

Mise à jour d'un trafic d'essence de mauvaise qualité en Afrique de l'Ouest

Bad gasoline trade ring to West Africa exposed

Source : <http://www.afrol.com/articles/29488>

Traduction par ARDIMEA

afrol News, 20 Juin 2008 – Il est maintenant prouvé que les Africains de l'ouest qui se plaignaient que la qualité de l'essence que l'on trouvait dans leur pays se détériorait avaient raison. Un réseau qui exportait de façon illégale du combustible de mauvaise qualité en Afrique de l'Ouest a été découvert en Europe : il était dirigé par la société qui était derrière le scandale des déchets toxiques en Côte d'Ivoire.

Une explosion de réservoir de stockage de produits chimiques dans un fjord isolé de Norvège, une raffinerie douteuse en Estonie sans importations ni exportations, l'intoxication d'inspecteurs de navigation aux Pays-Bas, le grand scandale des déchets toxiques en Côte d'Ivoire et la frustration grandissante et les protestations de propriétaires de voiture dans toute l'Afrique de l'Ouest : toutes les pistes ont conduit à la société géante de navigation Trafigura basée aux Pays-Bas.

Vers la fin de février de cette année (2008 NdT) une grève des taxis camerounais a causé des manifestations massives contre la hausse des prix du carburant et la détérioration de la qualité du gasoil. Au moins 24 manifestants ont été tués par les forces gouvernementales et des centaines d'autres ont été arrêtés au cours des répressions qui ont suivi.

John Gwat, chauffeur de taxi de Yaoundé a dit à la journaliste Vivienne Walt que les manifestations brutales étaient une réaction normale. Il est persuadé que la qualité à la pompe s'est détériorée en même temps que l'envol des prix, "Notre carburant n'est pas bon" dit-il. "Ils se sont mis à y mélanger du kérosène. Ça abîme les moteurs".

Ces allégations sont fermement dénoncées par la compagnie pétrolière, les stations services et les autorités camerounaises. Mais elles sont de plus en plus reconnues par les camerounais. Plus grave, les conducteurs de la plupart des pays d'Afrique de l'Ouest se plaignent du combustible qui abîme leurs moteurs.

Hier une émission de la station de radio norvégienne "NRK" prouve que les consommateurs africains sont dans le vrai. Un groupe industriel cynique s'est mis à produire de l'essence à bas taux d'octane et forte teneur en soufre à partir de déchets pétroliers, et les introduire en fraude dans les réseaux de distribution européens, l'expédiant en Afrique de l'Ouest sur de grands pétroliers, les cargaisons étant débarquées par de pétroliers plus petits, et graissant la patte des inspecteurs locaux pour qu'ils acceptent des normes illégales de combustibles.



Le "PROBO KOALA", le navire de TRAFIGURA impliqué dans le scandale d'intoxication en Côte d'Ivoire.

Trafigura's vessel "Probo Koala", involved in the Côte d'Ivoire toxic scandal

© afrol News/Greenpeace/Åslund

Le procédé a été découvert à la suite des investigations menées sur l'explosion l'an passé de réservoirs de la compagnie locale Vest Tank dans l'ouest de la Norvège. L'explosion a causé à la population locale des troubles de santé similaires à ceux causés par le scandale des déchets toxiques en Côte d'Ivoire. Il a rapidement été trouvé qu'un sistership du "PROBO KOALA" – le navire de TRAFIGURA qui a causé le désastre toxique de Côte d'Ivoire – et d'autres navires de TRAFIGURA avaient déchargé dans les installations de Vest Tank.

Les autorités côtières et les douanes ont été informées que les navires de TRAFIGURA transportaient des "slops"(eaux sales avec des résidus pétroliers) qui devaient être déchargés chez Vest Tank. Mais la cargaison réelle était du "combustible de coke", un résidu du raffinage du pétrole, dont on se débarrasse habituellement dans une filière de traitement de déchets. Les produits en question provenaient de sites de production de pétrole US dans le Golfe du Mexique, connus pour leur forte teneur en soufre.

En secret, et sans aucune autorisation gouvernementale, Vest Tank ajoutait de l'eau et de la soude à ces déchets, ce qui en faisait un mélange chimique proche d'un fuel. Depuis la Norvège les navires de TRAFIGURA transportaient ces produits toxiques dans une raffinerie qui leur appartient à Paldiski en Estonie, toujours à l'insu des autorités Estoniennes. Un autre procédé chimique relevait alors le taux d'octane du "combustible".

