

# LA RESPONSABILITE DES ETATS DU NORD EN MATIERE DE CIRCULATION ILLICITE DES DECHETS DANGEREUX EN AFRIQUE

**Mohamed BERTHE**

*Enseignant-chercheur à l'Université des Sciences Juridiques et Politiques (USJPB) Bamako ; Consultant Indépendant en droit de l'environnement, mohamed89berthé@gmail.com*

## Résumé

*La responsabilité des Etats occupe une place de choix parmi les différents objectifs de la communauté internationale en vue de protéger l'environnement dans son ensemble. La mise en œuvre de cette responsabilité et particulièrement ceux du Nord dans le cadre de la circulation illicite des déchets dangereux en Afrique est source de nombreuses difficultés, en l'occurrence la difficile détermination de l'acte internationalement illicite et surtout des réparations inadéquates du préjudice causé. Ces situations affaiblissent sérieusement l'effectivité de cette responsabilité qui devrait permettre d'assurer un véritable équilibre sur le plan environnemental entre les pays du Nord et ceux du Sud qui sont en général victime du phénomène. Les dispositions appropriées s'imposent donc à ce niveau pour combler les écueils ci-dessus évoqués dans le dessein de concrétiser cette responsabilité.*

*Cette étude est basée sur la recherche documentaire et la méthode qualitative à savoir, l'observation et l'entretien. Ces approches ont permis de cerner le problème de l'effectivité de cette responsabilité.*

**Mots clés :** *Responsabilité, Etats, déchets dangereux, effectivité.*

## Abstract

*The responsibility of the states occupies a place of choice among the various objectives of the international community to protect the environment as a whole.*

*The implementation of this responsibility and especially those of the north in the context of illicit traffic of hazardous waste in Africa is a source of many difficulties, in this case the difficult determination of the internationally un*

*law full act and especially inadequate reparations for the harm caused. These situations weaken the effectiveness of this responsibility, which should ensure a genuine environmental balance between the countries of the north and those of the south which are in general victim of the phenomenon. The appropriate provisions are therefore necessary at this level to fill the above mentioned pitfalls in order to concretize this responsibility. This study is based on research documentary and qualitative method namely, observation and maintenance.*

*These approaches have helped to identify the problem of effectiveness of this responsibility.*

**Keywords :** *Liability, states, hazardous waste, effectiveness.*

## **Introduction**

Tous les ordres juridiques (civil, administratif par exemples) englobent des règles qui encadrent la responsabilité de leurs sujets<sup>78</sup>. Dans cette optique, le droit international est axé sur la souveraineté<sup>79</sup> des Etats qui sont pour la plupart hétérogènes<sup>80</sup>. En conséquence, le consentement des Etats au sens de l'article 2 et 4 de la Charte des Nations Unies est une condition sine qua non d'une application de leur obligation<sup>81</sup>.

Toutefois, l'effectivité desdites obligations se heurte à une difficulté s'agissant des questions transnationales comme l'environnement<sup>82</sup> dont les règles font l'objet de violations répétées par des Etats dit développés. D'où l'étude de la responsabilité des Etats du Nord en cas de circulation illicite des déchets dangereux en Afrique.

---

<sup>78</sup> (Combacau, Sur, 2006 : 156).

<sup>79</sup> (Elle est le caractère d'un Etat qui n'est soumis à aucun autre Etat).

<sup>80</sup> (Idem :517)

<sup>81</sup> (Yann, 2017 : 51).

<sup>82</sup> (Idem :151)

La responsabilité des Etats apparaît comme une responsabilité civile, différente de la responsabilité pénale<sup>83</sup>. Pour rappel, la notion de responsabilité civile désigne l'obligation de réparer le dommage causé à autrui<sup>84</sup>.

Aussi, certains textes abordent la responsabilité pour fait illicite à l'ordre international. Ce régime de la responsabilité, d'origine prétorienne a été codifié par le projet d'articles adopté par la Commission du Droit International en 2001. Si le texte demeure à l'état de projet, il reflète en grande partie les réalités du droit coutumier<sup>85</sup>. Déjà, le 13 septembre 1928, dans l'arrêt de l'usine « *Chorzón* », la Cour permanente de Justice Internationale l'avait reconnu en ces termes : « la responsabilité internationale est un principe du droit international, voire une conception générale du droit, que toute violation d'un engagement comporte l'obligation de réparer »<sup>86</sup>. C'est dire qu'un fait international illicite emporte l'obligation de réparations de ces faits dommageables. Dans le même ordre d'idée, il convient de noter l'article 38 du statut de la Cour Internationale de Justice comme l'une des sources relatives à celle-là<sup>87</sup>.

