

CONFERENCE REGIONALE SUR L'ELIMINATION DU  
PLOMB DANS L'ESSENCE EN AFRIQUE  
SUBSAHARIENNE  
*(Dakar, Sénégal, 26 – 28 juin 2001)*

*GROUPE AFRIQUE DE L'OUEST*

COMPTRE RENDU DES TRAVAUX



DALE CARNEGIE  
TRAINING

Mbareck DIOP, President de seance Hilaire KABORE. Rapporteur

# 1. Présentation du groupe

Le groupe Afrique de l'Ouest est composé des douze pays ci-après : Burkina Faso, Cap Vert, Côte d'Ivoire, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Libéria, Mali, Mauritanie, Sénégal, Sierra Léone.

Les principaux centres de raffinage sont la SIR en Côte d'Ivoire, la Tor au Ghana et la SAR au Sénégal.

## 2. Déroulement des travaux

Les délégués des pays membres du groupe ont eu trois séances de travail d'environ 1H30mn chacune, en vue de l'élaboration d'un plan d'actions préliminaire pour le passage à l'essence sans plomb dans leur sous-région. Huit pays étaient effectivement représentés à ces séances de travail. Etaient absents, le Cap vert, la Guinée-Bissau, le Libéria et la Sierra Léone. Madagascar a également rejoint ce groupe.

Le groupe s'est doté du canevas de travail suivant :

- Situation de la sous-région :
  - Collecte des données ;
  - Identifications des contraintes.
  
- Analyse des options – Programme d'actions :
  - Calendrier du plan d'actions ;

- Coûts du plan d'action et leur répartition ;
- Mesures législatives ;
- Mesures fiscales ;
- Spécifications de l'essence ;
- Autres aspects techniques ;
- Communication ;
- Etudes et recherches.

## ■ Recommandations

## 3. Synthèse des travaux

Au terme de leurs travaux, les délégués sont parvenus aux conclusions suivantes :

### 3.1. *Situation actuelle*

#### ■ Collectes de données

Des données ont pu être collectées pour la quasi-totalité des pays présents sur :

- ✓ Le raffinage ;
- ✓ Les spécifications sur la teneur en plomb dans les différents pays ;
- ✓ La consommation d'essences ;
- ✓ Le parc automobile ;
- ✓ La situation macro-économique.

De ces données on peut retenir :

- Consommation de deux grades d'essence dans cinq des huit pays ( 87-95);
- Teneur autorisée en plomb dans l'essence élevée (0,8g/l) ;
- Parc d 'automobile âgé et vétuste (+60%, à + 15 ans) - Prédominance des véhicules à essence ( +60%).

Les données chiffrées sont jointes en annexe.

■ Les contraintes

- ◆ Pays enclavés, tributaires des raffineries et dépôts des pays côtiers ( Burkina, Mali);
- ◆ Déplacements transnationaux ;
- ◆ Parc important de véhicules à deux roues ;
- ◆ Étroitesse du marché.

L'analyse de ces contraintes confirme la nécessité d'envisager des solutions au plan sous-régional.

## *3.2. Analyse des options – Programme d'actions*

- Le calendrier

Le groupe a adopté l'option de remplacer les degrés d'octane perdus à l'élimination du plomb au raffinage comme étant la plus viable et celle qui offre à la sous-région des facteurs favorables pour un passage rapide à l'essence sans plomb :

- ◆ La technologie existe ;
- ◆ Toutes les raffineries de la sous-région ont déjà amorcé des actions de réduction du plomb ;
- ◆ Des expériences ont été conduites dans des raffineries de même type à travers le monde ;
- ◆ La SAR et la SIR ont déjà entrepris d'harmoniser les spécifications de leurs produits et des propositions ont déjà été faites aux gouvernements et à l'UEMOA.
- ◆ La SAR a déjà établi un programme d'élimination du plomb que les délégués ont jugé techniquement faisable et réaliste.

En conséquence, le groupe a adopté le calendrier suivant :

2001, teneur en plomb de 0,5 g/l ;

2003, teneur en plomb de 0,15 g/l ;

2005, élimination du plomb.

*En 2000, la TOR était à 0,2 g/l et la SIR à 0,1 et 0,25, respectivement pour l'essence 87 RON et 95 RON.*

#### ■ Les coûts

Les coûts pour cette démarche d'élimination progressive du plomb ont été estimés à :

4 \$US par tonne pour le passage à 0,5 g/l, soit environ 2FCFA par litre ;

27 \$US par tonne pour le passage à 0,15 g/l, soit environ 16 FCFA par litre.

