

DANS CETTE ÉDITION :

- 1 L'ARA WEEK 2019
- 7 Le Forum Stockage et Distribution de l'ARA
- 8 La participation de l'ARA à l'étude de la CEDEAO sur l'harmonisation de la qualité des carburants et des émissions de gaz d'échappement dans 15 pays
- 10 La présentation de la politique de carburants propres de l'ARA en Egypte
- 11 Les défis posés par la réglementation MARPOL abordés au Caire
- 13 La SADC avance vers l'harmonisation régionale des normes pétrolières
- 14 Les réunions des Groupes de Travail de l'ARA au Cap
- 16 Les nouveaux membres de l'ARA
- 16 Prochains événements



NEWSLETTER

Edition n° 27 | juillet 2019

African Refiners & Distributors Association
جمعية المكررين والمسوقين الأفارقة
Association des Raffineurs & Distributeurs Africains

ARA WEEK 2019

RENFORCER L'INVESTISSEMENT DANS L'AVAL AFRICAIN



Le Ministre ivoirien M. Abdourahmane Cissé ouvre la voie à un soutien du gouvernement au financement des raffineries. M. Tope Shonubi, de Sahara, défend l'harmonisation régionale.

LES PROBLÈMES FINANCIERS DOMINENT LES DISCUSSIONS

Cette année, un nombre record de 600 délégués ont participé à la conférence de l'ARA WEEK, qui s'est tenue au Century City Conference Centre au Cap. Ce chiffre est en hausse par rapport à l'année dernière. L'humeur était sérieuse et les délégués ont retroussé leurs manches pour discuter des difficultés, évoquées pendant la conférence, à obtenir les financements nécessaires pour réaliser l'objectif du thème de cette année : *renforcer l'investissement dans l'aval africain*.

En ouverture de la conférence, le Ministre ivoirien du Pétrole, de l'Energie et des Energies Renouvelables, M. Abdourahmane Cissé, a présenté les difficultés financières rencontrées par la SIR, la raffinerie d'Abidjan.



Il a annoncé la conclusion d'un programme de rééchelonnement de la dette à hauteur de \$ 600 millions pour soulager les problèmes de financement quotidiens de la raffinerie. Le gouvernement ivoirien a garanti la dette et la restructuration a permis de réduire de manière significative le fardeau pesant sur la raffinerie. Selon le Ministre, ce soutien a permis d'améliorer la situation du financement de la SIR et les actionnaires seront bientôt approchés pour évoquer leurs plans d'investissement futurs dans la production de carburants propres.

FINANCEMENT DE L'AVAL PÉTROLIER

Un autre moment phare de la conférence a été l'intervention époustouflante de M. Tope Shonubi, PDG de Sahara Energy. Au cours d'une présentation enrichissante, il a envoyé un message fort selon lequel les africains peuvent, et doivent, réussir sur leur propre continent. M. Shonubi a insisté sur le fait que les africains ne doivent pas compter uniquement sur les sociétés internationales pour développer des activités.

M. Shonubi a évoqué la multitude d'opportunités allant de pair avec le développement du continent. Il a exprimé sa fierté de voir Sahara être devenue l'une des premières sociétés africaines à mener à bien un cycle commercial complet en utilisant exclusivement des ressources africaines : un pétrole brut africain, un raffinage africain, une banque africaine, un négociant africain livrant des marchés de produits africains.

LA POLITIQUE D'HARMONISATION RÉGIONALE DE L'ARA

Son thème principal a néanmoins été le besoin urgent de mise en place d'une politique de l'ARA concernant la création de marchés harmonisés en Afrique, sur le plan de la qualité des produits et sur le plan des régulations/taxes. Cela créerait, selon lui, des économies d'échelle plus importantes dans le négoce intrarégional, améliorerait la capacité locale de raffinage, réduirait le prix au débarquement des produits pétroliers, créerait des blocs économiques plus influents et entraînerait une plus grande diversification des exportations avec l'accès à une base clients plus large. Il a fait valoir, en ligne avec la politique de l'ARA depuis 2006, que l'adoption de normes unifiées concernant les produits pétroliers en Afrique permettrait la création de plus grands marchés régionaux, faciliterait le négoce intrarégional de produits pétroliers, réduirait les coûts de transport en vrac et optimiserait l'infrastructure logistique régionale. L'harmonisation régionale des taxes, droits d'accises et subventions réduirait également de manière significative la contrebande et l'adultération de carburants.

M. Shonubi a terminé son allocution avec un proverbe swahili : *umoja ni nguvu mgawanyiko ni udhaifu l'unité est une force, la division, une faiblesse* – et une citation de Jose Manuel Barroso, ancien Président de la Commission Européenne : « Les pays africains ne peuvent espérer modeler la mondialisation ou conserver leur place de manière individuelle. Ce n'est qu'en s'unissant que l'on a suffisamment de poids pour avoir une influence à l'échelle globale »

Poursuivant le thème fixé par M. Cissé, les présentations de Mme Tarive Gbadegesin, Africa Finance Corporation, du Dr Rose Mwebaza, Directrice des Ressources Naturelles de la Banque Africaine de Développement, et de M. Paul Eardley-Taylor de la Standard Bank, ont toutes souligné les difficultés à lever des fonds pour des projets dans l'aval pétrolier et proposé des voies pour débloquer les liquidités nécessaires. En cohérence avec la politique de l'ARA, ils ont souligné qu'il fallait que des projets concurrents en matière de financement montent leurs dossiers sur des critères économiques et sur l'analyse des risques, en prêtant attention aux impacts sociaux et environnementaux dans la mesure où ils sont en concurrence avec des projets relatifs à la santé, l'éducation, les infrastructures de transport, l'agriculture et l'industrie pour l'obtention de contributions publiques et privées. Mme Mwebaza a souligné l'attrait des fonds pour les énergies renouvelables et les installations intermédiaires. M. Eardley-Taylor a quant à lui présenté les exigences de financement relatives aux importants projets GNL du Mozambique.

Les principaux fournisseurs de technologie de l'industrie pétrolière de l'aval, Honeywell UOP, WR Grace et Axens, ont présenté des solutions permettant de répondre aux nombreux défis rencontrés par l'industrie de l'aval pétrolier pour fournir des carburants routiers et maritimes propres, tandis que Technip a présenté des exemples pratiques de diverses stratégies de financement pour différents types d'investissements dans l'aval.





