

DEVERSEMENT INCONTROLE DE MATIERE TOXIQUE SUR LA VOIE PUBLIQUE

De Dakar à Darou Khoudoss, des populations « soufre-douleur » des lcs

Si vous prenez la route entre Dakar et Mboro, le soufre vous balise le chemin. Suivez la trace, elle vous mène directement aux Industries chimiques du Sénégal (lcs). Ce produit qui entre dans la composition de l'acide sulfurique agresse non seulement l'environnement mais affecte la santé des populations. De Dakar à Darou Khoudouss, en passant par Thiès et Mboro, les désagréments causés par les rotations des camions convoyant ce produit toxique et inflammable sont partout observables. La faute à un système de transport défaillant ou inapproprié.

Devant la porte d'entrée des Industries chimiques du Sénégal (lcs), les camions bennes défilent sans cesse. Toutes les 15 ou 30 minutes, ils pointent. Avec l'étroitesse des lieux et la proximité de la route, un parking leur a été aménagé. Ils viennent du Mole 8 du Port autonome de Dakar (Pad), chargés de soufre, avec pour destination finale l'usine de Darou Khoudoss. **Ceux qui arrivent à destination voient leur cargaison transformée en acide phosphorique. Mais une quantité importante se perd dans la nature, dessinant derrière les camions un tapis jaune qui s'étire à l'infini. Tapis dont la nature et les hommes souffrent, car il s'agit d'un produit toxique qui dégrade la nature et affecte la santé.**

A Darou Khoudouss et à Mboro, village contigu aux lcs, les populations ne cachent pas leur peur. L'agression dont elles souffrent n'est pas seulement environnementale et sanitaire. *«L'odeur qui émane de cette matière se perçoit jusque dans nos chambres à coucher»*, confie une habitante de Darou, un village où la végétation luxuriante d'il y a vingt ans n'est plus qu'un souvenir. Entre les maisons de tôles et les constructions en dur, les larges ruelles offrent un espace où le vent disperse à volonté le produit nocif. Le cheptel se meurt, le cadre de vie se dégrade et la population de 6 000 âmes

s'enfonce progressivement dans la précarité. Car la pollution tue aussi l'économie et l'aisance appartient à un passé révolu pour des communautés que les émanations des Ics (et pas seulement du soufre) tuent à petit feu. En effet, le danger peut venir aussi des airs, quand les cheminées de l'usine lâchent leur fumée qui enveloppe la ville.

Vendeuse de beignets et de café Touba, assise sur un tabouret devant une marmite à moitié remplie d'huile bouillante posée sur une bonbonne de gaz, Fatou Mbaye attend ses clients. En majorité ce sont des travailleurs des Ics. *«Là, vous êtes en train de mettre le doigt dans la plaie, lance-t-elle. Les Ics nous mènent une vie d'enfer. Surtout nous qui habitons tout près de l'usine. Nous sommes fatigués parce qu'étouffés. Les camions font des va et vient à longueur de journée. Non seulement il y a la poussière, mais l'odeur nauséabonde nous envahit»*. Pire, les populations ne se doutent pas que leur santé s'érode petit à petit devant cette agression. Faute d'un diagnostic médical, ils n'ont pas idée de la nature du mal qui les envahit, mais son ampleur leur saute aux yeux.

Coordonnateur du Collectif des personnes affectées par les opérations minières de la Grande Côte, Demba Fall Diouf souligne que *«le sentiment général de la population reste l'indignation et une révolte couve. Nous sommes terrorisés par les Ics. Nos enfants sont malades, nos maisons sont polluées, nos clôtures de maison et nos zincs sont affectés, nos terres sont devenues stériles et, pire encore, le petit élevage que nous entretenons est devenu impossible. L'exploitation des carrières nous a plongés dans une situation d'extrême pauvreté. Nous sommes très nostalgiques de notre Darou Khoudoss d'antan. Nous préférons de loin les conditions que nous vivions, parce qu'avant l'implantation des Ics nous avons des rivières poissonneuses, des sols riches et très fertiles et produisons beaucoup de fruits et énormément de légumes durant l'année. L'arachide et le mil qui étaient cultivés pendant l'hivernage donnaient de bons rendements. Nous vendions nos récoltes et gagnions beaucoup d'argent. Nous ne manquions presque de rien»*. Beaucoup de fruits ne poussent plus dans la zone à cause des effets des produits chimiques.

Les bananes, les noix d'acajou, les cocotiers et toutes sortes de fruits qui, naguère, étaient abondants dans la localité, ont disparu.

