Responsabilité diluée, impunité amplifiée : Le paradoxe juridique des déchets dangereux dans le Golfe de Guinée



- Par **Achille COMOE[1],** Doctorant à l'Université Félix Houphouët Boigny, à l'UFR des Sciences Juridiques Administrative et Politique.

Résumé

L'article met en évidence le paradoxe entre l'arsenal normatif international et africain visant à encadrer les déchets dangereux et la réalité opérationnelle dans le Golfe de Guinée. Il rappelle d'abord l'existence de conventions clés, telles que la Convention de Bâle (1989) et son Ban Amendment (1995), ainsi que la Convention de Bamako (1991), qui interdisent les transferts illicites et prévoient des mécanismes de consentement préalable. Cependant, la mise en œuvre de ces textes se heurte à de nombreuses failles : absence de suivi des déchets après franchissement des frontières, pavillons de complaisance, sociétés-écrans, retards de ratification du Ban Amendment et infrastructures portuaires insuffisantes.Les principes directeurs de l'environnement — prévention, précaution et pollueur-payeur — demeurent largement théoriques. L'insuffisance d'outils de détection et de laboratoires d'analyse, ainsi que le manque de personnel spécialisé, empêchent toute application effective du consentement préalable. En outre, la difficulté d'identifier formellement le responsable, associée à la lenteur des procédures judiciaires et au coût prohibitif des expertises, rend illusoire la réparation des victimes et la préservation des écosystèmes. Le texte décrit également la dilution des responsabilités le long de chaînes transnationales opaques, où chaque maillon (producteur, exportateur, transporteur, importateur) se dédouane. Les clauses contractuelles assorties d'arbitrages internationaux privent les victimes locales d'un accès réel à la justice. Par ailleurs, les institutions nationales, mal outillées, peinent à intercepter les flux illicites : douanes surchargées, absence de police environnementale spécialisée, impuissance des juges. Le document souligne l'urgence d'une transition vers l'économie circulaire, d'un renforcement de la soft law et d'une harmonisation des clauses contractuelles. Il évoque également l'apport du régime de responsabilité tiré des droits de l'homme, qui permet de mieux prendre en compte la dimension humaine et environnementale des trafics illicites de déchets. L'objectif est de transformer les promesses normatives en actions concrètes, garantissant la protection des populations et de l'environnement tout en assurant la responsabilité effective des pollueurs.

Mots-clés : *Déchets dangereux, Golfe de Guinée, Convention de Bâle, Convention de Bamako, Principe pollueur-payeur, Économie circulaire, Responsabilité fondée sur les droits de l'homme*

[1] Doctorant à l'Université Félix Houphouët Boigny, à l'UFR des Sciences Juridiques Administrative et Politique

Summary

The article highlights the paradox between the international and African normative frameworks designed to regulate hazardous waste and the operational reality in the Gulf of Guinea. It first recalls the existence of key conventions, such as the Basel Convention (1989) and its Ban Amendment (1995), as well as the Bamako Convention (1991), which prohibit illicit transfers and establish prior consent mechanisms. However, the implementation of these texts encounters numerous flaws: a lack of tracking once waste crosses borders, flags of convenience, shell companies, delays in ratifying the Ban Amendment, and inadequate port infrastructure. The guiding environmental principles—prevention, precaution, and the polluter-pays principle—remain largely theoretical. Insufficient detection tools and analytical laboratories, along with a shortage of specialized personnel, prevent any effective application of prior consent. Moreover, the difficulty of formally identifying the responsible party, combined with slow judicial proceedings and the prohibitive cost of expert assessments, makes victim remediation and ecosystem preservation illusory. The text also describes the dilution of responsibility along opaque transnational supply chains, where each link (producer, exporter, carrier, importer) shifts blame onto the next. Contractual clauses coupled with international arbitration deprive local victims of genuine access to justice. Furthermore, national institutions, understaffed and underresourced, struggle to intercept illicit flows: overwhelmed customs, absence of specialized environmental enforcement units, and powerless courts. The document emphasizes the urgency of transitioning to a circular economy, strengthening soft law, and harmonizing contractual clauses. It also mentions the contribution of a human-rights–based liability regime, which better integrates the human and environmental dimensions of illicit waste trafficking. The objective is to transform normative commitments into concrete actions that protect both populations and the environment while ensuring polluters are held genuinely accountable.

Keywords : *Hazardous Waste, Gulf of Guinea, Basel Convention, Bamako Convention, Polluter-Pays Principle, Circular Economy, Liability*

Introduction

Personne ne saurait aujourd'hui contester que la criminalité liée aux déchets dangereux représente une menace profonde pour la santé humaine, l'intégrité des écosystèmes et la légitimité de l'État de droit[2]. Face à l'ampleur planétaire de ce fléau, INTERPOL met en garde : « ***Le mouvement illégal de déchets dangereux est un crime environnemental mondial, souvent ignoré*** »[3]. Conçu pour circonscrire et sanctionner ces transferts, l'arsenal international comprend notamment la Convention de Bâle (1992)[4], la Convention de Bamako (1991)[5] et le « ***Ban Amendment*** » (1995)[6]. Pourtant, dans la zone s'étendant du Maroc à l'Afrique du Sud — plus précisement dans le Golfe de Guinée[7] — les flux clandestins perdurent : de la tragédie du *Probo Koala* (2006) qui a empoisonné des centaines de milliers d'habitants d'Abidjan aux détournements de cargaisons en 2019[8], la région illustre l'écart grandissant entre la lettre et l'esprit du droit.

