte d'Ivoire d'une pièce essentielle à la manifestation de la vérité.

Au total, la Commission a relevé à l'encontre du Directeur Général du Port Autonome d'Abidjan, les manquements suivants :

- **le fait de se désintéresser du secteur de l'avitaillement maritime au seul motif qu'il n'est pas aussi rentable que celui de la manutention ;**
- **bien qu'informé de la situation, il n'a tenu aucune réunion de crise pour s'impliquer dans la gestion du déversement des déchets toxiques alors que les odeurs étaient signalées même dans l'enceinte de la zone portuaire où il est lui-même résident ;**
- **en refusant d'assumer les pouvoirs que lui confère son rôle de premier responsable de l'ordre public au sein de l'Autorité portuaire, il a favorisé le départ du navire Probo Koala.**

Outre l'assistance à la **compagnie Tommy**, les autorités du Port ont failli à leur mission en tant qu'autorité administrative et particulièrement, M. Gossio qui rejette toute la responsabilité de la gestion des navires sur le Commandant de la Capitainerie.

Par ailleurs, la Commission note que le Directeur Général du Port, M. Gossio n'a pas jugé nécessaire d'informer le Ministère des Infrastructures Economiques et le Ministère de l'Economie et des Finances dont le Port Autonome d'Abidjan dépend, encore moins de convoquer une réunion de crise malgré la gravité des problèmes causés par le **Probo Koala**.

De plus, les autorités portuaires n'ont pas administré de sanction disciplinaire contre les auteurs de la programmation du navire que sont **MM. Epla Akoua Paul** et **Koné Kpandotien Paul**.

Au vu de tout ce qui précède, nous pouvons affirmer que les autorités portuaires ont fait preuve d'une **complicité notoire** aussi bien dans le déversement des déchets toxiques que dans le départ du **Probo Koala**.

CHAPITRE V :
LES SERVICES DE SECURITE
ET LES SERVICES DES DOUANES

PARAGRAPHE 1: Les services de Sécurité

Le Directeur de la Surveillance du Territoire, le Commandant du Groupement de Sécurité Portuaire de la Gendarmerie Nationale et le Commissaire de Police du Port ont déclaré à la Commission que leurs agents ont agi dans les limites de leurs compétences, conformément aux textes qui les régissent.

Le Commissaire de Police du Port a même précisé que lorsqu'il a été informé de la présence des odeurs dans la zone portuaire, il a téléphoné au Commandant de la Capitainerie du Port et au Conseiller du Directeur Général chargé de la sécurité.

La Commission constate que tous ces services ont agi par routine, sans véritablement donner un sens particulier à leurs actes.

La Commission constate par ailleurs que par note n° 10021/MEMT/DGAMP du 14 septembre 2004, M. Tibé Bi Balou, Directeur Général des Affaires Maritimes et Portuaires, a interdit à la Police Maritime de monter à bord des navires afin d'éviter les abus commis par les agents. C'est cette mesure qui explique que les agents de la Direction de la Navigation et de la Garde Côtière n'aient pas mené d'activités de contrôle de police sur le navire **Probo Koala**.

PARAGRAPHE 2 : Les services des Douanes

Le Directeur Général des Douanes, M. Gnamien Konan, au cours de son audition, a indiqué qu'il ignorait tout de la Commission des Agréments dont l'avis est pourtant exigé dans la procédure d'octroi de l'agrément d'avitailleur maritime par le Ministre des Transports.

Interrogé sur l'absence de réaction des agents du bureau des Douanes de Vridi-Pétrole, à la vue de l'agrément d'avitailleur maritime de la **compagnie Tommy** délivré sans que la Douane ait donné son avis au sein de la Commission des Agréments, M. Gnamien Konan a répondu que les agents de Vridi-Pétrole ne faisaient pas partie de la Direction de la Règlementation des Douanes et n'étaient donc pas informés de ces anomalies.

L'Administration des Douanes étant une seule et même entité, cette réponse du Directeur Général des Douanes procède d'une appréciation dommageable. En effet, lorsqu'un agent

désigné par la Direction de la Réglementation siège à la Commission des Agréments, il le fait *à qualité* de représentant du Directeur Général, membre statutaire de ladite Commission.

Lorsque les services des Douanes ne sont pas invités à siéger à la Commission des Agréments en matière d'avitaillement maritime, comme c'est le cas de **Tommy**, la Direction Générale des Douanes nécessairement informée de cette anomalie doit prendre les mesures appropriées pour faire obstacle à l'exécution d'un Arrêté pris dans des conditions irrégulières.

Cependant, la Commission note que, l'Administration des Douanes a plutôt accepté d'appliquer sans réserve l'Arrêté n° 169/MT/DGAMP/DTMFL du 12 juillet 2006 portant agrément probatoire de la **compagnie Tommy** en qualité d'avitailleur maritime spécialisé dans la vidange, l'entretien et le soutage des navires au Port Autonome d'Abidjan.

Le Directeur Général des Douanes justifie son manque d'intérêt pour le secteur de l'Avitaillement maritime par le fait que les recettes générées par celui-ci ne représentent qu'une part dérisoire (1 F le litre, soit 260 francs la tonne) dans l'ensemble des recettes douanières.