INVESTISSEMENT DANS LE SECTEUR DU STOCKAGE ET DE LA DISTRIBUTION

Poursuivant sur le thème du renforcement de l'investissement dans l'aval pétrolier, la conférence s'est ensuite intéressée aux améliorations nécessaires dans le secteur du stockage et de la distribution, en soulignant le rôle d'encouragement qui peut être joué par les organes de régulation du secteur de l'énergie. Les présentations de M. Hippolyte Bassolé, de la Sonabhy (Burkina Faso), de Mme Esther Anku, de la National Petroleum Authority (Ghana), Mme Rojo Ranaivoson, de l'Office Malgache des Hydrocarbures (Madagascar), M. Moosa Karodia, de Puma (Afrique du Sud) et du Dr Hendrick Fischer, de l'EFOA (Europe) ont toutes détaillé les enjeux économiques, environnementaux et sécuritaires auxquels le secteur doit faire face. M. Robert Dalglish, de SICPA SA, a présenté un résumé très circonstancié du marquage des carburants, une solution technologique permettant d'assurer la protection de la qualité des carburants et la collecte complète des taxes dans un réseau national de distribution.





INVESTISSEMENT RESPONSABLE : DES TRANSFORMATIONS SONT NÉCESSAIRES POUR POUVOIR LEVER DES FONDS

Un autre regard a été porté sur les exigences des banques de financement, de la société et des sociétés d’investissement elles-mêmes au cours d’une discussion animée sur la responsabilité sociale des entreprises, la gestion du capital humain et des contenus locaux, menée par M. James Nicholson (Trafigura), M. Mark Ware (Vivo energy) et M. Derek Bultitude (UOP).



Que ces sociétés montrent un tel investissement sur des sujets qui se retrouvent habituellement en petits caractères dans les décisions d’investissement, avant d’être oubliés, montre clairement que l’Afrique est en train de transformer sa manière de faire des affaires – un thème relevé par M. Gary Still, de CITAC Africa, dans son intervention.



Au cours de l’Assemblée Générale Annuelle de l’Association des Raffineurs et Distributeurs Africains, qui se déroule pendant l’ARA WEEK, M. Joël Dervain, le Secrétaire Exécutif de l’Association, et Mme Mounira Mahmoud A. Allah, Trésorière de l’ARA, ont évoqué les mesures de réduction des coûts prises par le Comité et souligné l’importance du paiement dans les temps des cotisations.



Mounira Mahmoud (Soudan), Hilaire Kaboré (Burkina Faso), Anibor Kragha (Nigéria) and Joël Dervain (Côte d’Ivoire)



Le nouveau Comité Exécutif a été élu et M. Joël Dervain a été réélu à l'unanimité pour un nouveau mandat de Secrétaire Exécutif d'une durée de trois ans. L'ARA a conclu avec la nomination de M. Anibor Kragha, de la NNPC (Nigéria) à la fonction de Président de l'Association pour l'année à venir, en remplacement de M. Hilaire Kaboré de la Sonabhy (Burkina Faso), et de M. Serigne Mboup, de la SAR (Sénégal) à la fonction de Vice-Président. M. Kragha a évoqué son engagement personnel dans les objectifs et la politique de l'Association, notamment en ce qui concerne le besoin de carburants propres et la nécessité de financement pour l'aval africain. Il a défini trois objectifs principaux pour sa présidence :



- Mettre en place le soutien de l'Union Africaine à la politique de l'ARA concernant la qualité de l'air (Clean Air Policy), en se concentrant sur les carburants propres et sur les véhicules, ainsi que sur l'harmonisation régionale des spécifications applicables aux carburants et des limites imposées aux gaz d'échappement, avec un objectif à plus long terme de politiques fiscales communes ;
- Initier des politiques de communication aidant les membres et membres potentiels à mieux comprendre le rôle de l'Association ;
- Discuter avec un maximum de membres afin de s'assurer que l'Association réponde bien à leurs besoins et améliorer ainsi le recouvrement des cotisations.



La conférence de 2019 a confirmé que l'ARA WEEK restait le premier lieu de rencontre et la première tribune de l'aval africain, avec des possibilités de mises en réseau inégalées. Outre le nombre élevé d'inscrits, la participation est restée excellente dans la salle de conférence au cours des trois jours, ce qui confirme la pertinence des interventions présentées aux délégués. Le temps alloué au débat sur des sujets complexes et difficiles a été particulièrement apprécié.



L'ARA WEEK 2020 se tiendra une nouvelle fois au Cap, en Afrique du Sud, pendant la semaine du 23 mars 2020.

REMERCIEMENT AUX SPONSORS

L'ARA SOUHAITE REMERCIER TOUS SES SPONSORS ET LEUR SOUHAITE UNE ANNÉE PLEINE DE SUCCÈS.

Sponsors Diamant



Sponsors Or



Sponsors Argent



FORUM STOCKAGE ET DISTRIBUTION DE L'ARA

VERS UNE CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT DURABLE ET RESPONSABLE

21-22 NOVEMBRE 2019, ACCRA, GHANA



Cette année, le Forum de l'Association des Raffineurs et Distributeurs Africains (ARA) s'intéressera au secteur de l'approvisionnement et de la distribution en aval et étudiera comment mettre en place une chaîne d'approvisionnement durable et responsable. Le Forum se concentrera sur la nécessité d'un organe de régulation de l'aval indépendant, permettant de garantir la pérennité des approvisionnements en produits dans un environnement efficace, sûr, sécurisé et économique.

Le Forum se déroulera à l'hôtel Holiday Inn d'Accra, au Ghana, les 21-22 novembre 2019.

Le Forum 2019 poursuivra les discussions qui se sont tenues au Cap en mars durant l'ARA WEEK 2019, au cours desquelles Mme Esther Anku, responsable du Groupe de Travail Régulation de l'ARA, a listé les enjeux auxquels devait faire face le secteur de l'aval :

- La mise en place de politiques gouvernementales adaptées permettant d'attirer les investissements nécessaires, par exemple :
 - Réguler ou pas? Subventionner ou pas ? Avoir un importateur unique de produits ou autoriser les appels d'offres ou les importations privées ?
 - Raffiner ou pas? Les gouvernements doivent-ils continuer à protéger des raffineries inefficaces ?
 - Développer des politiques NATIONALES ou REGIONALES claires qui transcendent les gouvernements et apportent un soutien aux chaînes d'approvisionnement efficaces
- Un cadre légal et réglementaire adéquat, avec une structure réglementaire dédiée à l'aval permettant de soutenir les politiques et d'assurer le respect des lois
- La disponibilité et l'application de normes et réglementations couvrant l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement, du raffinage ou de l'importation jusqu'à la station-service
- L'harmonisation des spécifications régionales applicables aux carburants et des structures de prix, afin d'encourager l'investissement dans des structures dépassant les frontières comme les chemins de fer, les oléoducs
- La limitation des procédures bureaucratiques, par exemple celles applicables aux investissements (acquisition des licences et permis adéquats, etc.)
- Comment garantir des régimes réglementaires stables, pérennes, indépendants, afin d'encourager la poursuite des investissements et la croissance dans le secteur de l'aval pétrolier africain
- Le partage des meilleures pratiques entre les organes de régulation sur les réglementations, leur respect et leur application