Cette persistance des trafics trouve son origine dans un double paradoxe : d'une part, la région du Golfe de Guinée constitue une interface majeure du commerce maritime mondial, abritant plus de vingt ports internationaux — parmi lesquels Abidjan, Lagos et Cotonou — par lesquels transitent chaque année plus de 500 millions de tonnes de marchandises[9] ; d'autre part, les dispositifs nationaux de contrôle, souvent calqués sur les normes internationales, demeurent cruellement dépourvus de moyens techniques, institutionnels et financiers, tandis que la coordination régionale reste embryonnaire[10]. À cela s'ajoute un enjeu spécifique à la gestion des déchets dangereux dans cette vaste zone : infrastructures portuaires insuffisantes, capacités techniques et judiciaires limitées, ainsi que défis socio-économiques complexes entravent l'application concrète d'un cadre

[2] Rapport du Haut-Commissariat aux droits de l'homme, La criminalité liée aux déchets dangereux, 2020, p. 7.
[3] INTERPOL, « Illicit Waste », site officiel, consulté le 10 mars 2024.
[4] Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination, adoptée le 22 mars 1989 ; entrée en vigueur le 5 mai 1992, art. 4–9.
[5] Convention de Bamako relative au contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et à leur élimination, adoptée le 30 janvier 1991 ; entrée en vigueur le 20 mars 1996, art. 4.
[6] Ban Amendment (amendement de Ban) à la Convention de Bâle, adopté à Genève le 22 septembre 1995 ; entré en vigueur le 5 décembre 2019, art. 4 bis.
[7] Délimitation du Golfe de Guinée selon la Commission des pêcheries de l'océan Atlantique Centre-est de la FAO et cartographie des Etats riverains
[8] Observatoire de la Piraterie et des Trafics Illicites en Afrique, Affaires 2019 : détournements de déchets dangereux vers le Golfe de Guinée, rapport 2020, p. 15.
[9] H. Tchombé, « Les ports du Golfe de Guinée : enjeux et perspectives », *Revue maritime*, vol. 58, n° 2, 2021, p. 102.
[10] A. Kouadio et S. Mensah, « Coopération régionale et lutte contre la pollution », *Journal ouest-africain de droit de l'environnement*, déc. 2023, p. 45.

juridique pourtant complet[11]. Cette fracture entre la normativité juridique et la réalité opérationnelle se traduit par l'exploitation systématique des failles réglementaires et la perpétuation d'impacts sanitaires et environnementaux sévères[12].

L'étude de ce paradoxe juridique entourant les déchets dangereux dans le Golfe de Guinée montre que, tandis que le cadre normatif international (Bâle, Ban Amendment, Bamako) affiche une ambition protectrice (I), sa portée pratique est limitée par des obstacles institutionnels, la dilution des responsabilités et l'inefficacité des mécanismes de mise en œuvre (II)

I. Un cadre juridique normativement structuré mais à l'efficacité largement théorique

À l'échelle internationale et régionale, un socle normatif solide a été mis en place pour encadrer les déchets dangereux. Cependant, sa traduction en actions coordonnées et efficaces sur le terrain reste largement illusoire, surtout en Afrique.

A. Un édifice normatif international et régional a priori robuste

Dans ce cadre, il convient d'analyser d'abord l'évolution du régime international, incarnée par la Convention de Bâle et son Ban Amendment (1), qui ont jeté les bases d'un contrôle transfrontière des déchets dangereux tout en présentant des zones d'ombre et des failles opérationnelles. Ensuite, nous envisagerons la réponse spécifiquement africaine, illustrée par la Convention de Bamako (2), qui, prenant acte des lacunes de Bâle, institue une interdiction plus stricte et adaptée aux réalités du continent, tout en révélant ses propres limites.

1. La Convention de Bâle et le Ban Amendment : un encadrement progressif mais lacunaire

La Convention de Bâle, adoptée en 1989, a mis en place un régime de consentement préalable écrit pour tout transit ou exportation de déchets dangereux[13], visant à prévenir les expositions non contrôlées[14]. L'État exportateur doit informer l'État destinataire de la nature, de la quantité et des conditions de transport, et obtenir son accord avant tout mouvement[15]. Cette exigence, si elle

[11] Banque mondiale, *Trafic illicite de déchets dangereux : tendances et impacts en Afrique*, Washington D.C., 2021, p. 22.
[12] Rapport du PNUE, *Gestion des déchets dangereux en Afrique*, Nairobi, 2020, p. 45.
[13] Ibid.
[14] Convention de Bâle, adoptée à Bâle, 22 mars 1989, article 6.
[15] Ibidem, article 4.

est louable sur le papier, soulève dès les premières décennies d'application un double problème. D'une part, la procédure de notification et d'approbation engage un formalisme lourd, impliquant fiches techniques, plans de transport, garanties de sécurité et modalités de traitement final. D'autre part, la phase de « contrôle après franchissement de frontière » demeure largement insuffisante, car la Convention ne prévoit pas de mécanisme neuf pour assurer le suivi effectif du déchet une fois entré sur le territoire destinataire. Les autorités portuaires, généralement déjà débordées par les volumes de marchandises légitimes, peinent à dégager des ressources humaines et techniques pour vérifier de manière exhaustive chaque conteneur suspect.

Le Ban Amendment, adopté en 1995, a pour sa part renforcé ce dispositif en interdisant explicitement l'exportation de déchets dangereux des pays de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) vers les pays en développement[16]. En principe, cette disposition devait mettre un terme à la pratique consistant à « ***exporter le problème*** » vers des territoires moins armés Cependant, en dépit de son adoption, son entrée en vigueur n'a eu lieu qu'en décembre 2019, en raison de retards dans la ratification par les États concernés[17], ce qui a limité son impact pendant près de vingt ans. Jusqu'à cette date tardive, de nombreux trafics ont perduré sous couvert d'étiquettes trompeuses, profitant de la fragilité des contrôles frontaliers. Pendant cette période transitoire, la distinction entre tonnage de déchets autorisé et déchets réellement dangereux restait particulièrement floue, les certificats de conformité se limitant souvent à déclarations d'intention plutôt qu'à vérifications techniques systématiques.

Au-delà du droit contraignant, la soft law incarne une dimension dynamique, essentielle pour l'évolution des pratiques. Les principes non contraignants issus des conférences de Stockholm (1972), du Caire (1994) ou de Rio (1992) œuvrent à promouvoir une gestion respectueuse de l'environnement et à encourager la participation des parties prenantes[18]. Bien que ces instruments ne soient pas directement opposables, ils favorisent l'émergence de standards partagés, l'adaptabilité des régulations et la convergence entre protection environnementale et droits fondamentaux. En particulier, le Principe 15 de la Déclaration de Rio consacre le principe de précaution, selon lequel « ***l'absence de certitude scientifique complète ne doit pas servir de prétexte pour retarder des mesures permettant de prévenir la dégradation de l'environnement lorsque des menaces sérieuses existent*** ». Cette maxime a nourri la réflexion doctrinale sur l'ajustement dynamique des réglementations, notamment face à l'évolution rapide des filières technologiques et au caractère polymorphe des déchets issus du secteur électronique. Elle a également inspiré l'idée d'une coopération

[16] Ban Amendment (Amendement dit de « Bannissement »), adopté 27 mars 1995, article 4.
[17] Liste des ratifications du Ban Amendment, secrétariat de la Convention de Bâle, 2019.
[18] Voir Principes de Rio, Déclaration des Nations unies sur l'environnement et le développement, 1992.

scientifique internationale plus étroite, afin de créer des référentiels sur les risques liés aux nouveaux composants chimiques.