Le nouveau produit, qui était au terme de la loi un déchet qui aurait nécessité de l'Europe une licence d'exportation spéciale, était expédié directement vers l'Afrique à bord des mêmes pétroliers géants. Selon les papiers officiels, ils transportaient seulement des "slops" tout à fait légaux, et leur destination au départ de l'Estonie n'était pas encore décidée. Cependant, pendant une escale aux Pays-Bas, un inspecteur de navigation fût indisposé par la haute teneur en soufre du mélange chimique que transportait le navire.

Le "combustible", à base d'essence de coke trafiquée, avait un taux d'octane bas et un taux de soufre très élevé. Il était loin des normes légales de l'essence produite en Europe et aux États-Unis, et dans la plupart des cas aussi en dehors des normes d'Afrique de l'Ouest, plus flexibles en terme de soufre. Mais dans la plupart des cas, ces produits peuvent causer des dégâts aux moteurs, à l'environnement et à la santé. Les produits livrés en Afrique de l'Ouest étaient d'une qualité si pauvre que le "combustible" ne pouvait être exposé au soleil sans se décomposer.

En arrivant dans le golfe de Guinée, les navires du géant TRAFIGURA mouillaient au large des côtes to procéder au trafic pré négocié avec des commerçants locaux. De plus petits navires transportaient le combustible à terre. Dans le documentaire de "NRK", les ventes à la Côte d'Ivoire, au Togo et au Cameroun étaient mentionnées.

Dans un interview avec "NRK", Arend Van Campen, de nationalité néerlandaise expliquait comment il avait réussi à débarquer ces combustibles de piètre qualité quand il travaillait auparavant en tant que représentant du fournisseur à bord des navires de TRAFIGURA. S'il arrivait que les autorités prennent des échantillons et les trouvent en deçà conformes aux spécifications, le représentant "arriverait sans doute à les convaincre de prendre quand même la cargaison... en leur faisant changer d'idée", a dit Mr van Campen. Il a prétendu n'avoir jamais graissé la patte d'un inspecteur Africain, mais il a dit que ça pouvait arriver lors de ces transports.

Il reste à découvrir l'étendue de commerce. Les seules recherches, par ailleurs limitées, de "NRK" ont révélé un total de 150000 T d'essence de coke allant vers l'Afrique en passant par les cuves de Vest Tank sur une période de 7 mois. TRAFIGURA essaye maintenant d'acheter les "ruines" de Vest Tank afin de continuer son trafic lucratif d'essence à destination de l'Afrique.

En attendant, on suspecte que le mélange explosif avec l'eau et la soude est fait en mer à bord des navires pétroliers, malgré les risques environnementaux élevés. On s'attend aussi à ce qu'il existe d'autres chaînes d'approvisionnement pour ce commerce lucratif.

De son côté, TRAFIGURA se plaint d'être victime de "diffamation" dans le documentaire de "NRK". Dans un document écrit, la compagnie néerlandaise précise "que 'elle ne participe à aucune opération illégale et exige de ses sous-traitants et des navires affrétés de faire de même", ajoutant qu'il reste toujours à prouver que la société ait une quelconque responsabilité dans le désastre toxique de Côte d'Ivoire.

En ce qui concerne la mauvaise qualité du combustible livré en Afrique de l'Ouest, comme le rapporte "NRK", Neil Cameron, porte-parole de TRAFIGURA, dit que "tous les participants du commerce pétrolier global préparent différentes spécifications d'essence pour coller aux différents marchés de par le monde", ainsi il y ne devrait pas y avoir une focalisation des médias sur TRAFIGURA. Des accusations de "mauvaises pratiques en rapport avec l'importation d'essence en Afrique de l'Ouest" sont "absolument sans fondement" ajoute Mr Cameron.

Texte d'origine

[afrol News](#), 20 June - West Africans complaining about deteriorating quality of gasoline marketed in their country have proven to be right. A network to export illegal poor quality fuel into West Africa, headed by Trafigura, the company behind the toxic scandal in Côte d'Ivoire, is being exposed in Europe.

A chemical tank explosion in a remote Norwegian fiord; a dubious refinery in Estonia without imports and exports; the intoxication of shipping inspectors in the Netherlands; the great toxic scandal in Côte d'Ivoire; and rising frustration and protests among car owners all over West Africa - all tracks lead back to the Dutch-registered giant shipping company Trafigura.

In late February this year, a strike among Cameroonian taxi drivers caused mass protests against hiking fuel prices and deteriorating gasoline quality. At least 24 protestors were killed by government forces, and hundreds of others were arrested during the ensuing crackdown.