Mme Anku a ajouté que « les organes de régulation doivent collaborer étroitement avec les gouvernements afin de garantir le développement et la mise en place de bonnes politiques, permettant de renforcer les investissements dans l'aval africain. Les organes de régulation doivent assurer des conditions de concurrence équitables pour tous les opérateurs le long de la chaîne d'approvisionnement afin d'inspirer confiance aux investisseurs, continuer à partager les expériences, et également déterminer des stratégies communes destinées à renforcer les investissements dans l'aval africain. »

Ce message a été relayé par M. Hippolyte Bassolé, responsable du Groupe de Travail Stockage et Distribution de l'ARA, qui a souligné au Cap la nécessité d'assurer un stockage pétrolier sûr et adéquat pour répondre aux besoins du marché (y compris pour les stocks de sécurité), d'améliorer la communication avec la société civile, de mettre en place des contrôles qualité et la traçabilité des produits, d'investir dans la distribution par oléoduc et par voie ferroviaire pour réduire le nombre de camions sur les routes africaines, de réduire la mortalité routière en améliorant la gestion des sous-traitants, des chauffeurs et l'usage des nouvelles technologies, de définir et de faire appliquer les normes relatives à la sécurité des stations-service et aux besoins en matière d'ingénierie, et de lutter contre la fraude interne ou transfrontières. Il a appuyé Mme Anku en soulignant le besoin urgent d'harmoniser la qualité des produits et les politiques de prix le long de chaînes d'approvisionnement communes et dans des pays voisins. « Nous avons juste besoin d'être plus professionnels dans ce que nous faisons » a-t-il ajouté.

M. Joël Dervain, Secrétaire Exécutif de l'ARA, a ajouté : « L'ARA voit dans le développement d'une réglementation solide dans le secteur de l'aval pétrolier une étape essentielle à la diffusion de sa philosophie sur le partage de bonnes pratiques au sein du continent. L'implication d'organes de régulation de l'énergie, de professionnels de la distribution et du marketing offre aux membres de l'ARA une occasion unique de développer des politiques de gestion du stockage et de la distribution, à discuter avec leurs gouvernements, actionnaires et autres parties prenantes, notamment leurs équipes de direction et leur personnel. »

Le Forum sera un processus interactif offrant aux intervenants de l'aval des possibilités uniques de mise en réseau afin de partager des expériences et développer des synergies. Pour rejoindre le Forum et le réseau unique de l'ARA, veuillez contacter info@afrra.org qui vous communiquera des informations complémentaires sur l'inscription, le sponsoring et les appels à contribution.



L'ARA CONTRIBUE AU FINANCEMENT DE L'ÉTUDE DE LA CEDEAO POUR CE QUI EST DE L'HARMONISATION DE LA QUALITÉ DES CARBURANTS ET DES ÉMISSIONS DE GAZ D'ÉCHAPPEMENT DES VÉHICULES AU SEIN DE 15 PAYS



États membres de la CEDEAO

RAPPORT ENVOYÉ AUX MINISTRES

L'ARA a aidé au financement et au soutien d'un rapport élaboré par CITAC Africa et l'ICCT, couvrant les 15 pays de la CEDEAO (la Communauté économique de l'Afrique de l'Ouest) pour la mise en place d'un cadre régional pour l'harmonisation des normes de qualité des carburants et des limites d'émissions de gaz d'échappement des véhicules au sein de la région. Les conclusions de l'étude pourraient servir de référence dans d'autres régions ayant des chaînes d'approvisionnement communes similaires sur le continent africain.

La principale recommandation du rapport concerne le lancement d'une campagne de communication coordonnée, avec le soutien total des gouvernements des États membres de la CEDEAO, de leurs ministères et de leurs organismes de réglementation. Cette campagne est essentielle afin d'aider tous les acteurs de la chaîne d'approvisionnement, allant des gouvernements à la population en général, à comprendre les avantages d'un air pur dans le but de réduire le nombre de décès prématurés, de manière à avoir une population en bonne santé aussi bien que de bénéficier d'avantages économiques ultérieurs s'y affairant.

Il demeure indéniable que les avantages qui en découlent se traduisent inexorablement par une augmentation des prix du carburant et des véhicules, ainsi que par des contrôles renforcés sur la maintenance et l'inspection des véhicules. Néanmoins, ces inconvénients sont largement compensés par les avantages obtenus à terme. Les chiffres justifiant les coûts et les revenus sont irréfutables.

Cependant, les carburants propres ne doivent pas nécessairement être raffinés localement; ils pourraient, en effet, être importés sans engager de grands projets d'immobilisations au sein des raffineries africaines. Le rapport note que, là où les gouvernements des États de la CEDEAO considèrent que le raffinage fait partie de leur infrastructure industrielle, un soutien financier pourrait s'avérer incontournable afin de soutenir les investissements nécessaires au sein du secteur du raffinage.

L'IMPORTANCE DES VÉHICULES POUR UN AIR SAIN

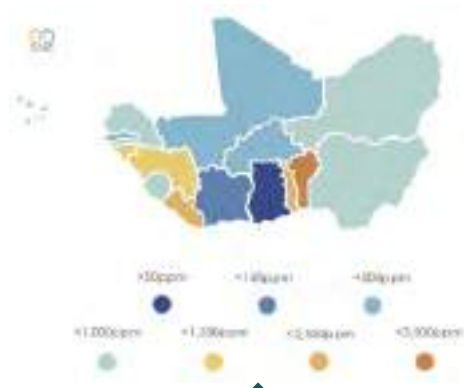
Un fait étonnant mis en exergue au cours de l'étude est que la simple évaluation de la taille et de l'âge du parc de véhicules utilisés par la CEDEAO s'est avérée difficile. Cela a conduit à une conclusion importante visant à promouvoir la mise en place d'un logiciel de base de données de véhicules harmonisé dans la région. Néanmoins, il est clair que la moyenne anecdotique du parc de véhicules utilisés au sein de la CEDEAO implique que les véhicules ne sont pas équipés de technologies modernes de réduction de la pollution et que, par conséquent, quelle que soit la qualité du carburant, une réduction des émissions polluantes ne peut être obtenue que par une combinaison d'un plan d'actions comportant notamment :