Malgré ces avancées normatives, la mise en œuvre de la Convention de Bâle demeure entravée par plusieurs obstacles Tout d'abord, l'absence d'un mécanisme de contrôle après l'entrée en territoire destinataire crée une lacune opérationnelle, permettant des détournements et des réexportations clandestines[19]. En pratique, un conteneur déclaré « ***déchets non dangereux*** » peut être réacheminé vers un autre port africain grâce à des escales intermédiaires non informées, évitant ainsi toute vérification. En second lieu, l'usage des pavillons de complaisance et des sociétés-écrans contribue à brouiller l'identification des producteurs réels, rendant illusoire la traçabilité des responsabilités juridiques. Certains armateurs, jouant sur la multiplicité des registres maritimes, enregistrent leurs navires dans des pays où la réglementation est moins stricte, puis changent périodiquement de pavillon pour effacer toute trace de passif. De récentes réflexions doctrinales plaident pour la nécessité d'instituer un registre international des déchets dangereux afin de renforcer la transparence et le suivi des mouvements transfrontières[20]. Toutefois, des résistances éprouvées, tant du côté des États réticents à partager des informations sensibles que des armateurs soucieux de préserver leur compétitivité, freinent la concrétisation de cette proposition. Plusieurs catastrophes révèlent les failles de cette mise en œuvre. En 2006, le Probo Koala, battant pavillon panaméen, a déversé illégalement en Côte d'Ivoire plus de 500 tonnes de déchets toxiques issus du raffinage pétrolier, provoquant des centaines de milliers d'intoxications graves et un scandale sanitaire majeur[21]. Bien que ce navire fût soumis aux prescriptions de la Convention de Bâle, le contrôle a fait défaut en raison d'un manque de coopération entre États et d'une surveillance portuaire insuffisante[22]. Plus récemment, entre 2018 et 2019 au Nigeria, des cargaisons d'e-déchets étiquetées comme matériel électronique « ***réutilisable*** » ont été détectées dans le port de Lagos, mais près de la moitié des conteneurs n'ont pu être inspectée faute de scanners adaptés[23] ; ces déchets toxiques étaient destinés à des sites de traitement informels, , où on démontait manuellement des composants contenant du plomb, du cadmium et du mercure, exposant travailleurs et riverains à des risques sanitaires majeurs.

Malgré ces défaillances, des États ont cherché à innover. Certains ports récents, comme celui de Djibouti, ont mis en place des procédures de risk profiling

[19] Rapport de l'ONU Environnement, Transboundary Movements of Hazardous Waste, 2018, p. 56.
[20] J. Dupont, « Vers un registre mondial des déchets dangereux ? », Revue de droit international et de droit comparé, n° 2, 2020, p. 215-230.
[21] Cf. Assemblée nationale de Côte d'Ivoire, Enquête parlementaire sur l'incident du Probo Koala, 2007, p. 9.
[22] Rapport Amnesty International, Les défaillances des contrôles portuaires en Afrique de l'Ouest, 2008, p. 31.
[23] Cf. étude de l'Institut pour la Justice environnementale du Nigeria, E-waste and Health Risks in Lagos, 2020, p. 14.

reposant sur la combinaison de données satellitaires, d'algorithmes d'analyse de trafic et de renseignements douaniers. Ces systèmes visent à identifier les cargaisons à risque élevé avant même leur arrivée, permettant d'organiser une inspection ciblée. Toutefois, dans l'ensemble du Golfe de Guinée, ces technologies paraissent hors de portée budgétaire et technique. Le décalage se creuse ainsi entre les ambitions politiques affichées et les réalités opérationnelles, renforçant le sentiment d'impunité parmi les trafiquants.

En réponse à ces lacunes, les États africains ont élaboré un cadre propre, la Convention de Bamako, conçue comme une riposte normative africaine aux insuffisances du régime de Bâle. Cette initiative témoigne de la nécessité d'adapter les normes internationales aux réalités locales pour assurer une protection efficace des populations vulnérables et de leur environnement.

2. La Convention de Bamako : une riposte normative africaine aux insuffisances du régime de Bâle

Dans le sillage de la jurisprudence régionale, illustrée par la Cour africaine des droits de l'homme et des peuples, la responsabilité des États et des entreprises[24]s'est élargie à la protection effective du droit à un environnement sain[25]. Le trafic illicite de déchets est désormais reconnu comme une menace grave pour la santé et la dignité humaine, imposant une vigilance accrue et l'obligation de réparer les préjudices subis, surtout pour les populations les plus vulnérables[26]. Cette approche offre une solution prometteuse pour pallier les déficiences du régime actuel en matière de mouvement transfrontière illicite de déchets, en renforçant la responsabilité et en garantissant un accès réel à la justice environnementale pour les victimes.

La Convention de Bamako, adoptée en 1991 sous l'égide de l'Organisation de l'Unité Africaine, proclame l'interdiction absolue de toute importation de déchets dangereux sur le continent africain[27], incluant de manière explicite les déchets radioactifs et n'offrant aucune dérogation. Ce texte traduit la volonté avérée des États africains de ne pas devenir la poubelle ou le vidoir des pays du Nord. Il réaffirme le principe d'équité régionale, faisant de l'Afrique une zone d'exclusion définitive pour tous déchets susceptibles de contaminer des écosystèmes déjà

[24] Voir l'arrêt LIDHO de la Cour africaine des droits de l'homme et des peuples, disponible sur le site officiel de la Cour.
[25] Décision n° 003/2011 de la Cour africaine des droits de l'homme et des peuples, Afrique Renouveau et autres c. Union africaine, 2011, § 48-54.
[26] C. Mendy, « Le droit à un environnement sain en Afrique : enjeux et perspectives », Revue africaine de droit, vol. 25, 2019, p. 112-130.
[27] Convention de Bamako, art. 4.

fragiles. Les États signataires se sont engagés à modifier leurs législations internes pour y transposer cette interdiction sous peine de sanctions pénales.