Pour l'élimination totale, les coûts seront fonction de l'option technique de raffinage qui sera retenue. Les délégués ont donné mandat aux raffineries pour poursuivre les études nécessaires au choix final. Ce choix devrait permettre de maintenir la compétitivité des raffineries et doit être opéré dans un délai d'un an (2002).

Quant à la répartition de ces coûts, trois acteurs ont été retenus :

Les raffineries ;

Les gouvernements ;

Les consommateurs.

- Un appui des bailleurs de fonds (Banque mondiale, BAD, BOAD, FEM, etc.) sera nécessaire pour la mobilisation des fonds pour le financement des investissements.
- Les délégués sont convaincus que ce programme a une très bonne rentabilité économique (bénéfice économique attendu de ce programme sera supérieur aux coûts.
  - La législation
    - L'adoption de l'essence sans plomb devra se faire dans les meilleurs délais
    - L'harmonisation de la législation pourra se faire par le canal des organismes sous-régionaux que sont l'UEMOA et la CEDEAO. Elle devra être achevée au plus tard en 2003. Chaque pays prendra les dispositions pour s'adapter à cette législation, selon un calendrier en phase avec l'échéance sous régionale.
  - La fiscalité
    - Les mesures fiscales constitueront pour les gouvernements un moyen de participation au coût et un moyen d'incitation à la consommation de l'essence sans plomb.
    - La fiscalité pétrolière devra être harmonisée dans la sous région. Les participants estiment que 2003 est une échéance réaliste pour y parvenir. Des travaux d'harmonisation de la fiscalité pétrolière sont déjà en cours au niveau de l'UEMOA..

- Les spécifications

- Elles feront l'objet d'une harmonisation à travers les organes sous-régionaux. Cette harmonisation devra être achevée en 2002. Les délégués estiment que l'option de consommer un seul grade dans la sous-région est la plus viable et ils proposent une essence sans plomb à 93 RON.

- Autres aspects techniques

- Les délégués estiment que l'adoption d'un seul grade d'essence va minimiser les investissements pour les autres sous-secteurs de l'industrie pétrolière que sont le stockage et la distribution. Des dispositions techniques seront toutefois nécessaires pour éviter toute contamination de l'essence sans plomb. Elles devront être envisagées pour l'horizon 2005, à la mise de l'essence sans plomb sur le marché.

- Communication et formation

- Un plan de communication, de sensibilisation et de formation sera mis en place d'ici 2002. Il devra garantir une parfaite implication de la population de la sous-région et sa pleine participation au programme. Ces actions devront accompagner la mise en œuvre du programme.

## ■ Etudes et recherche

Des travaux d'études et de recherche seront nécessaire :

- Pour collecter des données complémentaires sur la plombémie dans la sous-région ;
- Sur les aspects épidémiologiques ;
- Evaluer les implications sur les politiques urbaines et de transports ;
- Pour évaluer l'impact du plomb déjà présent ;
- Pour identifier les sources et canaux de contamination (eau, alimentation, etc....)
- Pour approfondir l'analyse de l'état du parc automobile ;

### *3.3. Recommandations*

- Pour garantir le succès de la mise en œuvre de ce programme, les délégués recommandent :

La mise en place rapide des organes de pilotage du programme, des commissions techniques et des commissions inter-états.

Que le programme, bien qu'il porte en cette phase sur l'élimination du plomb, ait une approche globale de l'amélioration de la qualité de l'air (cas du benzène, du soufre, du CO<sub>2</sub>, etc.) afin d'éviter les modifications à répétition des raffineries, sources d'investissements intempestifs ;

Que des études d'impact soient menées afin d'identifier les conséquences négatives éventuelles sur la population et proposer les mesures préventives à mettre en œuvre ;

Que des actions soient identifiées en vue de l'assainissement du parc automobile (renouvellement, mise à la casse, etc.) ;

Que la mise en œuvre de ce programme soit accompagnée d'un plan d'évaluation de la qualité de l'air, notamment de l'ozone qui devra se poursuivre après le passage à l'essence sans plomb en vue d'un suivi régulier de l'efficacité du programme et de la qualité de l'air ;

- Que les prévisions météorologiques intègrent les données sur la qualité de l'air ;
- Que soit mis en place des programmes d'inspection technique des véhicules ;
- Que les organismes sous-régionaux s'impliquent pleinement dans ce programme, notamment à travers leurs commissions énergie et environnement ;
  - Que l'approche du programme soit multi-sectorielle, avec la participation de la société civile, des industriels, des collectivités locales, des acteurs traditionnels du secteur de l'énergie et toutes les composantes de la société pouvant apporter une expertise ;
- Que le programme intègre la valorisation et la mobilisation de l'expertise de la sous-région à travers la mise en place d'un réseau pour la qualité de l'air, de groupes d'études et de recherche, etc.