- Une politique commune d'encouragement à la mise au rebut sur l'ensemble de la CEDEAO
- L'introduction, avec un préavis de cinq ans, de limites strictes pour ce qui est des émissions de gaz d'échappement liées à la maintenance et à l'inspection des véhicules (EURO-III) pour le parc existant, ainsi que de l'introduction de carburants en adéquation avec la technologie automobile (essentiellement une teneur en soufre inférieure)
- L'introduction d'une limite d'âge strictement appliquée (cinq ans) pour les véhicules importés garantissant ainsi une technologie de réduction de la dépollution (EURO-IV ou supérieure), parallèlement à l'introduction de carburants en adéquation avec la technologie automobile (essentiellement une teneur en soufre inférieure)

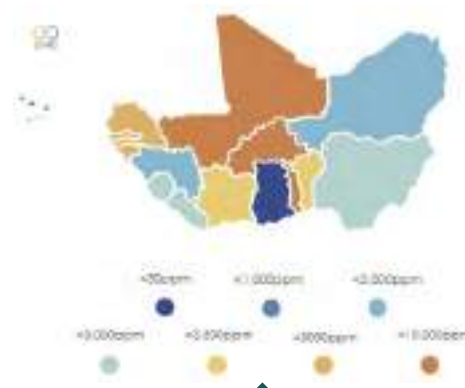
QUALITÉ DU CARBURANT

A l'heure actuelle, les spécifications de carburant diffèrent considérablement parmi les 15 États membres de la CEDEAO:

L'étude recommande que les 15 États membres établissent des spécifications communes détaillées (et non uniquement pour le soufre), sur la base des spécifications AFRI de l'ARA, mesurées à l'aide des mêmes méthodes de test reconnues sur le plan international, tant pour l'essence que pour le gasoil.



Spécifications de l'essence au sein de la CEDEAO, août 2018



Spécifications du gasoil au sein de la CEDEAO, août 2018

La capacité pour toutes les autorités de réglementation à tester tous les paramètres de la spécification sur l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement en aval est considérée comme essentielle et nécessitera des investissements dans des laboratoires et des équipements appropriés.

50PPM – LA PRIORITÉ AUX IMPORTATIONS

Pour ce qui est des principales spécifications de l'essence, le rapport recommande qu'à compter de 2020 toutes les importations en provenance de pays non membres de la CEDEAO aient des limites maximales de 50 ppm de soufre, 1% maximum de benzène, 6 mg/l maximum d'additifs métalliques et un taux d'oxygénés nul (afin de permettre le mélange d'éthanol et de MTBE au niveau local préconisé par les autorités de régulation en raison de l'impact environnemental potentiel d'une infrastructure de mauvaise qualité en aval de la chaîne logistique).

Pour ce qui est du gasoil, le rapport recommande qu'à compter de 2020, toutes les importations en provenance de pays non membres de la CEDEAO aient une limite maximale de 50 ppm de soufre, un pouvoir lubrifiant de 460 microns, un indice de cétane mesuré minimal de 46 et un indice de cétane calculé minimal de 49.

INVESTISSEMENTS AU SEIN DES RAFFINERIES ET DÉROGATIONS LIMITÉES DANS LE TEMPS

Le rapport suggère que toutes les raffineries de la CEDEAO bénéficient d'une dérogation jusqu'au 1er janvier 2024 afin de leur permettre d'atteindre ces spécifications, exception faite pour ce qui est des additifs métalliques pour lesquels un taux maximum provisoire de 10 mg/l durant un délai supplémentaire étendu du 1er janvier 2020 à 2024 est proposé, ce afin d'encourager l'importation de véhicules plus modernes tout en conservant dans le même temps une certaine souplesse et un prix abordable, pour ce qui est de l'indice d'octane durant la période intermédiaire.

Cette période de dérogation, qui ne devrait pas pouvoir être prolongée, est préconisée afin de permettre aux actionnaires des raffineries de la CEDEAO de déterminer leurs meilleures stratégies en matière d'approvisionnement en carburants propres, y compris si besoin la fermeture de certaines installations.

IMPACT DES NOUVELLES SPÉCIFICATIONS DE CARBURANTS PROPOSÉES SUR LES RAFFINERIES DE LA CEDEAO

L'étude a estimé que des fonds d'investissement de 4,246 millions de dollars seraient nécessaires afin d'atteindre les nouvelles spécifications de carburants d'ici 2024. En tenant compte de l'augmentation des coûts d'exploitation (OPEX) et des primes récupérées au niveau du produit par le biais de l'application du prix du marché (l'évaluation suppose que les raffineries récupèrent la valeur du marché international pour la qualité du produit fabriqué localement), on estime à 28,3 millions de dollars le coût d'exploitation net requis.

VOLET COÛTS/AVANTAGES DES RECOMMANDATIONS DU RAPPORT

L'étude a passé en revue les différentiels de coûts/avantages des carburants et des véhicules par rapport aux spécifications de carburants proposées, les différentiels de coûts de la nouvelle technologie embarquée sur le véhicule et les avantages monétaires sur le plan de la santé générés par la réduction des émissions de PM_{2,5} en fonction de la réduction du nombre de décès prématurés multipliée par la Valeur de la Vie Statistique (VSL).

Le résultat en avantages nets pour la société est évalué de manière prudente à 107 milliards de dollars sur la période 2018–2050. Presque tous ces avantages sont attribuables aux moteurs diesel plus propres rendus possibles par le passage aux véhicules diesel à 50 ppm et aux véhicules diesel Euro 4/IV. Le consultant a déclaré que selon lui, ces avantages seraient dépassés en imposant des contrôles au niveau des émissions futures sur le parc de véhicules existant et en abaissant la limite maximale d'additifs métalliques parallèlement à la réduction de la teneur en soufre de l'essence. Le coût supplémentaire engendré sur la même période est estimé à 10 milliards de dollars.

Le défi pour les raffineurs de la CEDEAO est que l'analyse démontre qu'aux prix de marché actuels et prévisionnels, le retour sur investissement pour les actionnaires de la raffinerie s'avère insuffisant. L'investissement devra, en conséquent, soit être considéré par les actionnaires de la raffinerie comme le coût afin de rester en affaires pour fournir des produits dans le futur, soit nécessiter des incitations fiscales ou autres afin de promouvoir le financement nécessaire. En effet, la plupart des avantages des raffineries qui investissent dans la production de carburants propres reviennent à l'État et non aux actionnaires de la raffinerie.

L'ARA PRÉSENTE SA POLITIQUE SUR LES CARBURANTS PROPRES EN ÉGYPTE

Le transport durable en Égypte (STE 2019) organisé autour du thème « des carburants plus propres pour un air plus sain »



Un séminaire international s'est tenu le 18 juin à l'hôtel Dusit Thani, au Caire, en Égypte, sur le thème « des carburants plus propres pour un air plus sain ».

