

***Atelier sur l'achèvement de l'élimination du plomb dans l'essence et sur la qualité de l'air urbain dans les pays d'Afrique centrale et occidentale***

***Dakar, Sénégal ? 14 – 15 juin 2005***

---

**Recommandations formulées à l'issue de l'atelier**

---

**Session 1 ? Achèvement de l'élimination du plomb dans l'essence ?  
Spécifications techniques et harmonisation de la qualité des carburants**

Les pays d'Afrique centrale et occidentale ont fait des progrès très significatifs pour éliminer le plomb des carburants. Le principal objectif mentionné dans la Déclaration de Dakar de 2001, à savoir l'élimination complète des essences plombées d'ici 2005, devrait être atteint dans l'ensemble de la région.

Pays possédant des raffineries :

- Les raffineries du Nigéria, du Cameroun, du Ghana, de la Côte d'Ivoire et de la République du Congo sont déjà converties à l'essence sans plomb. Les représentants des raffineries du Sénégal et du Gabon ont confirmé leur décision de passer à l'essence sans plomb en juillet et octobre 2005 respectivement.
- La seule décision qui reste à confirmer est celle du Gouvernement angolais pour la raffinerie de Luanda. Le problème de la qualité de l'essence sans plomb (93 RON, en vertu de l'accord SADDEC, et/ou 91 RON ; avec ou sans MMT) n'a pas été réglé.

Pays importateurs :

- Les représentants du Bénin, du Burkina Faso et de la Guinée ont confirmé que leurs pays étaient déjà passés à l'essence sans plomb.
- Les représentants de la République démocratique du Congo et du Togo ont confirmé que leurs pays ont décidé d'importer uniquement des essences sans plomb.

- Les représentants du Mali, de la Gambie et du Niger ont confirmé que leurs pays arrêteront l'importation des essences plombées dès que les fournisseurs et les raffineurs de la région seraient en mesure de leur livrer des essences sans plomb.

Les raffineurs ont exprimé leur inquiétude face au démantèlement des installations utilisées pour l'addition de plomb (TEL) dans les essences. Ils sont disposés à participer à une étude que l'IPIECA pourrait réaliser au cours des prochains mois sur ce procédé et sur ses aspects techniques et financiers. L'étude devra établir les directives et les procédures à suivre, ainsi que les investissements nécessaires. Les participants ont demandé à la Banque mondiale de prendre en compte les résultats de l'étude pour considérer une éventuelle assistance financière. Dans leurs programmes de réduction de la pauvreté, les pays devront définir les mesures prioritaires de protection de l'environnement, en particulier l'élimination des infrastructures qui ne seront plus utilisées pour l'addition de plomb dans les essences.

Afin d'harmoniser les indices d'octane dans l'essence, la plupart des pays de la région ont décidé d'adopter une seule qualité d'essence ordinaire sans plomb (91 RON). À l'exception du Nigéria (90 RON) et du carburant spécial utilisé par les pêcheurs (87 RON), la plus grande partie de l'essence sans plomb vendue dans cette région sera du 91 RON.

Un consensus s'est dégagé entre les participants de la réunion sur la nécessité d'abaisser progressivement les plafonds autorisés pour la teneur en soufre de l'essence et du gasoil (diesel). Ils estiment que ces plafonds doivent être établis dès que possible, de manière à pouvoir lancer des programmes d'amélioration de la qualité de l'air. La teneur maximale en soufre autorisée dépendra toutefois de la configuration des raffineries, du parc automobile, du niveau de pollution urbaine et, plus généralement, de la situation économique de chaque pays. Une évaluation est d'autant plus nécessaire que les investissements à réaliser au niveau des raffineries sont significatifs.

Les efforts pour améliorer la qualité des carburants doivent s'accompagner de mesures pour réduire l'adultération des carburants. L'action menée pour réduire la pollution atmosphérique, y compris l'amélioration du parc automobile, ne peut produire les effets attendus si l'essence livrée aux consommateurs est de mauvaise qualité. La vente illégale de carburant et son adultération systématique coûte très cher, tant du point de vue de l'environnement que des finances publiques. Les participants sont convenus d'assister à un atelier sur ces problèmes particuliers.

Conformément à la Déclaration de Dakar de juin 2001, l'IPIECA a présenté une approche méthodologique pour définir et harmoniser les spécifications techniques dans la région. Il s'agit d'une approche graduelle qui utilise différents niveaux de spécification (AFRI-1,

AFRI -2, AFRI -3, etc.) et consiste à adopter des limites de plus en plus restrictives selon l'évolution de la situation dans chaque pays de la région. Il est recommandé d'introduire simultanément ces changements dans les pays qui ont des infrastructures logistiques et d'approvisionnement en pétrole communes.