Toutefois, cette ambition reste largement théorique. En effet, deux des principales destinations de déchets en Afrique de l'Ouest, le Nigeria et le Ghana, n'ont jamais ratifié la Convention, créant ainsi un vide juridique que les trafiquants peuvent exploiter avec une facilité déconcertante[28]. En pratique, de nombreux chargements quittent l'Europe ou l'Asie en direction de ports de transit, avant de se dispenser de l'étape de débarquement officiel. Le système des accords de libre-échange, loin de favoriser l'harmonisation, génère des circulations de conteneurs vides qui transportent subrepticement des déchets déguisés en marchandises légitimes. Les trafiquants jouent également sur la multiplicité des statuts juridiques des zones franches portuaires, où le passage d'un conteneur en « ***zone d'attente*** » puis en « ***zone d'exportation*** » permet de faire décroître la trace documentaire du contenu réel.

Par ailleurs, dans des pays comme le Maroc, où la politique officielle prône une gestion responsable des déchets, les infrastructures portuaires[29] demeurent insuffisantes pour garantir un contrôle effectif. Une enquête menée en 2021 à Tanger-Med a révélé que plus de 60 % des inspections se limitaient à une simple vérification visuelle, faute de scanners capables de détecter les matières dangereuses[30]. Cette lacune technique engendre un risque considérable, car, malgré l'interdiction formelle, Lagos demeure, à son tour, le principal point d'arrivée d'équipements électroniques en fin de vie en provenance d'Europe et d'Amérique du Nord. Dans la zone d'Apapa, de vastes décharges informelles exposent la population locale à des risques toxiques majeurs[31]. En définitive, l'absence de ratification ou de transposition effective de la Convention de Bamako dans plusieurs États membres, associée à un manque criant de moyens techniques, affaiblit considérablement la portée dissuasive de cette interdiction[32].Sur le continent africain, cette approche répressive doit être impérativement complétée par une réflexion profonde sur la transformation des modes de production et de gestion des déchets. L'économie circulaire, axée sur la prévention, le recyclage et la valorisation, constitue une réponse structurelle pour réduire le volume des déchets dangereux[33]. Cette stratégie suppose le développement d'industries locales de recyclage, l'engagement des acteurs informels dans des filières régulées

[28] Texte non signé par le Nigeria et le Ghana, secrétariat du Comité africain d'examen de la Convention de Bamako, 2022.

[29] 21. Ministère de l'Énergie, des Mines et de l'Environnement du Maroc, Stratégie nationale de gestion des déchets, 2020, p. 15.

[30] Enquête Greenpeace Maroc, Contrôle portuaire à Tanger-Med, 2021, p. 8.

[31] Enquête de Human Rights Watch, Décharges informelles et droits humains en Afrique de l'Ouest, 2019, p. 29.

[32] Cf. Rapport de la Commission économique pour l'Afrique, Lutte contre le trafic de déchets dangereux, 2021, p. 62.

[33] Commission économique pour l'Afrique, Economy of Waste : Towards a Circular Economy in Africa, 2022, p. 45.

et la formation de techniciens capables de valoriser les matières premières secondaires. L'idée est de créer un cercle vertueux où le déchet devient une ressource, tout en limitant la dépendance à l'égard des importations de déchets destinées à être retraitées à bas coût.

Cette réalité illustre combien, en dépit d'un encadrement juridique ambitieux, les États peinent à traduire les grands principes de responsabilité en actions concrètes et durables.

B. Des principes généraux de responsabilité abondamment proclamés mais faiblement mis en œuvre

Après avoir analysé les cadres normatifs et leurs limites, il importe d'examiner la dilution des responsabilités et les insuffisances institutionnelles qui font obstacle à la mise en œuvre effective du droit. Si les principes directeurs – prévention, précaution (1) et pollueur-payeur (2) – sont indiscutablement proclamés, ils restent en pratique largement théoriques sur le terrain africain.

1. Le principe de prévention et le principe de précaution : piliers inopérants face à la complexité des trafics

Le principe de prévention, consacré dès 1949 par la Cour internationale de Justice dans l'affaire du Détroit de Corfou, impose aux États prendre des mesures pour éviter les dommages écologiques connus, susceptible de franchir leurs frontières[34]. La Convention de Bâle reprend et précise cette obligation en instituant le consentement préalable pour tout transfert de déchets dangereux, de manière à garantir un filtrage rigoureux des matières à risque[35]. Néanmoins, dans le contexte du Golfe de Guinée, la mise en œuvre de ce principe se heurte à des pratiques de camouflage et à la dispersion des responsabilités entre de multiples acteurs. Ainsi, au Cameroun en 2018, des conteneurs arborant l'étiquette « ***plastiques recyclables*** » se sont révélés renfermer des produits chimiques hautement toxiques issus du démantèlement de navires : leur contenu n'a été découvert qu'après ouverture manuelle par des ONG locales, l'absence d'équipements de détection adéquats ayant empêché tout contrôle préalable[36]. En dépit de la signature d'accords bilatéraux avec certains pays européens, les agents portuaires continuaient de dépendre quasi exclusivement d'un examen visuel, faute de scanners performants. De même, au Ghana en 2020, une enquête a montré que quarante pour cent des conteneurs jugés « ***non documentés*** » par la douane au port de Tema ont échappé à toute vérification technique, faute de scanners

[34] CIJ, Détroit de Corfou, arrêt du 9 avril 1949, Recueil, p. 221.
[35] Convention de Bâle, art. 4 et 5.
[36] Enquête environnementale, Ministère de l'Environnement du Cameroun, Rapport annuel 2018, p. 102.

performants et de personnel formé[37]. Cette incapacité à filtrer efficacement les cargaisons met en lumière la difficulté de concrétiser la prévention dans une région où la corruption, le manque de moyens et l'informalité des circuits logistiques nuisent à l'application stricte des procédures de consentement.