Yaoundé taxi driver John Gwat told reporter Vivienne Walt the riots were a fitting reaction. He believes that along with the rise in prices, the quality of fuel at many gas pumps has plummeted. "Our fuel is not fine," he says. "They have started to mix in kerosene. It damages the engines."

These allegations are strongly denied by oil companies, gasoline stations and authorities in Cameroon. But they are becoming more and more accepted by the Cameroonian public. Worse yet, drivers in most of West Africa complain about gasoline damaging their vehicles.

A documentary by the Norwegian state broadcaster 'NRK' aired yesterday proves West African consumers are right. An entire cynical industry has developed to produce dangerous low octane gasoline with very high sulphur values from waste products, smuggling it through European facilities, shipping it in great tankers to West Africa, where shipments are brought ashore by smaller vessels, bribing local inspectors to accept illegal fuel standards.

The scheme was discovered after investigations into last year's explosion of tank facilities owned by the local company Vest Tank in Western Norway. The explosion caused similar health affects on locals as the toxic scandal in Côte d'Ivoire, and it soon turned out a sister ship to "Probo Koala" - the Trafigura vessel causing the Ivorian toxic disaster - and several other Trafigura vessels had trafficked Vest Tank's facilities.

Coast and custom authorities only had been advised that Trafigura's vessels carried oil-contaminated wastewater that was to be deposited at Vest Tank. However, their real carriage was so-called coker gasoline, which is a waste product from oil refining, usually disposed of. The product originated from US oil production in the Gulf of Mexico, known to have high sulphur values.

Secretly, and without government permission, Vest Tank added water and caustic soda (sodium hydroxide) to this waste product, resulting in a new chemical mix closer to a fuel product. From Norway, Trafigura vessels transported this toxic product to a refinery it controls in Paldiski, Estonia, again without the knowledge of Estonian authorities. Here, another chemical process heightened the octane grading of the "fuel".

The new product, legally a waste product that would have needed a special export licence from Europe, now was shipped directly to West Africa on the same giant vessels. According to official papers, they were carrying only legal wastewater and their destination, leaving Estonia, was yet undecided. During a stopover in the Netherlands on one trip, however, a shipping inspector got injured by the high sulphur gradient in the chemical mix the vessel carried.

The "fuel", based on popped-up coker gasoline, has a low octane grade and very high sulphur values. It is very far from legal standards of gasoline products in Europe and the US, and in most cases also outside legal standards in West Africa, which are laxer on sulphur. In most cases, such products can harm engines and will harm the environment and human health. Products with such poor quality have been delivered West Africa that the "fuel" could not be exposed to sunlight without decomposing.

Upon arrival in the Gulf of Guinea, the giant Trafigura vessels anchor up off the coast to handle pre-arranged deals with local traders. Smaller vessels transport the fuel onshore. In the 'NRK' documentary, sales to Côte d'Ivoire, Togo and Cameroon were especially mentioned.

In an interview with 'NRK', Dutch citizen Arend van Campen told how he managed to bring poor fuels onshore in West Africa when earlier working as the representative of the supplier onboard Trafigura vessels. If authorities take samples and find that qualities are not according to specifications, the representative "would be able to hopefully convince them to accept the cargo anyway, ... by making them change their mind," Mr van Campen said. He claimed never to have bribed any West African inspector, but said this could happen on such transports.

The extension of this speculative trade is yet to be exposed. Only the limited investigations made by 'NRK' revealed a total of 150,000 tonnes of coker gasoline passing through Norway's Vest Tank on route to West Africa during a seven-month period. Trafigura is now trying to buy the ruins of Vest Tank to carry on with its lucrative trade in gasoline to West Africa.

Meanwhile, it is suspected that the explosive mixing of coker gasoline with caustic soda and water is done onboard the tanker vessels, despite high environmental risks at sea. Also, it is expected that several other supply chains exist to this lucrative trade.

Trafigura, for its sake, claims it is victim to "defamation" following the documentary. In a written statement, the Dutch company points out that it "does not engage in illegal operations and requires that its subcontractors and chartered vessels do not do so either," adding that it still remains to be proven the company has any responsibility for the Côte d'Ivoire toxic disaster.

Regarding the poor quality of gasoline delivered to West Africa, as documented by 'NRK', Trafigura spokesman Neil Cameron comments that "all leading global oil traders prepare different gasoline specifications to suit the needs of different markets around the world," thus there should not be any special media focus on Trafigura. Allegations of misconduct "in relation to imports of gasoline into West Africa" were "utterly without foundation," Mr Cameron added.