Les participants à l'atelier ont recommandé d'adopter un processus de consultation entre l'IPIECA et les raffineurs pour élaborer une proposition d'harmonisation des spécifications techniques dans la région qui puisse être présentée à la conférence qui doit se tenir au Cap aux alentours de mars 2006.

Compte tenu des progrès réalisés vers l'élimination des essences plombées, les participants ont recommandé de se pencher sur l'amélioration du parc automobile, notamment la réglementation concernant l'âge des véhicules importés et le bon fonctionnement des pots catalytiques des véhicules à essence entrant dans le parc automobile (voitures neuves et d'occasion). Il pourra s'avérer nécessaire de contrôler les émissions automobiles afin d'adopter des mesures pour retirer de la circulation urbaine les véhicules les plus pollués. Des campagnes d'information publique devront être organisées sur la nouvelle réglementation des véhicules.

## Session 2 : Amélioration de la qualité de l'air urbain

Toute intervention visant à réduire la pollution atmosphérique doit tenir compte des conditions particulières de chaque ville. Il importe notamment d'identifier les polluants en question et leurs sources probables. Cela nécessite, entre autres, de mesurer les concentrations ambiantes en polluants atmosphériques courants (telles que matières particulaires, oxydes de soufre et d'azote, monoxyde de carbone, ozone et plomb), d'identifier les polluants présents en concentrations suffisamment élevées pour menacer la santé publique, et de déterminer les sources d'émissions qui contribuent le plus aux concentrations ambiantes élevées.

Plan de gestion de la qualité de l'air. Il importe que chaque ville concernée mette en œuvre un véritable plan de gestion de la qualité de l'air. Ce plan permettra non seulement d'établir une liste des principales sources de pollution urbaine, mais également d'étudier les différents moyens de réduire la pollution atmosphérique, en consultation avec tous les acteurs concernés.

Les plans de gestion de la qualité de l'air représentent un moyen sûr de ne pas s'engager vers des solutions qui seraient trop coûteuses, mal adaptées aux problèmes en présence ou difficiles à mettre en œuvre.

Dans certains cas, la promotion de moyens de transport en commun non polluants, attrayants et de coût abordable pourrait contribuer de manière significative à réduire la pollution atmosphérique et à décongestionner les zones urbaines. L'attention du gouvernement a été attirée sur ce fait.

Cet atelier a d'ores et déjà permis d'identifier quatre domaines d'action communs :

1. Pots catalytiques : Les participants à la conférence ont reconnu que tous les véhicules à essence nouvellement immatriculés dans chaque pays une fois achevé le passage à l'essence sans plomb (d'ici la fin de 2005 dans pratiquement tous les pays de la région) devraient être munis d'un pot catalytique en état de fonctionner. Cette recommandation s'applique naturellement à tous les véhicules importés, qu'ils viennent d'Europe, d'Asie ou d'Amérique du Nord. Elle n'entraîne aucun coût supplémentaire pour les véhicules d'importation dans la mesure où ils sont déjà équipés d'un pot catalytique. Il est également important de veiller à ce que les pays exportateurs soient tenus au courant des mesures prises. Il n'est pas conseillé de rééquiper le parc automobile existant de pots catalytiques. D'autre part, pour être efficaces par rapport au coût, les stratégies de remplacement

des véhicules doivent porter spécifiquement sur les véhicules identifiés comme grands pollueurs. Il importe également de mener des campagnes d'information sur les avantages de bien entretenir les véhicules.

2. On peut faire les observations suivantes sur les moteurs deux-temps :

Dans plusieurs grandes villes, la pollution causée par les moteurs deux-temps représente une part importante de la pollution atmosphérique. Dans le cas de Cotonou, la présentation faite à la conférence a montré que les émissions quotidiennes de CO sont de l'ordre de 83 tonnes, dont 59 % sont générés par les deux-roues, et les émissions quotidiennes de HC sont de l'ordre de 36 tonnes, provenant en quasi-totalité des deux roues. À Ouagadougou, le nombre d'engins à deux roues motorisés augmente rapidement, sachant que plus de 25 000 nouveaux engins motorisés à deux roues sont vendus chaque année, dont la plupart sont munis d'un moteur deux-temps. Les engins deux-temps produisent également un volume significatif de particules fines, un polluant particulièrement lourd de conséquences pour la santé humaine. Une évaluation des rejets de particules fines doit donc être effectuée dans ces villes.