Il ressort de sa déclaration en date du 19 octobre 2006, devant la Commission, que M. Gnamien Konan, Directeur Général des Douanes a, bien avant l'arrivée du navire **Probo Koala**, interdit aux agents des douanes de monter à bord des pétroliers et des navires qui ne déchargeaient pas de marchandises.

Cette interdiction justifiée selon M. Gnamien Konan par le souci d'éviter les tracasseries à l'encontre des équipages des bateaux a, sans aucun doute, empêché l'activité de contrôle des agents des Douanes à bord du navire **Probo Koala**.

Par ailleurs, la Commission fait observer qu'une interdiction aussi générale équivaut à une renonciation délibérée du Directeur Général à la faculté de contrôle reconnue par l'Article 49 du Code des Douanes en ces termes :

"Les agents des Douanes peuvent aller à bord de tous bâtiments, y compris les navires de guerre, qui se trouvent dans les ports ou en rade, qui naviguent en lagune, ou qui montent ou descendent les rivières ou canaux. Ils peuvent y demeurer jusqu'à leur déchargement ou sortie.

Les Capitaines et Commandants doivent recevoir les agents de Douanes, les accompagner et, s'ils le demandent, faire ouvrir les écoutilles, les chambres et armoires de leur bâtiment, ainsi que les colis désignés pour la visite ;

Les agents des Douanes retiendront dans les ports et rades où la Douane est établie ou y feront conduire, pour y être retenus, les bâtiments dont les Capitaines et Commandants auront refusé de satisfaire aux prescriptions de l'alinéa 2 ci-dessus. Ils pourront demander l'assistance de la force publique qui fera ouvrir les écoutilles, chambres, armoires et colis ; il sera dressé procès-verbal de cette ouverture et des constatations faites aux frais des Capitaines ou Commandants.

Les agents chargés de la vérification des bâtiments et cargaisons, peuvent, au coucher du soleil, fermer les écoutilles qui ne pourront être ouvertes qu'en leur présence.

Sur les navires de guerre, les visites ne peuvent être commencées après 21 h ou avant 4 h".

Une telle décision de la part du Directeur Général des Douanes procède d'une interprétation insuffisante des textes qui régissent l'administration dont il a la charge surtout dans une période de crise où la vigilance doit être accrue.

Cette décision constitue en outre une fuite en avant et démontre l'incapacité des autorités douanières à trouver une solution appropriée aux problèmes des tracasseries douanières qui auraient été évoquées par les usagers du Port Autonome d'Abidjan.

Une autre conséquence de l'interdiction faite par le Directeur Général aux agents des Douanes de monter à bord des navires est l'impossibilité d'appliquer l'alinéa 3 de l'Article 49 du Code des Douanes qui leur permet d'arraisonner les navires au cas où l'accès à bord du navire leur est refusé par les Capitaines et Commandants.

Le Directeur Général des Douanes affirme n'avoir été informé du problème des déchets toxiques que par des journalistes venus l'interviewer bien après le départ du navire.

La Commission note que, contrairement à l'affirmation faite par M. Gnamien Konan, la Douane n'a pas qu'un rôle fiscal. En effet, il ressort clairement de l'article 41 du Décret n° 2006-118 du 7 juin 2006 portant organisation du Ministère délégué auprès du Premier Ministre, que la Direction Générale des Douanes est chargée notamment de la **protection économique du territoire**. C'est ce qui justifie la création au sein de cette administration d'une Direction du Renseignement, de la Communication et de la Qualité.

Le fait pour le Directeur Général des Douanes d'affirmer qu'il n'a été informé de l'introduction sur le territoire national des déchets toxiques qu'après le départ du navire **Probo Koala** et ce par voie de presse est la preuve manifeste du mauvais fonctionnement des services de renseignements douaniers.

De tout ce qui précède, s'induit un dysfonctionnement de l'Administration Douanière qui, ajouté à la mauvaise application du Code des Douanes et à la méconnaissance des obligations liées à sa fonction par le Directeur Général a contribué au déversement des déchets toxiques dans le District d'Abidjan, et dont les conséquences n'échappent à personne.

CHAPITRE VI :

LES STRUCTURES CHARGÉES DE L'ENVIRONNEMENT

Le Ministère de l'Environnement et des Eaux et Forêts a en charge l'élaboration et la mise en œuvre de la politique nationale en matière d'Environnement. Ses attributions sont définies par Décret. Pour la mise en œuvre de ses missions, l'organigramme du ministère prévoit notamment des structures sous tutelle comme le Centre Ivoirien Antipollution (CIAPOL).

Le déversement des déchets toxiques les 19 et 20 août 2006 dans le District d'Abidjan a abouti à la dégradation de l'environnement et à la détérioration de l'état de santé des populations humaine et animale.

Aux termes de l'article 1^{er} de la Loi n° 96-766 du 3 octobre 1996 portant Code de l'Environnement, ***"l'Environnement est l'ensemble des éléments physiques, chimiques, biologiques et des facteurs socio-économiques, moraux et intellectuels susceptibles d'avoir un effet direct ou indirect, immédiat ou à terme sur le développement du milieu, des êtres vivants et des activités humaines"***.

L'Environnement humain concerne le cadre de vie et l'aménagement du territoire.