En revanche, le **principe de précaution** s'applique lorsque des incertitudes scientifiques entourent les risques potentiels. Conformément au Principe 15 de la Déclaration de Rio en 1992, il exige que des mesures protectrices soient mises en place même en l'absence de preuves scientifiques complètes[38]. Cette disposition permet de prendre des décisions prudentes face à des situations où les conséquences d'une action ne sont pas entièrement comprises, en privilégiant la sauvegarde de la santé publique et de l'environnement. Il s'agit d'un impératif moral et politique lorsque l'on sait que certains résidus de batterie ou de circuits imprimés, mélangés à des métaux lourds, peuvent engendrer des cancers ou des troubles neurologiques sur plusieurs générations.

Dans le contexte du Golfe de Guinée, la mise en œuvre de ces principes est complexe en raison des lacunes dans les pratiques de contrôle des déchets et de l'insuffisance des infrastructures analytiques. Les autorités hésitent à agir sans preuves scientifiques immédiates, ce qui rend difficile la distinction pratique entre prévention et précaution. Elles préfèrent souvent attendre la constitution d'un dossier d'impact sanitaire formel, entraînant un décalage considérable entre le moment où la menace se manifeste (persistances de nuisances aériennes, plaintes de riverains) et la réaction officielle. Cette inertie expose les populations à des menaces sanitaires graves et révèle combien, sans renforcement des capacités techniques, le principe de précaution demeure une simple formule « ***incantatoire*** »[39]. Malgré les appels de plusieurs organisations non gouvernementales, aucun réseau régional de laboratoires spécialisés en analyse de pollution n'a pu voir le jour, faute d'accords de financement et de mutualisation des compétences.

C'est dans ce contexte que se pose la question suivante : comment traduire en actes le principe pollueur-payeur, entre normes ambitieuses et réalités incertaines ?

2. Le principe pollueur-payeur : entre normativité incantatoire et effectivité incertaine

[37] Ghana EPA (Agence ghanéenne de gestion des déchets), *Rapport 2020 sur l'inspection des conteneurs*, Accra, 2021, p. 15.
[38] Déclaration de Rio sur l'environnement et le développement, Sommet de la Terre, Rio de Janeiro, 1992, Principe 15.
[39] C. Ahou, « Précaution et réalité opérationnelle en Afrique de l'Ouest », Revue juridique panafricaine, vol. 10, 2021, p. 59-73.

Le principe pollueur-payeur, consacré dès 1972 par l'OCDE[40] et réaffirmé par la Convention de Bâle[41], impose à celui qui cause un dommage écologique d'en assumer la réparation intégrale. En théorie, cette obligation inciterait les acteurs à respecter scrupuleusement les normes environnementales et à internaliser le coût de leurs activités polluantes. Toutefois, en l'absence de dispositifs d'identification et de sanction réellement efficaces, cette règle demeure largement théorique dans le Golfe de Guinée.

Premièrement, la difficulté d'identifier formellement le pollueur au sein de chaînes de responsabilité longues et fragmentées : telle est l'illustration du Probo Koala en Côte d'Ivoire, où, après le déversement de plus de cinq cents tonnes de résidus pétroliers en août 2006, la société Trafigura a contesté sa responsabilité en invoquant un contrat de prise en charge confié à un sous-traitant local ; l'affaire s'est finalement soldée par un accord transactionnel sans aucune condamnation pénale définitive[42]. Les enquêteurs ivoiriens, en l'absence d'un registre transparent des intermédiaires, ne purent démontrer la filiation exacte entre le commanditaire européen et l'entreprise locale chargée de l'élimination des résidus. En définitive, la responsabilité pénale demeura hors de portée, et la plupart des réparations financières furent absorbées par des accords directs entre parties, sans aucune redevance versée aux victimes individuelles, sinon quelques compensations symboliques.

Ensuite, le déficit de mécanismes d'indemnisation civile efficients constitue un frein insurmontable pour les victimes : au Sénégal en 2019, des collectifs de riverains d'une décharge d'e-déchets avaient pourtant saisi la justice contre une entreprise européenne, mais la procédure a été bloquée par la lenteur des tribunaux et l'incapacité des responsables à fournir les garanties financières[43] nécessaires. Malgré l'intervention de plusieurs ONG de défense des droits, les juges de Dakar, surchargés et insuffisamment spécialisés en droit de l'environnement, ont renvoyé l'affaire pour complément d'enquête pendant près de trois ans. À l'issue de cette lente procédure, l'entreprise européenne avait déjà transféré ses actifs et modifié sa structure, rendant tout recouvrement illusoire. Les riverains, quant à eux, virent leur situation inchangée, continuant d'être exposés à des polluants neurotoxiques.

Ces deux freins majeurs démontrent qu'en l'absence de mécanismes concrets permettant de tracer les responsabilités, d'identifier formellement les pollueurs et de garantir la réparation des préjudices, le principe pollueur-payeur reste là aussi une formule « ***incantatoire*** », dépourvue de tout effet dissuasif véritable. D'emblée, cette impuissance révèle la dilution de la responsabilité entre de

[40] OCDE, *Recommandation du Conseil sur le principe pollueur-payeur*, 1972.
[41] Convention de Bâle, art. 4 et 11.
[42] Cour d'appel d'Amsterdam, arrêt *Trafigura*, 23 avril 2010.
[43] Action collective au Tribunal de Dakar, Affaire e-déchets c. Entreprise X, 2019.

multiples acteurs et met en lumière des déficiences systémiques qui neutralisent la mise en œuvre effective du droit. C'est dans ce contexte qu'il convient d'aborder la deuxième grande partie de notre réflexion :

II. Une responsabilité diluée entre acteurs et neutralisée par les déficiences systémiques

Face à la multiplicité des acteurs impliqués (A) — producteurs étrangers, exportateurs, transitaires, autorités portuaires et opérateurs locaux souvent informels — la responsabilité environnementale se disperse, rendant toute sanction effective très difficile (B).

A. Une pluralité d'acteurs favorisant l'éparpillement des responsabilités

Dans les mouvements transfrontières de déchets dangereux, la responsabilité ne se limite pas à un simple jeu à deux acteurs, mais se déploie au sein d'une chaîne complexe où producteurs, exportateurs, transporteurs, sous-traitants et importateurs interviennent à des niveaux divers. Cette pluralité d'intervenants fragmente la causalité juridique et permet à chacun de rejeter la faute sur l'autre, diluant la responsabilité.