L'entreprise minière, relancée avec des capitaux indiens, a progressivement mis la localité dans une situation de pauvreté. En plus de la dégradation de l'environnement et du cadre de vie, *«les lcs ne font rien pour compenser les dégâts»*, souligne le président du collectif «Sos Mboro». Coordonnateur de l'antenne régionale de Thiès de la coalition Publiez ce que vous payez, Moulaye Abdoul Aziz Diop, estime d'ailleurs que *«le déversement du soufre sur la voie publique par les lcs est une situation anormale qui viole les droits humains»* (article 94 code minier).

L'émergence des maladies respiratoires aiguës

Au poste de santé de Darou Khoudoss, le constat sanitaire est critique. Les pathologies respiratoires comme l'asthme ou la bronchite atteint des pics critiques au sein des populations, mais le sujet est quasiment tabou dans les murs de l'institution de santé. *«Ce que tu veux savoir, je ne peux pas te le dire. J'ai reçu des étudiants qui faisaient leurs mémoires ainsi que des journalistes. Finalement j'ai eu de sérieux problèmes avec mes supérieurs qui m'ont demandé d'arrêter ces entretiens. Au niveau des lcs, il y a des médecins. Pourquoi ne vous adressez-vous pas à eux ? Je suis désolée, mais je ne peux pas répondre à vos questions»*. Le ton de l'infirmière chef de poste est ferme. Proche de l'agacement.

Trouver un témoin disert n'est cependant pas difficile dans ce village. Et les anecdotes ne manquent pas. *«Ici, tout le monde est malade à cause du soufre. Un jour, j'ai aperçu en enfant de 3 à 4 ans ramasser une poignée de sable pour la porter à sa bouche. C'était du soufre. J'ai hurlé et ceux qui se tenaient à ses cotés se sont précipités pour l'en empêcher. On est passé à côté du drame»*.

Costaud, élancé, de teint noir, Mbaye Babacar est chauffeur de camion. Sa hantise est de retourner à l'hôpital régional de Thiès voir son médecin. *«Nous qui servons aux lcs, nous souffrons beaucoup. Je suis malade à cause de cette matière que je côtoie à longueur de*

journee. Mon medecin m'avait ordonne d'arreter le travail parce que j'avais commence a developper des signes annonciateurs du cancer. Mais je ne l'ai pas suivi. Je n'ai pas le choix. Je suis pere de famille, donc je ne peux rester sans rien faire ».

Employé par les Ics depuis les années 2000, il partage son drame avec son apprenti, Assane Ndiaye, chargé à chaque fois de bâcher le camion après chargement. Son verbe est lâche quand il parle : *«Le produit me donne parfois des maux de tête et des vertiges»*. Son visage, ses mains, pratiquement tout son corps porte les traces de soufre faute d'équipements appropriés pour se protéger.

L'inadéquation des moyens de transport, la racine du mal

Du Port de Dakar à Darou Khoudouss, les camions qui transportent le soufre se succèdent ainsi dans un concert de défaillances. La route a supplanté le rail, mais un ancien cadre des Ics renseigne que ce n'est pas en mieux. Les fuites sont aussi graves avec le train. *«Les Ics utilisaient des wagons-trémies conçus en métal inoxydable. Mais ils n'étaient pas adaptés pour empêcher les fuites. Ces wagons en forme rectangulaire datent de la période des indépendances. On les avait hérités des usines de Taïba, ancêtre des Ics»*, confie un agent des Ics. Ancienne membre du Réseau des parlementaires pour la Transparence des Industries minières, Hélène Tine opine : *«Le système de transport est inadéquat. C'est la raison de cette large pollution. Il faut aller dans des villages comme Gad et Ngomène, dans la commune de Darou Khoudouss, pour se rendre de l'ampleur de la pollution causée par les Ics»*.

Mais si vous poussez la porte de l'usine, c'est pour vous heurter à un réseau de dénégations. *«Toutes les dispositions sont prises depuis le Port de Dakar pour sécuriser le transport. Il y a des équipes spécialisées dans les chargements des trains avec des Caterpillars et des équipes appelées «Assainissement» veillent à la fermeture des trames. Elles examinent l'étanchéité des wagons et nettoient les abords du train pour qu'il n'y ait pas déversement de la matière en chemin. Au moment de sortir du Port, tous les wagons sont donc*

sécurisés. Après, il revient à l'Etat, par le biais de la compagnie Dakar-Bamako-Ferroviaire, de veiller à la surveillance au niveau des gares, pour des vérifications. En contrepartie les Ics paient des droits de péage. Et il n'est pas question, pour nous, d'effectuer un service pour lequel nous avons déjà payé», affirme un responsable de l'usine. En somme, il appartient à l'Etat de veiller.