L'événement était organisé par

le Centre pour l'environnement et le développement pour la région arabe et l'Europe (CEDARE), le ministère égyptien de l'Environnement et le Programme des Nations Unies pour l'environnement (ONU Environnement). Le thème était en phase avec les mandats de la stratégie de développement durable de l'Égypte, « Vision pour l'Égypte à l'horizon 2030 », et de la campagne «100 millions de vies en bonne santé », placée sous le haut patronage de Son Excellence Le président Abdul Fattah El Sisi qui a annoncé le volet *santé* comme faisant partie des priorités de son second mandat présidentiel.

En présence de représentants des ministères égyptiens, de l'EGPC, des parties prenantes locales, du président de l'ARA, Anibor Kragha, et du secrétaire exécutif de l'ARA, Joël Dervain, Mme Zoubida Benmouffok, représentante de l'ARA MENA et directrice opérationnelle de l'ARA, a présenté les défis de financement auxquels est confronté le secteur du raffinage notamment l'investissement dans la production de carburants propres. Elle a souligné que les gouvernements africains devaient s'évertuer à créer un environnement économique favorable pour tous les investisseurs en aval (où qu'ils se situent dans la chaîne d'approvisionnement), avec une structure fiscale claire, une stabilité politique et une feuille de route pour ce qui est de la qualité des produits (spécifications ARA : AFRI 1-6). Les investissements au sein de la chaîne d'approvisionnement, y compris le raffinage, nécessitent l'application des prix du marché international, un scénario économique et un plan d'entreprise, des antécédents de gestion saine et de performances opérationnelles et un examen rigoureux des avantages socio-économiques découlant d'une infrastructure de raffinage (essentiellement des coûts directs et des emplois indirects). Dans un environnement économique où les différentiels de prix actuels sur le marché international entre les produits à haute et basse teneur en soufre offrent peu de soutien économique à un investissement dans la désulfuration, et que l'extraction du benzène est également peu rentable, l'appui gouvernemental aux projets, que ce soit en tant qu'actionnaire ou en tant qu'état, est essentiel afin de permettre les levées de fonds lorsque de tels investissements sont le prix à payer pour demeurer dans le secteur du raffinage.

M. Evans Mauta, le responsable du Groupe de Travail sur les spécifications de l'ARA, a présenté la politique sur les carburants propres de l'ARA comprenant les points suivants :



- L'établissement de spécifications AFRI comme norme minimale en Afrique
- Considérer les carburants et les véhicules comme un système intégré, avec une assurance de la qualité des produits tout au long de la chaîne d'approvisionnement et des contrôles de maintenance et d'inspection appliqués pour assurer un air pur
- Considérer les avantages socio-économiques d'une infrastructure de raffinage
- L'établissement de spécifications de carburant et de régimes fiscaux harmonisés en aval des chaînes d'approvisionnement naturelles
- La mise en place d'un cadre réglementaire et la campagne de communication nécessaires à toutes les parties prenantes

Il a admis que l'Afrique était à la traîne pour ce qui est du respect des délais impartis par l'AFRI mais a déclaré que la société civile et l'opinion publique poussaient désormais les gouvernements africains à établir des politiques fermes pour les carburants et les véhicules.

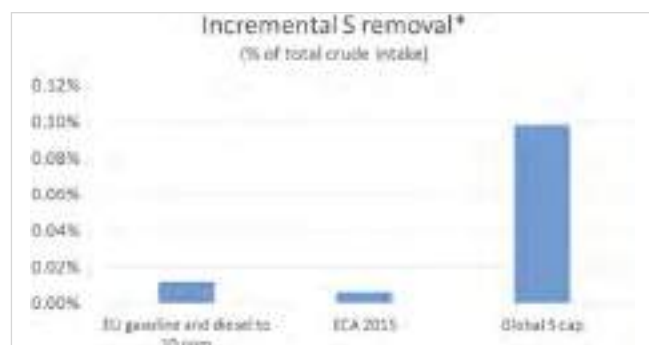
M. Evans a annoncé qu'une étude était en cours en vue de soutenir l'adoption du cahier des charges et de la feuille de route AFRI par l'Union Africaine. L'ARA a proposé de financer l'étude et la Commission de l'Union Africaine s'est engagée à organiser un atelier de validation pour les parties prenantes en prévision de la réunion du sous-comité technique spécialisé sur l'énergie. L'étude analysera les avantages socio-économiques et sanitaires de l'adoption par l'UA de la politique AFRI sur les carburants propres. Il a déclaré que l'un des défis de l'étude, partagé par de nombreux pays, y compris l'Égypte, était de faire en sorte que tous les ministères (Finances, Énergie, Pétrole, Environnement, Commerce, Transports) partagent ces objectifs. Ce serait la clé de l'ouverture du financement pour les carburants propres et pour la mise en place de contrôles sur tous les véhicules en circulation et importés.

L'atelier Clean Fuel pour un air sain s'inscrit dans la continuité d'une série d'événements annuels organisés par le CEDARE dans le but de fournir un soutien aux politiques en matière de transport durable, les événements précédents ayant trait aux systèmes de transport intelligents et aux véhicules électriques. C'est un autre aspect de la collaboration prolongée entre le CEDARE et le ministère égyptien de l'Environnement dans le cadre de l'initiative mondiale pour une économie de carburant (GFEI) et du partenariat pour des carburants et des véhicules propres (PCFV), dont l'ARA est un partenaire actif.

LES DÉFIS DE MARPOL PASSÉS EN REVUE AU CAIRE

L'ARA et l'Egyptian General Petroleum Company (EGPC), en partenariat avec IPIECA (l'association mondiale de l'industrie pétrolière et gazière pour l'amélioration des performances environnementales et sociales), ont organisé un atelier conjoint le 19 juin à l'hôtel Dusit Thani au Caire, en Égypte. Il s'agissait de passer en revue l'impact en Afrique des modifications apportées par l'Organisation Maritime Internationale (OMI) pour ce qui est de la réglementation mondiale, ramenant la teneur en soufre du combustible de soutage des navires (MARPOL) à un maximum de 0,50% en poids à compter du 01.01.2020.

Les modifications apportées à l'Annexe VI de MARPOL en 2020 constituent le changement le plus significatif des industries du raffinage, de l'expédition et du soutage de navires depuis des décennies.