L'environnement naturel comprend :

- ***le sol et le sous-sol ;***
- ***les ressources en eau ;***
- ***l'air ;***
- ***la diversité biologique ;***
- ***les paysages, sites et monuments"***.

Dans le cadre de ses travaux, la Commission a examiné les implications du Ministère de l'Environnement et du CIAPOL dans le déversement des déchets toxiques dans le District d'Abidjan.

1. S'agissant du Ministre de l'Environnement

L'audition du Ministre de l'Environnement, **M. Andoh Allé Jacques**, fait ressortir que, dès la survenue de cette crise, le Ministre a instruit le lundi 21 août 2006 le CIAPOL de mener des investigations sur l'origine des mauvaises odeurs senties par les populations.

A son initiative, un comité de crise a été mis en place le même jour avec pour première tâche la collecte d'informations sur les produits déversés.

Le 22 août, un fonds documentaire sur les déchets toxiques a été constitué, les premiers résultats d'analyse ont été transmis par fax au Ministre de la Santé par ses soins et la **Compagnie Tommy** a été sommée par le Ministre de l'Environnement de récupérer les déchets déversés sur les différents sites.

Le 23 août 2006, a eu lieu l'enregistrement de la déclaration conjointe du Ministère de la Santé et de celui de l'Environnement. Cette déclaration a été diffusée le 24 août 2006 à la radio et le 25 août à la télévision.

Le 25 août 2006, le Secrétariat Exécutif de la Convention de Bâle a été saisi par le Ministre, parce qu'il s'agissait, selon lui, d'un cas de trafic illicite de déchets toxiques.

Dans la même journée, il a informé le Premier Ministre qui a convoqué une réunion ayant abouti à la mise en place d'un Comité Interministériel dont il a assuré le secrétariat. Le Ministre a mené des actions auprès de ses collègues de la Justice, de la Défense et de l'Intérieur pour coordonner la gestion de la crise née du déversement des déchets toxiques.

Le mardi 29 août 2006, une communication verbale du Ministre de l'Environnement a été faite en Conseil de Gouvernement sur le déversement des déchets toxiques dans le District d'Abidjan. Il s'agissait ainsi de la première interpellation formelle de l'ensemble du Gouvernement sur la question.

Un comité scientifique a été institué au cours de la première réunion du Comité interministériel. Le Ministre de l'Environnement a multiplié les contacts et pris des initiatives afin de mobiliser la Communauté internationale et les pays amis. Ceux-ci ont été attentifs aux préoccupations de l'Etat de Côte d'Ivoire concernant le problème des déchets toxiques.

Aux termes de l'**Article 2** du Code de l'Environnement, le Ministre de l'Environnement a pour obligations dans la mise en œuvre de la politique environnementale :

- *de protéger les sols, les sous-sols, les sites, paysages et monuments nationaux, les formations végétales, la faune et la flore, et particulièrement les domaines classés, les parcs nationaux et les réserves existantes ;*
- *établir les principes fondamentaux destinés à gérer, à protéger l'environnement contre toute forme de dégradation afin de valoriser les ressources naturelles de lutter contre toute sorte de pollution et nuisance ;*
- *améliorer les conditions de vie des différents types de populations dans le respect de l'équilibre avec le milieu ambiant ;*
- *créer les conditions d'une utilisation rationnelle et durable des ressources naturelles pour les générations présentes et futures ;*
- *garantir à tous les citoyens un cadre de vie écologiquement sain et équilibré ;*
- *veiller à la restauration des milieux endommagés.*

Il ressort de la lecture de ce texte que le Ministre de l'Environnement a une obligation de prévention des atteintes à l'environnement et une obligation de gestion des conséquences de ces atteintes.

En ce qui concerne la gestion des conséquences, la Commission d'Enquête note que le Ministre de l'Environnement a pris une part significative dans la gestion de la crise née des conséquences du déversement des déchets toxiques.

Cependant, pour ce qui est de la prévention, la Commission constate que le Ministère de l'Environnement n'a pas usé de tous les moyens adéquats qui devaient lui permettre d'effectuer les contrôles sur le navire **Probo Koala** au moment de son entrée au port d'Abidjan. Il ressort pourtant de l'audition du Ministre Andoh Allé Jacques que son Département a un rôle de veille dans la prévention des atteintes à l'environnement.

Pour justifier ce manquement, le Ministre de l'Environnement a expliqué que le Port Autonome d'Abidjan n'a jamais répondu à la demande de local formulée par son Département et ce malgré une lettre de relance datant de 2002.

Le Ministre de l'Environnement n'apporte pas la preuve qu'après cette lettre de rappel datant de quatre ans, des diligences nécessaires ont été effectuées en vue de la résolution de ce problème de local.

En tout état de cause, la Commission fait observer que l'installation des agents sur le périmètre portuaire est une condition nécessaire mais non indispensable à l'exercice par le Ministère de l'Environnement de son obligation de veille au moment de l'entrée des navires au Port d'Abidjan.

En conclusion la Commission observe que le Ministre de l'Environnement a failli à sa mission de veille.