Binta BA

Cet article a été réalisé grâce à ARTICLE 19 avec le soutien de la Fondation Ford et Trust Africa. Il s'inscrit dans le cadre du projet «Renforcer les communautés locales, la Société civile et les partenaires pour exiger plus de transparence et de redevabilité sur les questions environnementales dans le secteur extractif au Sénégal»

ENCADRE

Des camions lâchés dans la nature

Avant les camions c'était le train. La ronde sur les routes n'a commencé qu'il y a quelques années. Mais au lieu d'améliorer le convoyage du soufre du Port de Dakar au Ics, ils n'ont fait que transférer le problème. Pour une raison principale : les bennes utilisées ne sont pas «certifiées» pour le transport du soufre. *«Il est inacceptable que des camions qui transportent à la fois du sable, du bétail, du bois de chauffe, du charbon convoient le soufre»,* peste l'ancienne députée, Hélène Tine. Ex-membre du Réseau des parlementaires pour la Transparence des Industries minières.

Consultant minier en service aux Ics, une source qui requiert l'anonymat souligne : *«Des justifications techniques ou des certifications sont nécessaires. En fait, il faudrait des documents qui attestent que tel ou tel camion est dans les dispositions pour transporter la matière en toute sécurité. Les conducteurs de camion devraient aussi être mieux capacités sur le fait qu'ils convoient un produit dangereux. Il faut qu'ils connaissent les attitudes à adopter en*

cas d'accident, qu'ils connaissent aussi la vitesse de conduite et qu'ils puissent agir, dès les premières heures, en cas d'accident».

Le plus difficile, cependant, reste l'absence d'un itinéraire fixe. La route à suivre est laissée à l'appréciation des chauffeurs. Certains passent par Km 50, puis prennent la direction de Bayakh et la Route des Niayes, pour rejoindre à Mboro. D'autres optent par Rufisque et suivent la Grande Côte pour arriver à l'usine. «L'itinéraire des camions doit être défini et passer le plus loin possible des lieux d'habitation des populations. Car il n'est pas normal que le soufre traverse la banlieue», poursuit le consultant des Ics.

Interpellé sur la question, le responsable des conducteurs de camions préfère cependant évacuer le sujet : *«il y a une hiérarchie à respecter et des voies plus autorisées que la mienne pour se prononcer sur la question».*

B. BA

ENCADRE 1

Un danger entre les mains de profanes

Un bébé qui manque d'avaler du sable mélangé à du soufre, des jeunes qui jouent dans le sable pollué par la matière déversée par les camions... Beaucoup de personnes évoluent avec ce danger sans mesurer les risques liés à ce produit toxique. *«Ce sont des gens ignorent tout sur la composition chimique du soufre. Des profanes ramassent la matière versée par les camions et les trains pour en faire d'autres usages domestiques : tuer des rats ou des cafards, désinfecter les maisons ou même pour faire la lessive»*, explique un cadre des Ics.

Cette inconscience peut être lourde de conséquences. *«Le soufre, en tant que corps simple, solide, est un produit jaune et cassant d'origine volcanique. Il est toxique par inhalation, par injection, par contact ou par digestion. En plus, le produit est très inflammable au contact d'une flamme ou d'un point chaud. Il peut provoquer des brûlures graves ou causer un incendie ou des feux de brousse, car son point*

d'éclair atteint les 55°C. C'est un danger pour la population. A chaque fois qu'un individu marche dessus cela peut lui donner des brûlures », selon la même source.

Chaque année, les lcs importent environ deux millions (2 000 000) de tonnes de soufre. Le produit arrive d'Amérique latine pour être transformé en acide sulfurique qui, mélangée avec du phosphate, produit l'acide phosphorique. Une partie de la production, transformée en engrais au niveau Mbao est exporté en Inde. Mais avant que ce produit fini ne se retrouve dans les champs indiens, un de ses intrants aura semé la désolation à Darou Khoudouss.

B. BA

ENCADRE 2

L'article 10 de la Convention minière piétiné

Les normes qui s'imposent aux lcs sont assez coercitives pour empêcher la pollution qui agresse Darou Khoudouss et environs. Le Code de l'environnement et l'article 10 de la Convention minière auraient pu servir de garde-fou. Leurs dispositions exigent de la société minière de « *veiller à la préservation de l'environnement et du patrimoine naturelle* » en prenant les mesures de « *protection de l'environnement, à savoir entreprendre une étude d'impact sur l'environnement annexe à la demande de concession* ». De même, il s'agit de « *contrôler, conformément aux dispositions en vigueur au Sénégal, toute décharge de solutions de produits chimiques, toxiques et de substance nocives dans le sol et dans l'air* ».