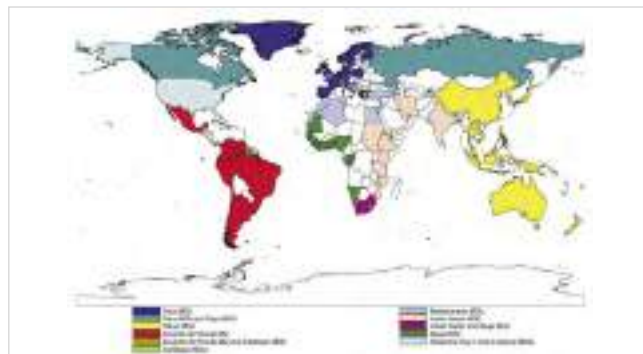
L'atelier s'est focalisé sur les impacts panafricains de ce changement de réglementation sur l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement en combustible de soutage, y compris sur les préparatifs nécessaires pour les exploitants de navires et pour les armateurs.

AUCUN RETARD

M. Eddy Van Bouwel, représentant d'IPIECA à l'OMI, a présenté aux délégués un bref historique du processus MARPOL et a envoyé un message clair : **aucun retard n'est envisageable**. En mai 2019, 94 États membres avaient ratifié l'annexe VI, ce qui représentait l'équivalent de 96,71% du tonnage mondial. Le dernier ajout en date a été le Gabon en avril 2019. M. Van Bouwel s'attend à ce que le taux de conformité soit élevé, soit 90% du commerce maritime mondial transitant par les ports signataires et représentant plus de 95% des soutes achetées par des navires sous pavillon des pays signataires de l'annexe VI.



M. Van Bouwel a présenté les différents rôles et les obligations des États titulaires du pavillon et des États détenteurs de l'autorité portuaire en matière de contrôle, lesquels sont liés à l'ONU par le biais de 9 protocoles d'accord et des garde-côtes américains.



Il a souligné le rôle crucial joué par l'industrie pétrolière afin de dissiper les craintes selon lesquelles le changement de qualité du carburant pourrait potentiellement augmenter les risques pour la sécurité des navires. Il a souligné qu'il importait de veiller à ce que les exploitants de navires disposent d'informations adéquates sur ces risques potentiels, de manière à ce qu'ils puissent prendre les mesures appropriées afin de les atténuer. Cela impliquera, de fait, une relation beaucoup plus transparente et ouverte entre le fournisseur et le navire sur la manière dont le carburant a été produit ou mélangé. Ce besoin de directives sectorielles appropriées traitant de l'impact des nouveaux mélanges de carburants ou de types de carburants sur les systèmes de carburant et sur les machines a conduit l'IPIECA à collaborer avec d'autres parties prenantes afin d'élaborer ces recommandations. L'ARA participe activement à ces discussions par l'intermédiaire du groupe de travail de l'IPIECA sur les questions maritimes. Les directives sectorielles communes (entre les secteurs de l'approvisionnement en carburant et des transports maritimes) devraient être prêtes en août et un programme d'apprentissage en ligne gratuit devrait être disponible en octobre.

L'atelier a examiné le type de mélanges de carburants maritimes qui apparaîtront dans les faits après 2020, plutôt que de se cantonner à des modèles théoriques. La demande en combustibles de soutage à 0,50% de soufre sera probablement satisfaite par un mélange de composants (distillats, GOSV, LSSR, résidus à faible teneur en soufre) et de nouvelles formulations de fuel oil au fur et à mesure de l'évolution du marché et de la création de nouveaux flux. Les nouvelles formulations dépendront des initiatives prises par les fournisseurs individuels pour se conformer à la norme ISO 8217:2017 actuelle avec une limite de taux de soufre de 0,50%. L'ISO 8217 tiendra compte de tout nouveau développement lors du prochain cycle de révision pendant que le l'ISO & la CIMAC (fabricants de moteurs marins) élaborent de nouvelles directives pour compléter l'ASTM D4740 (le « test ponctuel »).

Les études de modélisation de la disponibilité du carburant ont mis en évidence les principaux aspects de la qualité du carburant qui nécessiteront l'attention des exploitants de navires soit :

- Le point d'éclair
- Le point d'écoulement
- La stabilité
- La compatibilité

EN ATTENTE DU PAS

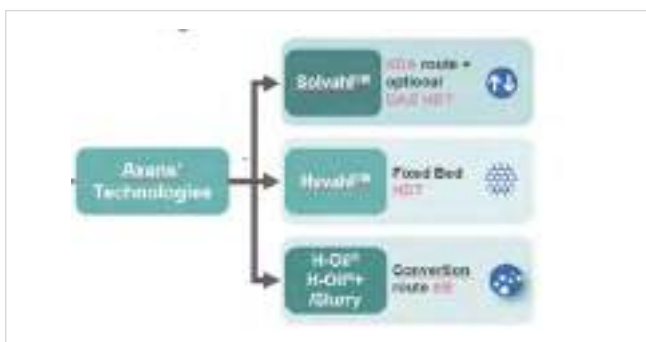
Une spécification temporaire ISO sera publiée au troisième trimestre 2019 et est attendue avec impatience par les fournisseurs et les acheteurs de soutes. Cette « spécification publiquement disponible » communément appelée PAS (PAS 23263) sera utilisée conjointement avec l'ISO 8217:2017 ou les éditions antérieures. Le PAS n'introduira pas de nouvelles spécifications ni un tableau supplémentaire pour les carburants à 0,50% de S, mais fournira des orientations générales applicables à tous les carburants à 0,50% de S, y compris la teneur en soufre, le point d'éclair, la viscosité cinématique, les propriétés d'écoulement à froid, les caractéristiques d'allumage, les fines de catalyseur et stabilité. Il est important de noter que l'Annexe D du PAS comprendra des considérations sur le mélange des carburants, des informations sur les tests de compatibilité avant la livraison ainsi que d'autres méthodes de test pouvant être utilisées pour évaluer la stabilité et la compatibilité des carburants.

IMPACT SUR LE RAFFINAGE

Les fournisseurs de technologie de raffinerie Axens et Honeywell UOP ont tous deux présenté les options de production de combustibles à usages maritimes disponibles. Honeywell UOP a présenté ses options de valorisation des résidus :

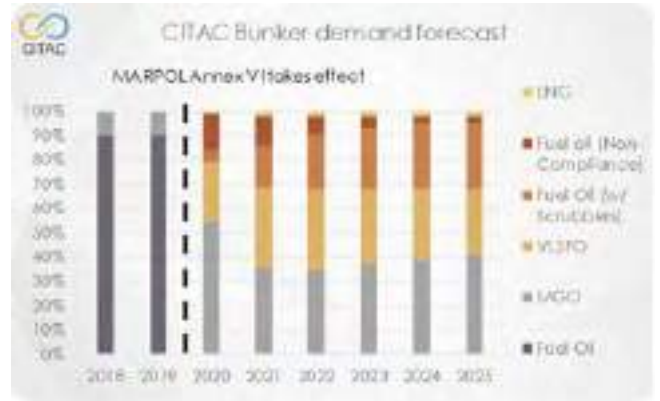


Alors qu'Axens a présenté les siennes :