En l'espèce, cette responsabilité est le domaine indéniable à l'application du principe pollueur payeur<sup>88</sup>. Puisque la responsabilité des Etats du Nord est engageable pour transfert illicite des déchets, il faut savoir qu'une circulation illicite est celle effectuée en violation des normes<sup>89</sup>. Les articles 9 et 28 des conventions de (Bâle, Bamako, Rotterdam) traitent le trafic des déchets. Ils sont qualifiés de dangereux car de par leur

---

<sup>83</sup> (Ibidem : .517).

<sup>84</sup> (Terre, Simer, Lequette, 2005 :720).

<sup>85</sup> (Dagnicourt, 2018 : 88).

<sup>86</sup> (L'Affaire relative à l'usine de Chorzów (Allemagne c. Pologne), CPIJ. Recueil (Série A), n 9, P.29 (13 septembre 1928)).

<sup>87</sup> (Distefano, Queguiner, 2018 : 86).

<sup>88</sup> (Momal, 2021, <http://www.environnement.gouv.fr>, consulté le 3/ 2/ 2021).

<sup>89</sup> (Dia, 2010 : 10)

dangérosité, ils ne peuvent être traités de manière classique<sup>90</sup>. Ils engendrent des impacts désastreux sur le plan écologiques et sanitaires pour un Etat développé ou non. De ce fait, ils ont un effet irréversible.

Conformément à ces conventions, les parties ont le droit d'interdire l'importation de ces déchets, et il leur est interdit d'exporter ces déchets sans avoir obtenu le consentement préalable des pays importateurs<sup>91</sup>.

Cependant force est de reconnaître que l'application de ces textes pose problème car les pays du Nord continuent le déversement de déchets en Afrique.

Ainsi, tout pays qui importe des déchets dangereux sans le consentement du pays destinataire verra sa responsabilité engagée. Pour se faire, il faut des conditions<sup>92</sup> Comme le fait générateur, et le dommage imputable aux Etats.

Aussi, il faut préciser que la principale difficulté du droit international demeure son non-respect et son caractère non contraignant. Il sera important de susciter le problème dans le cadre de l'importation des déchets dangereux.

Face à l'existence de la panoplie des textes défendant le mouvement illicite des déchets dangereux par certains Etats, notamment du Nord et la fréquence de cette pratique, la responsabilité internationale des Etats du Nord en matière de circulation illicite des déchets dangereux en Afrique peut-elle s'accomplir sans difficultés ? Ou encore dans une autre perspective, la responsabilité internationale des Etats du Nord est-elle confrontée à des contraintes ? C'est pourquoi, nous posons cette question : la mise en œuvre de la responsabilité des Etats du Nord peut-elle et doit-elle être effective en cas de circulation illicite des déchets dangereux en Afrique ?

---

<sup>90</sup> (Claire, 2014 : 12).

<sup>91</sup> (OMD, 2009 : 2).

<sup>92</sup> (Adolpho, 2011 : 60).

La présente étude est capitale et se propose de réfléchir sur les contraintes relatives à la mesure de la responsabilité internationale et ses conséquences en cas d'atteintes environnementales des Etats et met en exergue certaines solutions pour une application efficiente de cette responsabilité. Par ailleurs, pour la conduite de ce travail, nous avons fait recours à un certain nombre de procédés méthodologiques, à savoir : la recherche documentaire, l'observation et l'interview par questionnaire. Une analyse documentaire optimale a été faite pour connaître l'état des lieux des vicissitudes relatives à la mise en œuvre de la responsabilité internationale des Etats et particulièrement de ceux du Nord. Notre observation personnelle donnera des compléments d'informations. Et enfin, le guide d'entretien à l'intention de certaines personnes ressources, de certains magistrats fourniront des opinions sur la question.