2°- S'agissant du CIAPOL

Il est constant que depuis que le CIAPOL a été informé de l'existence des odeurs, il a posé les actes suivants :

- investigations pour la recherche de l'origine des odeurs ;
- identification de certains sites de déversements ;
- prélèvement d'échantillons sur les sites pour analyses ;
- réunion de crise au CIAPOL pour la rédaction de la réquisition du navire Probo Koala ;
- analyse des échantillons au CIAPOL et à la SIR et compilation des résultats ;
- saisine d'un huissier en vue de l'arraisonnement du navire **Probo Koala** ;
- saisine de la Direction Générale du Port Autonome d'Abidjan (Directeur Général et Commandant de la Capitainerie du Port) pour l'arraisonnement du navire **Probo Koala** ;
- rencontres avec la **Compagnie Tommy**, les sociétés **Waibs**, PETROCI et Puma Energy-CI.

Pour apprécier la responsabilité du CIAPOL, il convient de se référer au Décret n° 91-662 du 9 octobre 1991 portant création d'un établissement public à caractère administratif – EPA - dénommé "Centre Ivoirien Antipollution" – CIAPOL - et déterminant ses attributions, son organisation et son fonctionnement.

Les missions du CIAPOL sont, d'une part :

- *l'analyse systématique des eaux naturelles (marines, fluviales, lagunaires, souterraines, météoriques), des déchets (solides, liquides et gazeux) et des résidus ;*
- *l'évaluation des pollutions et nuisances ;*
- *l'établissement d'un système de surveillance continue des milieux dénommé "Réseau national d'Observation de Côte d'Ivoire" (RNO-CI), en relation avec les divers ministères et organismes concernés dans le cadre de la protection de l'environnement ;*
- *la collecte et la capitalisation des données environnementales ;*
- *la diffusion des données environnementales et des résultats du RNO-CI aux ministères et organismes concernés par les problèmes environnementaux ;*

D'autre part,

- *la surveillance continue des milieux marin et lagunaire ainsi que des zones côtières par des patrouilles ;*
- *le contrôle de l'application des lois, décrets et conventions nationales, régionales et internationales édictées ou ratifiées par la République de Côte d'Ivoire relatives aux règles de prévention et de lutte contre les pollutions du milieu marin et lagunaire par les entreprises, les navires, les engins de mer et de lagune ;*
- *la mise en œuvre du plan d'intervention d'urgence contre les pollutions accidentelles en mer, en lagune ou dans les zones côtières dénommées "Plan Pollumar".*

La Commission note que contrairement aux missions qui lui sont assignées, notamment par les alinéas 1 et 8 du texte sus-cité, le CIAPOL n'effectue pas de contrôle systématique sur les navires qui accostent au Port Autonome d'Abidjan au motif que les navires ne font pas partie des Installations Classées.

Un tel argument ne peut prospérer car un navire à quai est considéré comme un immeuble et ne peut être exclu du champ d'application du décret n° 98-43 du 28 janvier 1998 relatif aux Installations Classées pour la protection de l'environnement et ce, d'autant plus logique que, les navires peuvent transporter dans leurs cales des produits au moins aussi dangereux que ceux issus de l'activité des établissements reconnus par le CIAPOL comme étant classés.

Un tel contrôle aurait permis au CIAPOL de découvrir à priori le caractère toxique de la cargaison du navire **Probo Koala** et d'éviter ainsi son déchargement et son déversement dans le District d'Abidjan.

La Commission note par ailleurs que le CIAPOL, dans ses tentatives d'arraisonner le navire a omis de s'adresser au Ministère des Transports en charge des affaires maritimes.

En outre, le CIAPOL n'a pas pris les mesures nécessaires pour sécuriser le camion qui avait servi à récupérer une partie des déchets toxiques déversés à Vridi.

En conclusion, la Commission estime que le Directeur du CIAPOL, bien qu'il se soit investi dans la gestion des conséquences du déversement des déchets toxiques dans le District d'Abidjan, n'a pas exercé sa mission de veille.

CHAPITRE VII :

LE DISTRICT D'ABIDJAN

Aux termes de la Loi 2001-478 du 9 août 2001 portant statut du District d'Abidjan, le District d'Abidjan, collectivité territoriale de type particulier dotée de la personnalité morale et de l'autorité financière, a pour compétences :

1. *la protection de l'environnement ;*
2. *la gestion des ordures et autres déchets ;*
3. *la planification de l'aménagement du territoire du District ;*
4. *la lutte contre les effets néfastes de l'urbanisation ;*
5. *la promotion et la réalisation des actions de développement économique social et culturel ;*
6. *la lutte contre l'insécurité ;*
7. *la protection et la promotion des traditions et coutumes.*

Aux termes de l'Article 88 de la même Loi, le Gouverneur est l'organe exécutif du District.

Par ailleurs, il ressort des dispositions pertinentes de la Loi 2003-208 du 7 juillet 2003 portant transfert et répartition des compétences de l'Etat aux Collectivités territoriales, que le District a compétence pour la collecte, le transport, le traitement et la gestion des déchets dans le District. Dans ce cadre, le District a concédé à des entreprises privées la collecte et le transport des ordures ménagères à la décharge d'Akouédo dont la gestion a également été concédée par protocole d'accord en date du 30 décembre 2002 à la société Pisa-Impex.