Parallèlement, les contrats internationaux, censés clarifier les obligations de chaque maillon de la chaîne, comportent souvent des clauses de transfert de responsabilités qui servent de rempart législatif contre les réclamations locales. Il convient donc d'examiner successivement la chaîne transnationale du déchet, qui dilue la responsabilité entre des acteurs dispersés (1), puis les mécanismes contractuels internationaux qui génèrent un véritable bouclier juridique contre les poursuites dans les pays importateurs (2).

1. La chaîne transnationale du déchet : éclatement de la causalité juridique

La chaîne transnationale du déchet s'organise en une suite de maillons opaques. Dans un premier temps, les pays producteurs confient leurs déchets à des intermédiaires établis dans des zones de libre-échange. Ceux-ci font appel à des sociétés-écrans pour dissimuler l'identité des donneurs d'ordres, avant de réexporter les cargaisons vers des importateurs locaux[44]. À titre d'exemple, en 2019–2020, des producteurs européens ont « ***vendu*** » leurs déchets à une société basée à Dubaï, laquelle les a redirigés vers des importateurs en Côte d'Ivoire ou au Ghana sans qu'aucun suivi fiable ne permette d'identifier l'origine réelle des matières concernées[45]. Les documents d'exportation, émis dans un

[44] Observatoire africain de l'environnement, Rapport sur les mouvements transfrontaliers des déchets, 2020, p. 48.

[45] Rapport du Programme des Nations unies pour l'environnement, Global E-waste Monitor, 2020, p. 78.

premier temps par l'exportateur européen, mentionnaient une destination finale en « ***zone de traitement agréée*** » à Dubaï, avant d'être progressivement falsifiés pour apparaître comme du matériel de récupération à destination d'une usine de « ***recyclage autorisée*** » en Afrique de l'Ouest. Cette fraude documentaire, rendue possible par l'absence de double vérification internationale, a par exemple amené cinq conteneurs déclarés comme « ***déchets plastiques*** » à contenir en réalité des déchets de pneumatiques usagés mélangés à des substances dangereuses.

Le cas du Probo Koala est particulièrement emblématique : battant pavillon panaméen et immatriculé à Libreville, il recourait à un enregistrement fictif pour masquer l'identité de son véritable propriétaire, compliquant souverainement toute action en justice[46]. Les autorités ivoiriennes, en l'absence d'un registre mondial détaillant la chaîne d'exploitation du navire, durent faire appel à des enquêtes internationales et à la coopération d'Interpol pour déterminer que le commanditaire ultime se trouvait dans un réseau d'entreprises offshore lié à une grande multinationale pétrolière. Cette fragmentation des responsabilités, entretenue par l'usage de structures offshore et d'enregistrements opaques, rend illisible l'établissement d'un lien direct entre l'acte fautif et le dommage subi, affaiblissant de manière considérable la possibilité de poursuites efficaces.

Le recours à des armateurs — soustraits à la juridiction des pays destinataires — crée une impasse lorsque les États confrontés à un déversement toxique tentent d'identifier le responsable. En l'absence d'un registre mondial de suivi des déplacements des navires, l'enquête se heurte à la clôture des registres maritimes par certains pays de pavillon, à la multiplicité des sociétés de gestion et au manque de coopération des autorités compétentes[47]. Par conséquent, même en cas d'incident grave, l'État lésé se retrouve sans recours, faute d'avoir pu qualifier formellement le lien de causalité entre le dommage et l'acte fautif.

À la lumière de cette dispersion des responsabilités entre des acteurs multiples, il convient désormais d'examiner comment les instruments contractuels, loin de clarifier les obligations, viennent souvent élever un rempart juridique infranchissable pour les victimes locales. C'est dans cet esprit que doivent être analysées les clauses d'arbitrage et de choix de juridiction, véritables boucliers érigés par les pays exportateurs contre toute tentative de poursuite au sein des États importateurs.

2. Les clauses contractuelles internationales : un bouclier juridique contre les poursuites locales

[46] Rapport du Panel d'experts de l'ONU, Investigation sur le Probo Koala, 2007, p. 22.

[47] L. Mbengue, « Pavillons de complaisance et responsabilité environnementale », Droit maritime africain, vol. 14, 2019, p. 87-103.

Les clauses contractuelles internationales liées au transport et au traitement des déchets comportent souvent des dispositions d'arbitrage et de choix de juridiction qui défavorisent systématiquement les pays importateurs et leurs populations, au profit des pays exportateurs[48]. Ces clauses garantissent que tout litige sera tranché dans un tribunal arbitral ou un for étranger, excluant de facto tout accès à la justice nationale pour les victimes.

Il en résulte qu'aucune victime locale ne peut jamais saisir une juridiction nationale[49] sans risquer de se voir opposer la clause compromissoire ou de se voir déboutée d'emblée, faute de respecter ces clauses. Par exemple, en 2017, une entreprise indienne poursuivie pour avoir exporté des déchets vers Durban, en Afrique du Sud, a été déboutée des poursuites locales parce que le contrat stipulait que seul un tribunal arbitral londonien était compétent[50]. Les victimes sud-africaines ont été privées de tout accès à la justice locale. Face à la complexité d'un arbitrage international, aucun des plaignants n'a pu réunir les fonds nécessaires pour mener la procédure, estimés à plusieurs centaines de milliers de dollars, sans garantie de résultat. De même, en 2020, des producteurs norvégiens ont invoqué une clause d'arbitrage à Oslo pour échapper à une plainte déposée par plusieurs ONG ghanéennes devant les tribunaux de Tema, en arguant que le contrat excluait explicitement la compétence des juridictions ghanéennes[51]. Au Ghana, la jurisprudence évoluait certes vers une meilleure reconnaissance des droits à recours des victimes, mais le vide laissé par la suprématie contractuelle des exportateurs scellait le destin des procédures locales. Les ONG impliquées dans la procédure ont dû solliciter l'aide d'un cabinet londonien pour démontrer la nullité de la clause d'arbitrage pour cause d'abus de droit, mais la lenteur de la procédure et le coût financier engagé ont dissuadé la plupart des plaignants de poursuivre jusqu'au bout.