Les investigations méthodologiques nous ont permis d'atteindre les résultats qui font l'état :

- les obstacles liés à la mise en œuvre de la responsabilité des Etats du Nord ;

- la difficile détermination du fait internationalement reconnu illicite ; des réparations inadéquates mais symboliques ; les voies vers une effectivité à la mise œuvre de la responsabilité des Etats du Nord ; la nécessité d'un droit de responsabilité clair et précis ;

Cet article vise comme objectif l'examen de l'efficacité et de l'effectivité des instruments prévus en droit international en vue de dissuader, voire engager la responsabilité internationale des Etats en général et ceux du Nord en particulier, en matière de circulation illicite des déchets dangereux. Autrement dit, il s'agit de mettre en exergue les difficultés d'engagement de la responsabilité internationales des Etats du Nord du fait de leur mauvais agissement

L'étude des obstacles liés à la mise en œuvre de la responsabilité des Etats permettra de cerner les voies vers l'effectivité de cette mise en œuvre.

## **1. Les obstacles liés à la mise en œuvre de la responsabilité des Etats du Nord**

Les Etats dont il est question dans ce travail sont dits du Nord parce qu'ils sont fortement industrialisés et qui dit industrie dit déchets nécessairement. La gestion d'énormes quantités de déchets produits par ces pays du Nord est assez complexe car sa prise en charge demande des infrastructures adéquates, des moyens financiers énormes et des ressources humaines compétentes pour chaque type de déchets dangereux.

Aussi ; il n'est pas rare de constater que les pays du Sud deviennent une décharge à ciel ouvert pour ces Etats nantis et ce, en violation des réglementations internationales (Convention de Bâle, de Bamako de Rotterdam) et nationales interdisant toute circulation illicite de ces déchets dangereux.

Au regard de cette situation, la mise en cause de la responsabilité internationale de ces pays peine à être effective compte tenu du caractère peu contraignant du droit international en générale et celui de l'environnement en particulier.

De surcroît, il existe très peu de jurisprudences internationales relatives à la mise en œuvre de la responsabilité internationale des Etats pour transgression de ses obligations internationales en matière de circulation des déchets dangereux.

Il y a donc lieu de s'interroger sur les motivations qui sous-entendent les réticences de ces différents Etats dans ce domaine si sensible<sup>93</sup>.

---

<sup>93</sup> (Yann,2017, op.cit., : 282).

Il y a lieu de mettre en lumière la difficile détermination du fait internationalement reconnu illicite et des réparations inadéquates mais symboliques.

### ***1.1. La difficile détermination du fait internationalement reconnu illicite.***

L'une des conditionnalités pour engager la responsabilité d'un Etat en matière de circulation des déchets dangereux est la détermination du fait internationalement illicite. Celui-ci se caractérise par la non-exécution de ses obligations conventionnelles.

Dans ce contexte, Il prend la forme d'une violation de l'obligation internationale coutumière ou conventionnelle. Ces obligations destinées à gérer le mouvement transfrontalier des déchets dangereux, compte tenu de leurs natures souvent trop floues et imprécises (De clemm, Shine, 1993, p.70) permet difficilement d'identifier une transgression éventuelle d'un Etat et particulièrement d'un Etat du Nord. Cet aspect constitue une des entraves sérieuses à la mise en cause de la responsabilité internationale d'un Etat.

En outre, il n'est pas aisé de prouver un manquement aux différentes mesures prudentielles (préventions et précautions) qui seraient à la base d'une pollution environnementale et sanitaire dans l'Etat victime (les pays du Sud en l'espèce).

Aussi, les pays du sud souffrant d'un déficit d'expertise et de défaillances institutionnelles arrivent difficilement à établir la preuve de la violation des différentes réglementations relatives à la circulation des déchets dangereux en Afrique. Comme le rappelle l'affaire Probo koala en Côte D'Ivoire, où le déversement<sup>94</sup> des déchets dangereux en tant que tel n'a pas été

---

<sup>94</sup>(Ce déversement qui devait en principe être considéré comme un acte criminel n'a fait l'objet d'aucune sanction de la part du tribunal d'Amsterdam).

sanctionné, mais l'exportation et le transport de ces déchets ont fait l'objet des sanctions. Ce point constitue une faiblesse majeure des sanctions appliquées à cette affaire<sup>95</sup>.