Il ressort des investigations de la Commission d'Enquête que la décharge d'Akouédo reçoit, outre les ordures ménagères faisant l'objet des conventions susvisées, des déchets industriels et des déchets médicaux.

Les déchets industriels sont gérés directement par la société Pisa-Impex (qui les qualifie de déchets privés) sans convention formelle avec le District.

Au cours de son audition par la Commission, M. DJéjé Amondji Pierre, Gouverneur du District d'Abidjan, a déclaré : **"en tant que District, nous ne sommes pas concernés par la gestion des déchets industriels"**.

Cette assertion ne repose sur aucune base légale. En effet, la Loi n° 2003-208 du 7 juillet 2003 portant transfert et répartition des compétences de l'Etat aux Collectivités territoriales en son Article 7 parle de déchets sans faire de distinction entre les ordures ménagères et les autres types de déchets.

C'est la non-application par le District des textes relatifs à la gestion des déchets industriels qui a permis aux agents de Pisa-Impex de recevoir et de gérer sans précaution aucune lesdits déchets. Ce faisant, le Gouverneur du District d'Abidjan a contribué au déversement en pleine agglomération urbaine des déchets toxiques sous le vocable de slops ou eaux usées avec les conséquences désastreuses que nous connaissons.

De manière générale, le Gouverneur Djédji Amondji Pierre qui n'a tenu sa première réunion de crise que le 13 septembre 2006, soit plus de trois semaines après le déversement des déchets toxiques, n'a nullement exercé la mission de protection de l'environnement à lui confiée par l'alinéa 1^{er} de l'article 4 de la Loi 2001-478 du 9 août 2001 portant statut du District d'Abidjan.

Par ailleurs, la Commission note que le Gouverneur n'a pas été prompt à donner des éclairages de nature à éviter tout équivoque entre l'opération de démoustication annoncée par le District pour le samedi 19 août 2006 et les odeurs senties par la population, le même jour, suite au déversement des déchets toxiques.

Une telle clarification était d'autant plus nécessaire qu'aux dires des personnes en charge de l'environnement au District, les opérations de démoustication se déroulent généralement aux mois de février, mars ou novembre et non en août comme l'a affirmé le Gouverneur Djédji Amondji Pierre (malgré nos demandes renouvelées, le rapport d'activité de l'entreprise de démoustication n'a pas été mis à notre disposition jusqu'à la clôture de nos travaux).

Ce silence, ajouté à l'absence d'assistance dès le début de la crise et au refus de fermer la décharge d'Akouédo, dénote d'une indifférence surprenante de la part du premier responsable d'une collectivité territoriale frappée pour la première fois par une catastrophe d'une telle ampleur.

En conclusion, la Commission relève à l'encontre de M. Djédji Amondji Pierre, Gouverneur du District d'Abidjan les manquements suivants :

- **méconnaissance des textes réglementant la gestion des déchets dans sa circonscription ;**
- **non accomplissement des obligations attachées à ses fonctions d'organe exécutif du District ;**
- **réaction tardive à la détresse des victimes des déchets toxiques.**

CHAPITRE VIII :

PISA-IMPEX

M. Ibba Giuliano, Directeur Technique, a déclaré à la Commission d'Enquête que la société Pisa-Impex a été créée dans les années 1990. Cette société ayant pour Président M. Salvator Ibba, a son siège social en zone industrielle de Yopougon.

Selon M. Ibba Giuliano, la société Pisa-Impex est spécialisée dans la location et la réparation du matériel de génie civil, à savoir chargeuses, bulles et excavateurs qu'elle loue aux sociétés et à des particuliers.

C'est en 1999 que Pisa-Impex a succédé à la société ASH International dans le cadre d'un contrat avec la ville d'Abidjan pour la gestion de la décharge d'Akouédo

A sa création en 2001, le District d'Abidjan a reconduit ce contrat dans le cadre d'un Protocole d'Accord signé le 30 décembre 2002 avec la société Pisa-Impex.

Aux termes de ce protocole d'accord, les missions de Pisa-Impex sont les suivantes :

- *la réception de tous les résidus apportés par les entreprises de collecte des ordures ménagères, y compris les résidus d'incinération ;*
- *la réception de tous les résidus apportés par des particuliers à l'exception des résidus visés à l'article 3b et 3c (c'est-à-dire les déblais, gravats, décombres et débris provenant des travaux d'élagage privé sauf en cas de demande expresse du district d'Abidjan notifiée par le service de contrôle, les pièces qui par leur dimension n'entrent pas dans le matériel de collecte, les déchets provenant des établissements industriels, des grandes surfaces commerciales et des établissements hôteliers, les déchets infectieux anatomiques ou contaminés provenant des hôpitaux ou cliniques, des abattoirs, des déchets spéciaux qui en raison de leur pouvoir corrosif ou de leur caractère explosif ne peuvent être éliminés par les mêmes voies que les ordures ménagères, les déchets toxiques et les résidus industriels).*
- *dans cette perspective l'entrepreneur s'engage à tout mettre en œuvre pour réaliser les quais, recevoir, régaler, compacter et recouvrir d'un matériau inerte sur une hauteur de cinquante centimètres les ordures ménagères apportées à la décharge d'Akouédo par les entrepreneurs de collecte ;*
- *la mise en exploitation d'un nouveau secteur pour permettre la couverture des anciens secteurs de manière que seul le secteur en exploitation soit visible ;*
- *l'exécution de travaux complémentaires éventuels après régalerage que pourrait exiger les conditions techniques et réglementaires applicables au lieu de la décharge ;*
- *la rémunération de ces travaux sera faite sur la base de la pesée effectuée par le District ;*
- *l'acquisition et l'entretien du matériel nécessaire à l'exploitation de la décharge ;*
- *la gestion du pont bascule ;*
- *l'entretien de la piste d'accès ;*