La différence de coût entre les moteurs deux-temps et les moteurs quatre-temps est relativement faible et diminuera au fil du temps en bénéficiant des économies d'échelle. Il est important d'encourager l'utilisation des moteurs quatre-temps par des incitations fiscales (en réduisant notamment les taxes à l'importation sur ce type de moteur) et de limiter dans la mesure du possible le nombre de permis d'importation de nouveaux véhicules deux-temps, en particulier ceux dotés d'un moteur de plus de 50 cc.

Il convient en outre de prendre des mesures pour empêcher l'utilisation d'huiles qui ne seraient pas appropriées. En particulier, la vente d'huiles non certifiées, généralement vendues en vrac, devrait être interdite. Afin que ces mesures puissent être effectivement suivies, il est crucial de mener des campagnes de sensibilisation efficaces auprès des conducteurs et des points de vente. Les expériences menées en Asie, sous la forme d'ateliers organisés, sont très intéressantes à cet égard et pourraient être répliquées.

Enfin, il ne faut pas oublier que toutes ces mesures ne peuvent être véritablement efficaces que si elles sont accompagnées, ou du moins précédées, par un engagement des autorités nationales à interdire l'introduction d'engins à deux temps supplémentaires dans le parc automobile.

3. Gasoil (diesel) : Dans plusieurs pays d'Afrique subsaharienne, le parc automobile se compose principalement de véhicules alimentés au gasoil (non seulement les autocars et les camions, mais aussi les voitures). Pour réduire cette source de pollution, il est donc

nécessaire d'améliorer la qualité du carburant, le fonctionnement des moteurs, l'entretien des véhicules ainsi que leur utilisation (dans bien des cas, les véhicules sont utilisés au-delà de leur capacité maximale).

- La réduction de la teneur en soufre à 500 ppm pour le gasoil devrait aider à réduire les émissions de particules provenant des véhicules en circulation. À noter que les autorités nationales devraient étudier au cas par cas la nécessité et les conséquences des réductions de la teneur en soufre (notamment en termes d'investissements pour la construction de nouvelles installations d'hydrodésulfuration).
- Une limitation de la teneur en soufre à 500 ppm ouvrira la voie aux moteurs diesel EURO II, ce qui permettra de réduire encore les émissions.
- Pour réduire encore plus la teneur en soufre (à moins de 500 ppm), il sera nécessaire d'améliorer les véhicules qui roulent au gasoil en utilisant des technologies nouvelles et en assurant un meilleur entretien de ces véhicules.

4. Cet atelier a également permis de sensibiliser les participants au problème de la pollution urbaine à Lagos, Ouagadougou et Cotonou, et d'identifier le type d'appui que chacune de ces villes peut attendre de l'Initiative sur la qualité de l'air dans les villes d'Afrique subsaharienne. Ces études devraient bénéficier d'un financement après la finalisation des termes de référence prévue pour septembre 2005 au plus tard. Ces études auront pour objectif de :

- surveiller la qualité de l'air sur une période allant jusqu'à un an et de renforcer ainsi les capacités locales en la matière ;
- sensibiliser tous les acteurs concernés, et dans le cas des villes où les motocyclettes posent un problème (Ouagadougou et Cotonou), organiser des ateliers pour les conducteurs de véhicules à deux roues ;
- élaborer, en utilisant une approche participative, un plan de gestion de la qualité de l'air qui tiendra compte de l'impact sur la santé de différents scénarios (remplacement progressif des moteurs deux-temps par des quatre-temps, amélioration de la qualité de l'huile utilisée, réduction de la teneur en soufre du gasoil, utilisation accrue des transports en commun, etc.).

5. Au-delà des financements qui devraient être accordés prochainement pour réaliser les études à Cotonou, Ouagadougou et Lagos, l'Initiative sur la qualité de l'air dans les villes d'Afrique subsaharienne (CAI-SSA) est prête à considérer le financement d'études dans

d'autres villes de la région. Les parties intéressées doivent adresser leur demande de financement directement à l'Initiative, en décrivant comment les recommandations et les mesures formulées à l'issue des études sous financement CAI -SSA s'inscrivent dans la stratégie nationale/locale de gestion de la qualité de l'air.

6. La présentation sur le projet de surveillance de la qualité de l'air à Accra, faite par l'Agence pour la protection de l'environnement du Ghana, a suscité un vif intérêt parmi les participants.