Enfin, il s'avère difficile d'établir un lien de causalité entre le fait générateur et le dommage en ce sens que le préjudice sanitaire et environnemental peut être difficilement évaluable en un laps de temps<sup>96</sup>.

En outre, pour engager la responsabilité internationale d'un Etat ne peut être effective qu'à la condition que le fait illicite soit jugé grave. Cette condition a été mise en relief et dans les mécanismes internationaux et dans la jurisprudence internationale. A titre d'illustration : dans l'affaire de la Fonderie de Trail, le Tribunal avait attesté qu'un Etat ne pouvait engager la responsabilité qu'en rapport avec un dommage sérieux, autrement dit un dommage résiduel ne constitue pas un préjudice suffisamment sérieux pour engager la responsabilité de l'Etat d'origine<sup>97</sup>.

Il est fait constat qu'il n'est pas facile de déterminer le fait international illicite d'un Etat et particulièrement d'un Etats du Nord dans le cadre de circulation illicite des déchets dangereux et surtout de l'obliger à réparer le préjudice causé.

### ***1.2. Des réparations inadéquates mais symboliques***

Au-delà de la difficile équation de déterminer le fait internationalement illicite des Etats nord en matière de circulation des déchets dangereux, il convient de retenir que certains textes ont cependant prévu de nos jours des voies de réparations par les Etats fautifs<sup>98</sup> en cas dommage environnemental même si leur mise en œuvre pose problème.

---

<sup>95</sup> (Berthé, 2020, :162).

<sup>96</sup> (Idem, 2020 : 284 ).

<sup>97</sup> (De clemm, Shine, 1993, op.cit., : 284)

<sup>98</sup>( Combacau, Sur, 2000, op.cit., :517).



Dans ce cadre l'article 34 de la CDI mentionne trois (3) types de réparations : la restitution, la compensation et la satisfaction. Toutefois aucun de ces éléments ne peut donner une réponse judiciaire capable de prendre en charge toutes les conséquences néfastes du préjudice causé en ce sens que les réparations ne sauront être totalement effectives aussi bien sur le plan sanitaire qu'environnemental. Il importe de citer dans ce cadre :

-la restitution qui est la reconstitution d'un fait est difficilement applicable à la circulation illicite des déchets dangereux une fois que le dommage a été causé. Une fois que les préjudices environnementaux sont réalisés, il n'est pas aisé de revenir au « *statu quo ante* »<sup>99</sup>.

-La compensation : elle s'entend selon le Dictionnaire Larousse comme : « un dédommagement, l'action d'équilibrer un effet par un effet »<sup>100</sup>.

Il est à retenir que cette compensation ne correspond pas non plus pour la simple raison que le dommage doit être financièrement quantifiable. Il est très difficile d'évaluer en termes pécuniaires les dégâts environnementaux.

De surcroît, l'établissement de la reconnaissance de la responsabilité du pays auteur du préjudice devient une source de satisfaction au-delà des réparations prévues en la matière<sup>101</sup>.

Dans cette lancée, les juridictions internationales ont toujours privilégié l'esprit de collaboration des Etats au-delà des

---

<sup>99</sup> Cette locution latine signifie littéralement : « en l'état où (cela était) auparavant ». Elle est principalement utilisée pour désigner une situation figée.

<sup>100</sup>(Dictionnaire de français Larousse 2001 : 82).

<sup>101</sup> (Yann, 2017 : 292).

sanctions<sup>102</sup> difficilement applicables<sup>103</sup> étant donné que la seule qu'un Etat victime puisse acquérir à travers le constat de la responsabilité donne lieu dans la majorité des cas à la cessation du fait illégal. A cet effet, l'article 30 de la version finale du texte de la Commission du Droit International dispose : « l'Etat responsable est dans l'obligation de faire cesser le fait illicite et d'offrir les assurances et garanties de non répétition si les circonstances l'exigent ». Cette disposition oblige l'Etat fautif à mettre fin à ses agissements néfastes et à prendre en charge toutes les réparations nécessaires.