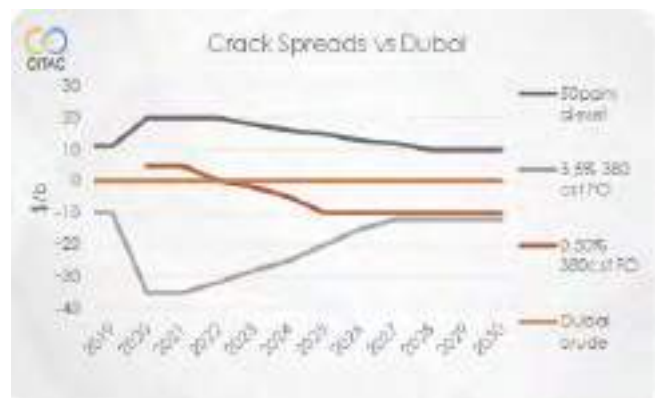


Toutes ces options comportent des investissements importants pour les raffineurs sur un marché qui demeure extrêmement incertain, la composition des combustibles de soutage devrait changer radicalement et continuer à évoluer. M. James McCullagh, Directeur Exécutif de la société de conseil en aval africain, CITAC Africa, a décrit l'évolution attendue des prix et de la demande pour les différents carburants. Il a souligné les nombreuses variables inconnues :

en matière d'approvisionnement, il est fort probable que le gasoil maritime en sorte vainqueur initialement, en concurrence avec le diesel domestique ; les installations d'épurateur sur les navires se poursuivront au début des années 2020 et se stabiliseront finalement pour ensuite retomber ; l'utilisation de carburants non conformes sera difficile : les risques d'atteinte à la réputation, d'assurance et de financement dissuadant leur utilisation.



M. McCullagh a émis le postulat que selon l'avis général, les marges de craquage du distillat et du HSFO vont fortement diverger en 2020, mais que vers le milieu/la fin des années 2020, l'avantage de posséder un épurateur s'atténuera considérablement et disparaîtra peut-être même. Les projets de destruction des raffineries de fuel oil à haute teneur en soufre se poursuivront; Les marges de raffinage seront ré-étalonnées afin de répondre à la demande du marché avec un impact sur tous les produits; Le gasoil sous vide constituera un produit clé essentiel au fur et à mesure que la concurrence pour sa valeur évoluera (GPL, essence, distillat moyen); les valeurs d'huile de base lubrifiante seront impactées; et il est extrêmement difficile de prévoir les différentiels pour ce qui est de différentes qualités de brut, mais ces derniers joueront un rôle déterminant pour ce qui est des décisions d'investissement au sein des raffineries.



À la fin de l'atelier, les délégués ont exprimé leur entière satisfaction quant à la profondeur des débats et le dernier mot a été laissé à Eddy Van Bouwel de IPIECA. « Les éléments

importants à court terme sont la stabilité et la compatibilité du carburant, la disponibilité du système de compte rendu de non-disponibilité du Fuel Oil ainsi que détaillé par l'OMI fondé sur le concept de « meilleurs efforts »; veiller à ce qu'il y ait un minimum de types de carburant à bord afin de permettre la ségrégation; et le soutien pour l'élaboration d'un plan de mise en œuvre du navire. En bref: **PLANIFICATION et PRÉPARATION de la part de TOUS LES ACTEURS demeurent LA CLÉ.** »

Des copies de toutes les présentations sont disponibles pour les membres de l'ARA et les sponsors sur le site web de l'ARA ou sur demande à info@afrra.org.



LA SADC AVANCE VERS L'HARMONISATION REGIONALE DES NORMES PETROLIERES

La Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC) et ONU Environnement ont organisé, le 6 et 7 juin 2019 à Boksburg, à la périphérie de Johannesburg, en Afrique du Sud, un atelier régional pour l'Afrique australe sur l'harmonisation de la qualité des carburants et les normes d'émission des véhicules. L'objectif était de discuter de l'harmonisation régionale des carburants moins polluants et des normes d'émissions des véhicules de manière coordonnée..

Les pays qui ont participé à l'atelier étaient les suivants : Angola, Botswana, RDC, Eswatini (anciennement Swaziland), Lesotho, Malawi, Maurice, Mozambique, Namibie, Seychelles, Afrique du Sud, Tanzanie, Zambie et Zimbabwe.

En outre, il y avait des représentants d'organismes internationaux et régionaux. Il s'agissait notamment du Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE), représenté par ses bureaux régionaux du Kenya et de l'Afrique du Sud, le Réseau d'information sur la pollution atmosphérique pour l'Afrique (APINA). Il y avait également des représentants de la Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC), de l'Association sud-africaine de l'industrie pétrolière (SAPIA) et du Conseil international pour le transport propre (ICCT) des États-Unis, ainsi que de la East Africa Community (EAC).

L'atelier a été co-organisé par l'APINA par l'intermédiaire de l'Institute of Environmental Studies de l'Université du Zimbabwe, du PNUE et de l'ICCT.

Les sujets de discussion ne couvraient pas seulement les défis que posent les carburants pour l'environnement, mais abordaient également la question des normes relatives aux véhicules. À l'unanimité, il a été accepté qu'à mesure que l'on travaillait sur les normes relatives aux carburants, il fallait également les examiner pour les véhicules. Les normes relatives aux carburants et aux véhicules doivent être considérées comme un système unique et non comme des systèmes différents, si l'on veut que l'aspect environnement propre soit conforme aux objectifs visés.



Délégués de l'atelier SADC du PNUE sur les carburants et les émissions des véhicules

M. Evans Mauta, responsable du Groupe de Travail sur les spécifications de l'ARA, a présenté la politique de l'ARA sur les carburants propres. L'atelier a abouti à des recommandations similaires à la feuille de route de l'ARA pour la mise au point simultanée de carburants et de normes de véhicules plus propres. Au sein de la SADC, il faut harmoniser les délais réels d'application de chaque norme afin de s'assurer que les réalités pratiques de la progression ne sont pas oubliées.

LES GROUPES DE TRAVAIL SE RÉUNISSENT AU CAP

Les réunions des Groupes de Travail se sont tenues à la veille de l'assemblée générale avec pour objectif de faire le bilan des activités de l'exercice écoulé 2018–2019 et de présenter et discuter des défis qui se posent à chaque Groupe de Travail.