- *la mise en place, le fonctionnement et la maintenance du matériel de décharge.*

En retour le District :

- *Contrôle et établit une synthèse mensuelle des quantités de déchets collectés par l'entreprise (décharge et collecte) qui sert de base à la facturation. Les tickets seront conservés pendant une durée de deux ans.*
- *est responsable des notifications concernées ordres et mises en demeure afférant à l'exécution du marché. Dans ce cadre, il émet des ordres de service.*
- *rémunère l'entrepreneur selon un tarif défini par prélèvement automatique sur les attachements mensuels des entreprises*
- *répartit les charges d'investissement et de fonctionnement entre les entreprises au prorata des quantités d'ordures ménagères réceptionnées*
- *assure le paiement effectif de l'entreprise dans un délai de moins de quarante cinq jours après agrément de ces factures*

Selon la déclaration de M. Ibba, la société Pisa-Impex reçoit à la décharge d'Akouédo deux types de déchets qui sont les ordures ménagères apportées par des entreprises de collecte désignées par le District d'Abidjan et des déchets industriels issus des usines de Côte d'Ivoire. La société Pisa-Impex reçoit également d'autres types de déchets apportés par des personnes privées ; il s'agit dans ce cas de vieux meubles et de déchets domestiques.

Les déchets industriels sont gérés directement par la société Pisa-Impex. Car aucune convention ne la lie au District dans ce cadre. Les personnes privées concernées payent directement les frais de déchargement à la société Pisa-Impex.

En ce qui concerne le déversement des déchets toxiques du navire **Probo Koala**, M. Ibba Giuliano a rappelé que la **compagnie Tommy** a procédé à cette opération à son insu, mais en accord avec les agents de Pisa-Impex présents à la décharge d'Akouédo le jour des faits.

Il s'agit de Messieurs Guéhi Clotaire, Meh Yao et Agbelessesi Jean Paul.

M. Guéhi Clotaire a reconnu avoir reçu la somme de cinq cent mille (500.000) francs de **M. Ugborugbo** en contrepartie du déchargement des 11 camions (voir reçus produits par **M. Ugborugbo**). Il dit avoir utilisé deux cent cinquante mille (250.000) francs de cette somme pour la réparation de son véhicule accidenté, remis à M. Meh Yao la somme de cent soixante mille (160.000) francs et à M. Agbelessesi la somme de trente mille (30.000) francs.

La Commission d'Enquête constate que les agents de Pisa-Impex gèrent la décharge d'Akouédo en violation flagrante des prescriptions du contrat de concession de service public et sans aucun contrôle du District d'Abidjan.

La Commission note par ailleurs que la société Pisa-Impex n'a aucune expertise pour gérer une décharge comme celle d'Akouédo (Voir audition de M. Ibba Giuliano, Directeur Technique de cette société).

L'inconscience des agents de Pisa-Impex corroborée par l'indifférence du Gouverneur dans la gestion des déchets toxiques a permis le déversement du contenu d'autres camions-citernes à la décharge d'Akouédo après le dimanche 20 août 2006.

De plus, le contrat liant le District à la société Pisa-Impex fait l'objet d'une gestion opaque. Cela résulte de l'audition de certains agents du District d'Abidjan qui ont même précisé n'avoir jamais vu le protocole.

En conclusion, la Commission note que c'est cette gestion laxiste et approximative de la décharge d'Akouédo qui a permis le déversement des déchets toxiques dans les conditions que nous connaissons.

CONCLUSION GENERALE

Après deux mois de travail intense (mi-septembre, mi-novembre 2006), la Commission Nationale d'Enquête sur les Déchets Toxiques dans le District d'Abidjan, conformément à la mission qui lui a été assignée par l'Arrêté n° 2006-167/PM/CAB/ du 15 septembre 2006, a relevé des dysfonctionnements dans les structures mises en cause et dont les origines ont été identifiées pour permettre de situer les différents niveaux de responsabilité.

Ainsi, **la Commission** a recherché les raisons qui ont conduit certains animateurs et dirigeants desdites structures à commettre des actes ayant entraîné mort d'hommes, d'animaux et engendré la détérioration de l'état de santé de nombreuses populations et la dégradation de l'environnement.

L'enquête de la Commission a porté sur des structures publiques et privées exerçant dans les secteurs suivants : Mines et Energie, Transports, Environnement, Santé, Défense, Sécurité, Finances, Port Autonome d'Abidjan, Douanes et District d'Abidjan.