Nous observons que le régime de la responsabilité internationale des Etats prévu dans le cadre de la circulation illicite des déchets dangereux en dépit de son caractère peu contraignant ne donne pas entière satisfaction aux pays victimes qui ne bénéficient que d'une réparation, somme toute, relative. En la matière Maljean-DUBOIS allègue que : « la mise en œuvre de la responsabilité internationale est plus adaptée au règlement de conflits bilatéraux mais ne permet pas de répondre à la collectivisation des enjeux et à la multilatéralisation des obligations »<sup>104</sup>. L'application de la responsabilité internationale semble donc plus efficace dans le règlement de conflit entre deux Etats qu'en matière de circulation illicite des déchets dangereux dans les pays du Sud.

Au final, ces différents obstacles ne doivent pas être considérés comme une fin en soi, d'où la nécessité d'examiner les différentes voies et moyens pouvant nous conduire vers une effectivité à la mise en œuvre de la responsabilité des Etats et ceux du Nord en particulier.

---

<sup>102</sup> Elle est la peine ou la récompense prévue pour assurer l'observation d'une loi, l'exécution d'une règle législative, réglementaire et d'un contrat. Elle peut être une contrainte par corps ou pécuniaire.

<sup>103</sup> (Kouanedji 2020, op.cit. :15)

<sup>104</sup> (Idem : 295).

## **2. Les voies vers une effectivité à la mise œuvre de la responsabilité des Etats du Nord**

L'effectivité peut désigner le caractère d'une règle de droit qui produit l'effet voulu, qui est appliquée réellement<sup>105</sup>. Elle a pour synonyme le terme application<sup>106</sup>.

Après avoir mis en relief les entraves liées à la mise en œuvre de la responsabilité internationale des Etats du Nord en matière de circulation illicite des déchets dangereux, nous constatons que le résultat ne donne pas entière satisfaction.

Il est donc nécessaire de lever ces entraves évoquées pour permettre une application rigoureuse de cette responsabilité internationale des Etats surtout ceux du Nord en matière de circulation illicite des déchets dangereux. Il est accepté de tous qu'un bon diagnostic est une base essentielle pour une réponse appropriée.

Pour relever ce défi, l'effectivité n'impose que le droit de la responsabilité internationale des Etats et ceux du Nord en particulier, en cas de circulation illicite des déchets dangereux, soit clair et précis et le recours à un mécanisme juridictionnel efficace.

### ***2.1. La nécessité d'un droit de responsabilité clair et précis***

La mise en œuvre de la responsabilité des Etats bien que prévu par le droit international connaît certaines difficultés quant à son effectivité.

Aussi, urge-t-il de prendre certaines dispositions complémentaires pour rendre ce droit plus pragmatique et capable de prendre en charge toutes ces insuffisances

---

<sup>105</sup> (Berthé, 2021 : 7)

<sup>106</sup> (Cornu, 1998: 970).

notamment la difficile détermination du l'acte internationalement illicite des Etats.

Pour ce faire, il y a lieu de rendre plus contraignantes et spécifiques les différentes règles de la Commission du droit international à l'instar de la convention de Lugano qui cerne le dommage environnemental dans son ensemble. A titre d'illustration : l'article 19 du projet de C.D.I relatif à la responsabilité des Etats énumère parmi les exemples des crimes internationaux de l'Etat « ceux résultant d'une violation grave d'une obligation internationale d'importance essentielle pour la sauvegarde de l'environnement humain, comme celle interdisant la pollution massive de l'atmosphère ou des mers ». La consolidation de cette disposition à travers un traité permettra de faire de ce droit international un droit de sanction et de résultats réels.

Aussi, le régime de la responsabilité internationale des Etats doit embrasser tous les secteurs et doit être en mesure de relever tous les défis environnementaux surtout pour les déchets dangereux qui constituent un problème transnational. A cet effet, l'Article 27 du Protocole de Carthagène mentionne la question de la responsabilité uniquement dans le cadre transfrontière, c'est, entre autres raison parce que l'intervention du droit international est nécessaire au niveau des rapports entre Etats<sup>107</sup>.