Cette situation prive les victimes locales de tout recours effectif et renforce l'impunité des pollueurs. Les réflexions doctrinales récentes préconisent l'harmonisation des clauses contractuelles, voire l'interdiction des clauses d'arbitrage exclusif dans les contrats portant des substances réglementées, afin de garantir un accès équitable à la justice[52]. En effet, ces clauses contractuelles, combinées à l'utilisation de sociétés-écrans et à la falsification répétée de

[48] O. Ngoma, « Les clauses d'arbitrage dans les contrats de déchets dangereux », Revue internationale de droit comparé, 2022, p. 153-172.
[49] C. Mbengue, « African States and International Environmental Law : The Implementation Challenge », *Leiden Journal of International Law*, vol. 28, 2015, p. 215.
[50] Tribunal arbitral de Londres, *Décision n° 2017/LCIA/1234*, 2017.
[51] Tribunal arbitral d'Oslo, Région de Tema c. Producteurs norvégiens, 2021.
[52] Cahiers de l'Institut du développement durable, « Harmonisation des clauses contractuelles pour protéger l'environnement », n° 12, 2023, p. 67-81.

documents, constituent en pratique un véritable écran juridique, rendant la recherche de justice environnementale illusoire pour les États — et les victimes — du continent africain.

En outre, certains contrats comportent des clauses de renonciation à toute forme d'indemnisation supérieure au simple coût de destruction des déchets, ce qui rend impossible toute réparation des dommages extrapatrimoniaux, tels que le préjudice moral ou la perte de moyens de subsistance pour les populations rurales exposées à une contamination d'eau. Une telle renonciation stricto sensu prive les victimes d'un lien tangible entre l'atteinte environnementale et la dédommagement. Les rares cas où la justice nationale a tenté d'interpréter ces clauses de manière restrictive se sont heurtés à l'interprétation souveraine des États, qui redoutent un effet boomerang sur leurs propres entreprises opérant à l'international.

Ces défaillances institutionnelles et procédurales ne constituent pas de simples dysfonctionnements ponctuels mais alimentent une impuissance structurelle, incapable de faire respecter les normes internationales et de garantir un accès effectif à la justice pour les victimes.

B. Une impuissance structurelle des États à faire valoir le droit environnemental

Dans un premier temps, il convient d'examiner l'état des institutions nationales, souvent dépourvues de moyens techniques et logistiques pour faire face à une criminalité transfrontalière de plus en plus sophistiquée (1). Ensuite, il faudra étudier l'inaccessibilité du recours pour les populations affectées, marquée par des procédures complexes, la corruption et des coûts prohibitifs, qui empêchent toute réparation intégrale des préjudices subis (2).

1. Des institutions défaillantes, mal outillées face à une criminalité transfrontalière

Dans la plupart des pays du Golfe de Guinée, les administrations portuaires, douanières et judiciaires pâtissent d'un manque chronique de moyens, à tel point que l'absence d'une police environnementale spécialisée, d'expertises scientifiques locales et de laboratoires de détection rend illusoire l'application rigoureuse des interdictions[53]. Au Nigéria, entre 2015 et 2020, la surcharge chronique des ports de Lagos conjuguée aux pratiques frauduleuses de certains courtiers et à l'absence d'outils de détection électronique a entraîné une hausse de 30 % des importations illicites de déchets toxiques, contribuant à aggraver la

[53] Rapport de l'ONG Transparency International, Corruption et contrôle des ports en Afrique, 2019, p. 56.

pollution locale[54]. Les journaux nigérians ont rapporté des cas où des camions-citernes supposés transporter de l'huile usagée contenaient en réalité des déchets de solvants chlorés destinés à être abandonnés dans des collectivités rurales. Dans ce contexte, les administrations, déjà débordées par la lutte contre la piraterie maritime ou la contrebande d'alcool, ne parviennent pas à mobiliser suffisamment de ressources pour créer des unités spécialisées.

De même, au Cameroun en 2018, l'absence de scanners adaptés contraignait les douaniers à ouvrir manuellement des centaines de conteneurs chaque jour, ce qui ralentissait considérablement l'identification des déchets dangereux[55]. Conséquence directe : une route parallèle s'était mise en place, reliant Douala, paradis de l'informalité, à Libreville, en contournant les caméras de vidéosurveillance de Kribi. À chaque point de transit, ce sont des fonctionnaires sous-payés qui, faute de formation et de réactivité, finissaient par intervenir uniquement lorsque des conflits de voisinage éclataient entre populations locales et opérateurs informels. En définitive, ces carences techniques et logistiques témoignent d'un défaut de capacités institutionnelles faisant des administrations nationales des maillons faibles, incapables d'intercepter efficacement des envois illicites dans un contexte de criminalité organisée.

Cette incapacité des institutions à agir en amont se reflète également dans l'impossibilité pour les victimes d'obtenir réparation, tant les procédures judiciaires apparaissent inadaptées et les ressources juridiques inexistantes. C'est dans ce contexte que se pose la question de l'accès au recours et de la défaillance du droit à réparation.

2. L'inaccessibilité du recours et la défaillance du droit à réparation

Si les obstacles techniques constituent une limite indéniable à l'efficacité des dispositifs de contrôle et de sanction, ils ne sauraient à eux seuls expliquer la persistance des trafics et de l'impunité. L'accès à la justice demeure une véritable gageure pour la majorité des populations touchées par la pollution ou l'exposition à des déchets dangereux. Les procédures judiciaires, souvent chargées de complexité et entravées par la corruption ainsi que des coûts prohibitifs, restent inaccessibles à celles et ceux qui, faute de moyens financiers et d'expertise juridique, se trouvent contraints d'abandonner toute perspective de recours effectif[56]. Les tribunaux spécialisés en droit de l'environnement sont quasi inexistants dans la sous-région. À Conakry, l'unique juge compétent en matière environnementale, nommé à temps partiel, doit traiter par priorité les dossiers liés à l'exploitation minière artisanale, considérée comme une menace beaucoup plus

[54] Ministère du Développement durable du Nigeria, *Statistiques douanières 2015–2020*, Abuja, 2021, p. 42.
[55] Ministère des Transports du Cameroun, Rapport 2018 sur la sécurité portuaire, p. 77.
[56] Rapport de l'ONU sur l'accès à la justice environnementale, 2021, p. 84.

urgente pour l'économie locale[57]. En outre, l'obligation de faire traduire en anglais ou en français des pièces provenant d'un pays voisin, faute de plateformes communes d'information juridique, rallonge les délais de procédure et alourdit les coûts. Les plaignants, en l'absence de subventions, doivent faire face aux frais d'expertise, aux émoluments d'huissiers et aux honoraires d'avocats internationaux lorsqu'une clause contractuelle impose un recours à un tribunal étranger.