S'agissant des **dysfonctionnements**, la Commission a noté des insuffisances à plusieurs niveaux :

1- Au niveau organisationnel :

- un déficit d'organisation et de contrôle dans la plupart administrations concernées, se traduisant par des faiblesses dans les mécanismes de répartition, d'exécution, de coordination et de contrôle des attributions, fonctions et tâches ;
- une gestion approximative des structures caractérisée par la méconnaissance des textes et procédures et des problèmes de compétence technique de certains responsables ;
- un manque de planification véritable et de gestion proactive, la tendance générale étant plutôt à l'improvisation et à la routine ;
- une carence manifeste dans la gestion de l'information au sein des services et entre les administrations ;
- un non respect de la hiérarchie administrative ;
- une insuffisance des textes dans certains domaines et méconnaissance des dispositions régissant l'activité administrative.

2- Au niveau éthique :

- prise de conscience insuffisante face aux exigences des responsabilités conférées par le service public ;
- primauté de l'intérêt particulier ou sectoriel sur l'intérêt général ;
- manque de rigueur, de conscience professionnelle et relâchement de la discipline.

La Commission a noté qu'il existe, à certains niveaux de responsabilité :

- un manque de référence à la déontologie et à la pratique administratives ;
- une volonté manifeste de violer les dispositions légales et réglementaires, les règles de procédures, dans le but de servir des intérêts particuliers.

La Commission s'est interrogée sur les raisons qui ont pu pousser certaines personnes à agir comme elles l'ont fait.

- Les résultats des enquêtes de la Commission ne lui ont pas permis d'infirmer ou de confirmer l'existence de mobiles politiques qui seraient à la base des agissements relevés ;
- A défaut d'indication précise sur la volonté des différents acteurs de rendre service à des parents, amis ou connaissances, la Commission fait observer que M. Kablan N'Zi, Administrateur Général de **Puma Energy CI**, le Commandant Diplo Dégni, Conseiller de M. Kablan, le Commandant Nobah Amonkan, Gérant de la Société Waibs, le Colonel Tibé Bi Balou, ex-Directeur Général des Affaires Maritimes et Portuaires, le Colonel Bombo Dagui Marcel, Commandant de la Capitainerie sont tous des officiers de la Marine et anciens salariés de la Sitram. Ils ont par ailleurs confirmé qu'ils se connaissent très bien. M. Tibé Bi précise même avoir été formé par M. Kablan au cours de son stage en 1984 sur le navire Jaqueville de la Sitram.
- les attitudes observées par la Commission chez certains acteurs, laissent transparaître des indices de corruption et de recherche effrénée de gains au mépris de la vie humaine. En effet, la **compagnie Tommy** a déboursé la somme de 500.000 francs que les agents de Pisa-Impex ont pu s'approprier ;
- la **compagnie Tommy** a présenté deux factures, l'une de 17.000.000 de francs CFA représentant la rémunération de ses prestations, et l'autre de 100.000.000 de francs CFA dont la destination semble floue en dépit des justifications des responsables de **Puma Energy CI**.

Au total, les problèmes liés au manque de rigueur dans la gestion, à l'inobservation de l'éthique professionnelle et à la non application de la réglementation sont des éléments constitutifs de mauvaise gouvernance qui ont favorisé l'entrée et le déversement des déchets toxiques dans le District d'Abidjan.

RECOMMANDATIONS

Les recommandations prennent pour point de repère l'acte de haute portée civique posé par le **Premier Ministre** et son Gouvernement le samedi, 6 septembre 2006 par une démission collective.

Cet acte doit en effet, constituer à l'image d'un séisme, le point de départ du réarmement moral, de la promotion de la culture du respect de la règle de droit, de la lutte contre l'impunité et la corruption.

Ainsi, aux termes de ses travaux la Commission recommande :

- 1- la prise en compte de la dimension environnementale dans la vie publique en Côte d'Ivoire ;
- 2- un audit organisationnel en vue de la restructuration et du renforcement du contrôle au niveau des administrations mises en cause ;
- 3- l'adoption de normes et procédures adéquates concernant notamment la profession d'avitailleur maritime, la réception et le contrôle des navires ;
- 4- la gestion professionnelle de tous types de déchets produits ou importés en Côte d'Ivoire par la mise à la disposition des structures ayant en charge le contrôle et le traitement des déchets, de moyens matériels et humains appropriés.
- 5- l'instauration et la promotion de la bonne gouvernance dans les administrations publique et para publique ;
- 6- la mise en place d'un mécanisme de suivi des présentes recommandations.