De surcroît, les règles claires et précises constituent un gage pour les pays du Sud dans le cadre de la protection de leurs cadres de vies pour toutes circulations illicites des déchets dangereux et leur garantit tous les droits relatifs à la détermination du fait internationalement illicite des Etats du Nord et leurs droits en réparations pour tout préjudice subi dans le cadre de la circulation illicite des déchets dangereux. A ce sujet Clément

---

<sup>107</sup> (Foster, Lawrence, 2004 :11)

Julien MELINGUI relève : « la version du texte proposée par le groupe des 77 et la Chine, si elle avait été adoptée, aurait induit une responsabilité claire et un droit à réparation. Cependant, les pays riches avaient réfuté cette version, et partant, avaient vidé le Principe 7 de toute obligation de réparation »<sup>108</sup>.

En outre, le caractère souvent irréversible des préjudices causés à l'environnement exige d'en prévenir la survenance<sup>109</sup> à travers développer un régime juridique de responsabilité capable de faire face à toutes les situations préjudiciables<sup>110</sup>.

Nous observons qu'il est donc opportun de développer tant au niveau national qu'international des règles générales pour la responsabilité (Idem, p.11) des Etats et surtout du Nord en cas de circulation illicite des déchets dangereux, pour tout dommage en Afrique.

A cela, s'ajoute un mécanisme juridictionnel efficace pour une effectivité de la mise en œuvre de la responsabilité internationale des Etats du Nord en matière de circulation illicite des déchets dangereux en Afrique.

## ***2.2. Un mécanisme juridictionnel efficace***

Dans le cadre de la mise en œuvre de la responsabilité internationale des Etats du Nord, il est fait constat que les juges n'interviennent guerre et les litiges sont généralement résolus à l'amiable en marge de toute action contentieuse<sup>111</sup>. Cela peut encourager des combines voire la corruption.

Cette situation prouve à suffisance que le droit international est très généralement non contraignant mais même pour les rares normes qui sont contraignantes, elles ne sont pas garanties par

---

<sup>108</sup> (Melingui, op.cit., :150).

<sup>109</sup> (Voir C.I.J arrêt du 25septembre 1997, projet Gabcikovo – Nagimaras).

<sup>110</sup> (Cullet, 2001 : 11).

<sup>111</sup> Combacau, Sur, 2000 : 517)

des sanctions à travers l'Organisation des Nations Unies (O.N.U) et ses sanctions sont surtout extra-juridiques : disciplinaires, politiques et économiques.

Cependant, pour l'effectivité de la mise en œuvre de la responsabilité internationale des Etats en matière de circulation illicite des déchets dangereux, il est opportun de mettre en place un mécanisme juridictionnel international capable de statuer sur toutes formes de litiges opposant les Etats et principalement dans le domaine de la circulation illicite des déchets dangereux par les Etats du Nord en Afrique et de s'assurer de l'exécution des décisions rendues.

L'équivalent d'une responsabilité pénale qui existe en droit interne n'existe pas encore en droit international<sup>112</sup>. C'est tout le problème de l'ineffectivité des normes internationales.

Le jour où les Etats vont se mettre d'accord pour inclure cette responsabilité pénale, nous pourrons parler en ce moment d'une mise en œuvre effective de cette responsabilité internationale des Etats développés de façon générale et dans le domaine spécifique de la circulation illicite des déchets dangereux.

Pourtant, l'espoir est permis dans la mesure où il y a un début de solution avec la Cour Internationale de Justice qui a en son sein une chambre spéciale depuis 1993, compétente en matière d'environnement en vue d'atteindre cet objectif. Malheureusement, cette chambre n'a pas été opérationnelle, faute de sa saisine même si certaines affaires sont relatives à l'environnement à la cour plénière, soit à titre contentieux (affaire du projet Gabcikovo-Nagymaros, arrêt du 25 septembre 1997° soit à titre consultatif (Affaire de la licéité de la menace ou de l'emploi d'armes nucléaires, avis du 08 juillet 1996)<sup>113</sup>.

---

<sup>112</sup> (Propos recueillis par KEITA, 2021, écrivain et enseignant-chercheur à la Faculté de droit de Bamako).

<sup>113</sup> (Kounadedji, 2020, :15).