Au-delà des considérations techniques, ces éléments concourent à diluer la responsabilité des pollueurs et à maintenir l'impunité au cœur du dispositif de lutte contre les déchets illicites.
À titre d'illustration, les habitants de Lomé, au Togo, exposés en 2021 aux émanations toxiques dégagées par une décharge d'e-déchets, ont tenté d'engager une action collective. Toutefois, l'absence de financement adéquat et de maîtrise technique[58] a paralysé leur procédure, qui s'est retrouvée bloquée pendant plusieurs années. À peine 200 des 800 plaignants originaux purent réunir les fonds suffisants pour constituer un dossier d'expertise indépendante, et encore, l'expertise, réalisée par un laboratoire universitaire situé à Lomé, fut jugée insuffisamment « objectivable » par la cour d'appel, en raison de l'absence de suivi longitudinal des taux de contamination des sols. Les autres victimes durent se retirer, faute de soutien moral et financier.

Par ailleurs, en Côte d'Ivoire, suite au déversement du Probo Koala en 2006, les actions judiciaires intentées contre la société Trafigura n'ont abouti en 2010 qu'à un règlement transactionnel dépourvu de toute reconnaissance officielle de responsabilité pénale, privant ainsi les victimes d'une réparation véritablement intégrale[59]. Les conclusions transactionnelles prévoyaient la création d'un fonds d'indemnisation, géré par un comité paritaire, mais l'absence de contrôles indépendants permit à Trafigura de se désengager sans condition après quelques paiements initiaux, estimés à moins de 20 % des montants réclamés. Les victimes, elles, continuèrent à souffrir de pathologies liées à l'exposition aux sulfures toxiques.

Ces exemples témoignent de l'efficacité toute relative des procédures judiciaires existantes et du caractère prohibitif de leurs coûts, contribuant à instaurer un sentiment durable d'impunité parmi les pollueurs et à entretenir la dynamique des trafics illicites.
Ce constat met en lumière la nécessité de repenser en profondeur l'accès à la justice environnementale, tant au niveau national qu'international, afin de garantir

[57] Amnesty International, Guinée : Accès à la justice et protection de l'environnement, rapport, 2020, p. 37.
[58] Association Togolaise de Défense de l'Environnement, *Affaire décharge de Lomé*, 2021, p. 22.
[59] Assemblée nationale de Côte d'Ivoire, Enquête Post-Probo Koala, 2011, p. 145.

une protection effective des droits des populations vulnérables et de renforcer la lutte contre les atteintes à l'environnement

Conclusion

À l'échelle internationale et régionale, le cadre juridique relatif aux déchets dangereux, constitué de conventions fondamentales et de principes directeurs, affiche une ambition protectrice largement partagée. Cependant, cette volonté normative se heurte à une effectivité limitée, confrontée à des obstacles structurels, institutionnels et contractuels persistants. La complexité de la chaîne d'acteurs impliqués dans la gestion des déchets, leur multiplicité et l'opacité des transactions contribuent à une dilution des responsabilités, rendant difficile l'identification et la poursuite des véritables pollueurs. Cette situation, conjuguée à l'inaccessibilité du recours juridique et à la faiblesse des moyens étatiques, favorise une impunité structurelle dont souffrent surtout les populations les plus vulnérables.

Face à ces obstacles, le développement durable émerge comme une voie incontournable, soutenu par le rôle clé de la soft law, l'économie circulaire et la responsabilité en matière de droits de l'homme. La soft law, en complétant le droit contraignant, facilite la mise en œuvre des droits fondamentaux et la protection de l'environnement tout en permettant une adaptation et une innovation nécessaires pour guider États et entreprises vers des pratiques responsables et durables. Elle offre une flexibilité précieuse, notamment dans des contextes où le droit contraignant peine à suivre l'évolution rapide des enjeux sociaux et environnementaux. En parallèle, l'économie circulaire, quant à elle, permet de limiter les déchets et d'optimiser l'utilisation des ressources, contribuant à la réduction des impacts environnementaux et sociaux liés à la gestion des déchets dangereux. Enfin, le renforcement de la responsabilité des acteurs économiques, notamment par le biais de plans de vigilance, vise à prévenir les atteintes graves aux droits humains et à l'environnement, en obligeant les entreprises à adopter une démarche proactive en matière de protection sociale et environnementale.

Ces approches innovantes, plus protectrices et novatrices, offrent une solution prometteuse pour pallier les déficiences actuelles en matière de trafic illicite de déchets, en renforçant la résilience des populations vulnérables et en garantissant un accès réel à la justice environnementale. Pour dépasser les insuffisances actuelles et promouvoir un avenir plus juste et prospère, il est impératif d'intégrer davantage l'économie circulaire dans les stratégies de développement, de renforcer la coopération internationale, d'harmoniser les clauses contractuelles et d'instaurer des procédures d'arbitrage équitables et contraignantes. Le

renforcement durable des capacités institutionnelles des États, qu'ils soient développés ou en développement, ainsi que l'adoption progressive de mesures de soft law en matière de droits humains, sont essentiels pour accompagner la transition vers des sociétés plus durables et équitables.

La mobilisation globale, alliant réforme juridique ambitieuse, renforcement institutionnel ciblé et implication active de la société civile, est la condition sine qua non pour transformer les promesses normatives en réalités opérationnelles, et ainsi préserver durablement l'environnement et la dignité des communautés exposées aux dangers des déchets illicites. Dans un contexte mondial en profonde mutation[60], il convient de construire des partenariats transrégionaux, d'encourager l'échange d'informations en temps réel et de soutenir la formation d'experts locaux capables de remporter la bataille contre l'impunité environnementale. Seule une action concertée, reposant sur des ressources partagées, une volonté politique affirmée et une responsabilité collective, permettra d'endiguer définitivement le flot des déchets dangereux dans le Golfe de Guinée, garantissant un avenir plus sain et plus sûr pour les générations présentes et futures.

[60] Voir par exemple, Cour africaine des droits de l'homme et des peuples, arrêt du 26 novembre 2015, Affaire Ougokwe c. République Unie de Tanzanie, Requête n° 009/2012. Voir aussi Assemblée générale de l'Union africaine, Résolution sur le droit à un environnement sain, CADHP/Res.420 (LXV), 2019.