Quand les populations de Darou s'emporte contre les agressions sur leur cadre de vie, c'est parce que les lcs ont à charge de « *réhabiliter les sites exploités de manière à les rendre utilisables pour des activités agricoles* » et d'« *effectuer, pendant la durée de l'exploitation, selon le calendrier préétabli, un contrôle périodique de la qualité des eaux, du sol et de l'air dans la zone* », entre autres.

Autant de « *dispositions piétinées par l'entreprise minière, qui continue de faire des affaires au détriment des populations et de l'environnement* », déplore le coordonnateur du collectif «Sos

Mboro». Mame Mor Kâ remarque que *« les lcs ne respectent aucune norme environnementale. Elles ne se soucient même pas de la population »*. Pire, renchérit-il, *«le responsable de l'environnement nous rétorque souvent que la voie publique n'appartient à personne »*. Qui plus est, ajoute Abdoul Aziz Diop de Publiez ce que vous payez, *«le suivi et le contrôle par les services de l'Etat font défaut. Le suivi citoyen est faible, il est aussi et souvent sans voie de recours »*.

Selon un technicien du ministère de l'Environnement, une commission produit des rapports semestriels sur toutes les industries minières au Sénégal, mais *«les lcs entretiennent des liens solides au niveau de l'Etat. Parfois il est difficile de leur faire respecter certaines dispositions. Les rapports existent ; le reste est du ressort des autorités »*.

B. BA

ENCADRE 3

La voie de contournement bloquée par les lcs

A Mboro et à Darou Khoudouss, les voix s'élèvent pour réclamer une voie de contournement afin d'éviter que le soufre ne se perde à l'intérieur de la commune. Pour l'ex-parlementaire Hélène Tine, *«l'Etat doit sévir, corser les dispositions réglementaires dans le code de l'environnement, mais surtout leur imposer de les respecter, à défaut d'appliquer des sanctions»*. En fait, ajoute-t-elle, le soufre doit être préparé dans *«des conditions sécuritaires idoines comme pour le transport de l'essence et du gasoil dans les stations d'essence, mais le contrôle devrait se faire dès le départ au Port où le produit atterrit en premier. De même il faut regretter le fait que les camions passent devant des policiers et gendarmes dans la circulation en toute quiétude, alors qu'eux devraient veiller à ce que les normes de transport soient de mise»*.

Mais aux lcs on se détourne d'une telle proposition. Un interlocuteur au niveau de la haute hiérarchie du staff technique que *«le soufre n'est ni nocif ni toxique à l'état pur. On nous fait un mauvais procès»*. C'est juste si on reconnaît la pollution environnementale, avec le soufre qui «jaunit» la nature. Un phénomène qu'on met sur le

compte de la crise que l'entreprise a vécu. «Tout est passé maintenant. Avec la venue du nouveau repreneur (Ndlr : des Indiens), la boîte a mis sur la table des milliards de francs et s'est engagée dans une dynamique de réinstallation des équipements mais aussi d'acquisition de nouveaux camions en vue de corriger tous ces impairs».

Selon lui, plus d'une cinquantaine de camions normés sont actuellement en circulation pour réduire le déversement du produit. Rappelant que la vocation première d'une structure commerciale est de faire des profits, il indique que le déversement *«n'est ni économique ni rentable» pour les Ics. Et d'ajouter que les indiens ont tout intérêt à résoudre ce problème. «Ces acquisitions vont se poursuivre jusqu'à ce que le produit soit acheminé dans des conditions optimales. La même dynamique est enclenchée en ce qui concerne les wagons»,* ajoute-t-il. Et de défier *«qui que ce soit de venir faire des prélèvements pour procéder à une quelconque vérification».*

A l'entendre, les Ics n'osent pas passer outre la réglementation sénégalaise, car *«il y a des organes de contrôle de l'Etat qui suivent de près et qui n'hésitent pas à faire des rappels à l'ordre. Actuellement (ndlr : l'entretien a eu lieu en février 2020), une étude est en cours de préparation sur l'environnement».* Mais pour ce qui est de la construction d'une voie de contournement, cette question n'est pas à l'ordre du jour. L'usine ne peut l'entreprendre simplement parce que les populations le veulent. Ce qui peut pousser à le faire, c'est une contrainte de production. Qu'il y ait par exemple des embouteillages, des camions qui viennent en retard et qu'on constate qu'il y a des pertes dans la production. En plus, de Dakar jusqu'à Darou Khoudoss, toutes les communes traversées vont demanderont à leur tour une voie de contournement. Ce que l'entreprise ne peut assurer». Le dernier mot revient donc à l'Etat.

Binta BA