Au regard de ces éléments, nous observons que la responsabilité des Etats même si elle existe dans les coutumes internationales et les différents textes, ne peut être garantie s'il n'y a pas de sanctions prédéterminées ou préétablies dans les textes et reconnues universellement par les Etats et soumis aux décisions d'un mécanisme juridictionnel international efficace.

## **Conclusion**

Il résulte de ce travail que le droit international dans son essence est destiné à régir les rapports interétatiques tout en respectant l'égalité souveraine des Etats.

Ce droit, souffrant de beaucoup d'insuffisances (notamment la difficile caractérisation et les réparations inadéquates des préjudices), n'est pas en mesure de nos jours de réguler le problème transnational de la circulation illicite des déchets dangereux dont sont auteurs certains Etats du Nord.

La question de leurs responsabilités se pose alors avec acuité même si le droit international et celui de l'environnement a pris certaines dispositions dans ce sens qui, malheureusement n'arrive pas à dissuader et à sanctionner ces Etats fautifs.

Il est donc nécessaire d'étoffer et de revitaliser ce droit par certaines dispositions complémentaires et contraignantes notamment à travers non seulement la mise en place d'un droit de la responsabilité claire et précis capable d'engager la responsabilité des Etats et ceux du Nord en particulier pour tout préjudice causé en matière de la circulation illicite des déchets dangereux mais également par la mise à disposition de tout Etat victime d'un tel dommage de pouvoir recourir à un mécanisme juridictionnel efficace, gage de l'effectivité de la mise en œuvre de cette responsabilité.

## Références Bibliographiques

Affaire relative à l'usine de chorzow (Allemagne c. Pologne), 13 septembre (1928), CPJI. Recueil (Série A), n<sup>o</sup> 9, .29 p.

Berthé M. (2021), *Le droit à l'éducation des enfants en période de conflit au Mali*, Revue Della/Afrique, Tome 1-Lettres, Langue, Art et Education Vol. 3- N<sup>o</sup> 7, p.113-118.

Berthé M. (2020), La gestion des déchets solides, Thèse, Institut de Pédagogie Universitaire de Bamako-Mali, Spécialité : droit de l'environnement, 336 p.

Charte des Nations Unies signée le 26 juin (1945).

Cour Internationale de Justice. (1997) . Arrêt du 25 septembre projet Gabcikovo – Nagymaros.

Claire A. (2014). Commerce illégal des déchets : une approche exploratoire pour identifier ses facteurs déterminants, Mémoire de Master II, Université de Montréal, 112 p.

Combacou J, SUR S. (2000), *Droit International Public*, Paris, 7<sup>ème</sup> édition, Montchrestien, 517 p.

Cullet P. (2004) , *Responsabilité et biotechnologie, centre de recherche en droit international de l'environnement*, Revue européenne des sciences sociales, 199 p., <http://www.ielrc.org/content/a0410.pdf> .

Dagnicourt C (2018). La protection de l'environnement en période de conflit armé, Mémoire Master II en Droit Public Général, Université de Rennes 1, 188 p.

DIA M D. (2010). Le trafic illicite des déchets dangereux et de produits chimiques, Master II en droit de l'environnement et de la santé, U.C.A.D, Dakar, 90 p.

DICTIONNAIRE *de français Larousse* (2001), Paris, 455 p.

Distefano G., QUEGUINER J.(2018). Cahier de cours du Droit International Public, Université de Neuchatel, 186 p.

KOUANEDJI M. (2020). Droit international de l'environnement, Cours, Madison International Institute et Business School, Base documentaire, 28 p.



Organisation Mondiale des Douanes (2009). Opération douanière conjointe visant à combattre le mouvement transfrontalier illégal de déchets entre l'Europe, l'Asie-Pacifique et l'Afrique, 40 p.

TERRE F., SIMER P., Lequette Y(2005). Droit des obligations, Paris, 9<sup>ème</sup> éditions Dalloz, 1110 p.

YANN P. (2017). La protection de la faune sauvage terrestre, Thèse de Doctorat en Droit Internationale Public, Université Panthéon, Paris I, 151p.

### Webographie

[www.acaref.org](http://www.acaref.org) [Consulté le 01/02/2021].

[www.google.com](http://www.google.com), [Consulté le 01/02/2021].

Momal, (2021), <http://www.environnement.gouv.fr>, [Consulté le 03 /02/2021].