TABLE DES MATIERES

| | Page |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <u>AVANT-PROPOS</u> | 1 |
| <u>INTRODUCTION</u> | 4 |
| I- Contexte sociopolitique de l'institution de la Commission Nationale d'Enquête | 4 |
| II- Présentation de la Commission Nationale d'Enquête | 6 |
| A. Création de la Commission Nationale d'Enquête | 6 |
| B. Attributions | 6 |
| C. Composition | 6 |
| D. Organisation et Fonctionnement | 8 |
| E. Dispositions particulières | 8 |
| III Dispositions administratives et financières en vue du démarrage des activités de la Commission d'Enquête | 9 |
| IV- Méthodologie de travail | 11 |
| - Première phase : Collecte des informations | |
| - Deuxième phase : Auditions | |
| - Troisième phase : Rédaction du Rapport | |
| <u>PREMIERE PARTIE : DESCRIPTION DES FAITS ET PROCEDURES</u> | 13 |
| CHAPITRE I – OCTROI DES AGREMENTS ET AUTORISATIONS | 13 |
| Section 1 – Agrément de Puma Energy-CI | 14 |
| Section 2 – Agrément de la Compagnie Tommy | 17 |
| Paragraphe 1 : Conditions légales d'octroi de l'agrément d'avitailleur maritime | |
| I- Notion d'avitailleur maritime. | 17 |
| II Procédure d'octroi de l'agrément d'avitailleur maritime | 18 |
| Paragraphe 2 : Circonstances d'octroi de l'agrément d'avitailleur maritime à la Compagnie Tommy | 19 |
| | |
| Section 3 : Autorisation d'exercer accordée à la compagnie Tommy par le Port Autonome d'Abidjan | 22 |
| CHAPITRE II – TRANSPORT ET RECEPTION DES DECHETS TOXIQUES DU NAVIRE PROBO KOALA EN COTE D'IVOIRE | 23 |

| | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| Section 1 | : Transport des déchets toxiques | 23 |
| Section 2 | : Réception des déchets toxiques à Abidjan ... | 30 |
| | | |
| Paragraphe 1 | : Démarches de la société Waibs et de la Compagnie Tommy | 30 |
| Paragraphe 2 | : Intervention des structures concernées par la réception des déchets toxiques | 32 |
| I- | Service de Santé | 32 |
| II- | Service de Sécurité | 33 |
| III- | Service des Douanes | 35 |
| IV | Services chargés de l'Environnement ... | 36 |
| CHAPITRE III: DEVERSEMENT DES DECHETS TOXIQUES ET DEPART DU NAVIRE PROBO KOALA | | 38 |
| Section 1 | : Déversement des déchets toxiques | 38 |
| Paragraphe 1: | Récupération et transports des déchets toxiques à Akouédo | 38 |
| Paragraphe 2: | Réaction des populations et autorités d'Abidjan | 41 |
| I- | Ministère de l'Environnement : Centre Ivoirien Antipollution (CIAPOL) | 41 |
| II- | Autorités portuaires | 43 |
| III- | PETROCI | 45 |
| IV- | Compagnie Tommy | 46 |
| V- | Comportement des chauffeurs des camions-citernes | 47 |
| Section 2 | : Départ du navire Probo Koala | 49 |
| <u>DEUXIEME PARTIE : DETERMINATION DES RESPONSABILITES</u> | | 54 |
| CHAPITRE I : MINISTERE DES MINES ET DE L'ENERGIE | | 54 |
| CHAPITRE II: MINISTERE DES TRANSPORTS | | 56 |
| CHAPITRE III : SOCIETES TRAFIGURA, PUMA ENERGY CI, WAIBS ET COMPAGNIE TOMMY | | 60 |
| Paragraphe 1: | Société Trafigura | 60 |
| Paragraphe 2 | : Société Puma Energy CI | 62 |
| Paragraphe 3 | : Société Waibs | 64 |

| | |
|---------------------------------------------------------------|-----|
| Paragraphe 4: Compagnie Tommy | 64 |
| CHAPITRE IV: AUTORITES PORTUAIRES | 68 |
| CHAPITRE V: SERVICE DE SECURITE ET SERVICE DES DOUANES | 76 |
| Paragraphe 1 : Service de Sécurité | 76 |
| Paragraphe 2 : Service des Douanes | 77 |
| CHAPITRE VI : STRUCTURES CHARGEES DE L'ENVIRONNEMENT | 81 |
| CHAPITRE VII : DISTRICT D'ABIDJAN | 88 |
| CHAPITRE VIII : SOCIETE PISA-IMPEX | 92 |
| <u>CONCLUSION GENERALE</u> | 96 |
| 1. Au niveau organisationnel | 96 |
| 2. Au niveau éthique ... | 97 |
| <u>RECOMMANDATIONS</u> | 100 |

SIGLES ET ACRONYMES

| |
|----------------------------------------------------------------------------------------------|
| CIAPOL : Centre Ivoirien Antipollution |
| CNEDT : Commission Nationale d'Enquête sur les Déchets Toxiques |
| DGAMP : Direction Générale des Affaires Maritimes et Portuaires |
| GESTOCI : Société de Gestion des Stocks Pétroliers de Côte d'Ivoire |
| CIS : Comité d'Identification Sécuritaire |
| ISPS (code) : Code International de Sûreté des Navires et Installations Portuaires |
| ITE : Ivoirienne de Technologie et d'Energie |
| IRES : Ivoirienne de Remorquage et de Sauvetage |
| MACA : Maison d'Arrêt et de Correction d'Abidjan |
| PAA : Port Autonome d'Abidjan |
| SETV : Société d'Exploitation du Terminal de Vridi |
| SIIC : Service de l'Inspection des Installations Classées |
| SIPREL : Société Ivoirienne de Production d'Electricité |
| SIR : Société Ivoirienne de Raffinage |
| S.I.R : Sur Interpellation Réponse |

SMB : Société Multinationale de Bitumes

PETROCI : Société Nationale d'Opérations Pétrolières de la Côte
d'Ivoire

OMI : Organisation Maritime Internationale

USA : Etats-Unis d'Amérique