1. LE GROUPE DE TRAVAIL RHSEQ

Après avoir passé en revue les activités de l'exercice écoulé et les recommandations émises lors des différentes réunions*, les participants se sont concentrés sur les défis pour l'année à venir, à savoir :

- L'évolution des spécifications/des normes environnementales et la mise aux normes des carburants :
 - L'ARA a publié sa politique et feuille de route en matière de spécifications applicables aux carburants en Afrique et s'engage à travailler avec les gouvernements et institutions pour sa réalisation : passage à AFRI4 en 2020 et AFRI5 en 2025 (gasoil à 50 ppm et essence à 150 puis 50 ppm de soufre et 1 ppm de benzène). Ceci implique des investissements lourds pour acquérir de nouvelles unités.
 - Les difficultés à trouver les financements ainsi que les solutions à déployer pour la mise à niveau des unités sont des défis que le groupe RHSEQ partage avec le groupe Spécifications. Des réflexions sont ainsi engagées dans le cadre des réunions conjointes sur les choix technologiques et les possibilités d'adaptation pour les raffineries, ainsi que leurs plans de financement, les politiques de gestion du parc véhicule et de la qualité de l'air et, par conséquent, les politiques internes à développer par les raffineries africaines (respect des nouvelles normes, spécifications nationales et internationales, responsabilités sociétales à assumer, nécessité de s'engager dans les actions de développement durable, implication accrue des associations « vertes », etc.) ;
- L'impact des grosses raffineries de l'Asie et des futures raffineries africaines :
 - Les flux importants de produits de qualité et à faibles coûts en provenance des autres continents, particulièrement de l'Asie, avec ses grosses raffineries complexes viennent modifier la stabilité des anciennes raffineries peu compétitives. Les nouvelles raffineries africaines, si elles sont construites, vont également concurrencer les anciennes.
 - Il est cependant intéressant d'observer certains défis exécutés par les raffineries africaines durant ces dernières années, malgré les contraintes économiques pour s'imposer dans des environnements souvent hostiles: les raffineries du Niger et du Tchad

construites avec l'aide des pétroliers chinois, l'upgrade du reformeur de la SONARA au Cameroun, le programme Clean Fuels pour la désulfuration et l'isomérisation des carburants dans les raffineries sud-africaines et les projets SONATRACH en Algérie pour la désulfuration, l'isomérisation et le reformage ;

- La réduction de la consommation énergétique des raffineries. On note les consommations énergétiques élevées de nos raffineries. Il est donc nécessaire d'investir dans des projets de réduction de la consommation énergétique pour être compétitif ;
- La production de marins fuels à faible teneur en soufre. L'Organisation Maritime Internationale (IMO) a adopté en octobre 2006 au titre de la convention Marpol (Maritime Pollution), des règles plus strictes concernant les émissions de soufre à l'intérieur des zones dites SECA (Sulphur Emission Control Area). La teneur en soufre des carburants marins passe à un seuil de 0,5% en 2020 (contre 3,5% aujourd'hui) et devrait être appliquée à l'ensemble des mers et océans. Les raffineries n'ont pas d'unités de production de fuels à basse teneur en soufre, il est donc nécessaire d'investir pour respecter cette spécification. Il faut noter l'inquiétude des armateurs, mais aussi des raffineurs. Pour les raffineries africaines qui traitent des bruts BTS, il faut voir la possibilité de valorisation de leur production.

2. GROUPE DE TRAVAIL SPÉCIFICATIONS

Les activités l'exercice écoulé et les recommandations émises lors des différentes réunions* ont été passées en revues. Par la suite, les participants ont alors abordé les sujets à traiter pour le futur :

- Les additifs pour carburants: M. John Wash, d'Afton Chemical, a fait un exposé sur les additifs, en plus du "document d'orientation sur les additifs" distribué précédemment.
- Le suivi de l'Annexe MARPOL :
Les points saillants ont été partagés sur ce sujet, qui a dominé à juste titre la discussion en raison de l'effet qu'il est susceptible d'avoir sur le continent africain. Les participants ont été informés que des réunions avec l'APIECA et l'OMI sur les lignes directrices ont eu lieu et se poursuivront à l'approche de 2020. M. David Bleasdale de la CITAC représente ARA à ces réunions et rapporte à M. Evans Mauta, de la raffinerie Indeni, le leader du Groupe de Travail, et à l'ARA.

Les participants ont été informés que les directives générales sur le traitement et l'assurance qualité étaient désormais en place (voir l'article sur l'atelier MARPOL tenu au Caire) ;

- L'élaboration de l'AFRI-6
Certains paramètres de l'Afri-6 ont suscité des préoccupations de la part de différentes parties prenantes, ce qui a conduit à reporter la question à la prochaine réunion pour finalisation. En raison des préoccupations soulevées, M. Mauta a indiqué qu'une approche systématique de l'élaboration des normes suivait son cours et le sujet restait ouvert.

3. GROUPE DE TRAVAIL STOCKAGE/ DISTRIBUTION

Les participants ont passé en revue les activités l'exercice écoulé et les recommandations émises lors des différentes réunions.*

Durant l'année à venir, le Groupe de Travail abordera les défis suivants :

L'organisation du groupe

- La constitution d'une équipe de suivi opérationnelle et stratégique ;
- La dynamisation du groupe de travail par la constitution de noyaux durs par région géographique ;
- L'animation d'une base de données et d'échanges d'informations sur la profession.

L'organisation d'ateliers et de séminaires de formation

- L'organisation d'atelier : QHSE dans les opérations de stockage, transport et distribution en collaboration avec le Groupe de Travail Raffinage, retour d'expériences accidents incidents ;
- L'organisation de séminaires de formation sur les différents métiers

La conception de référentiels

- Les plan antipollution et moyens de préservation qualité des produits (pollution, contamination ...) ;
- Le référentiel d'inspection de contrôle et normes ;
- Le référentiel des activités : transport, stockage, conservation et distribution ;
- Les procédures de contrôle visuel, CND, porosité ;
- L'instrumentation numérique (scan, télé jaugeage, ...)

4. REGULATIONS WORKGROUP

Les activités l'exercice écoulé et les recommandations émises lors des différentes réunions* ont été passées en revue. **Les défis soulevés par les participants concernent :**

Des défis infrastructurels relatifs aux :

Pipelines

- Peu de région en Afrique subsaharienne arrivent à couvrir la demande pour justifier les dépenses. Le Kenya et l'Afrique du Sud s'avèrent commercialement viables, tandis que la ligne Beira/Zimbabwe fonctionne à pleine

capacité. En revanche, le réseau nigérian d'pipelines est sous-utilisé et ne fonctionne pas bien ;

Camionnage :

- Le coût élevé du camionnage conduit à des appels en faveur d'alternatives au transport routier ;
- La mauvaise sécurité routière entraîne des accidents L'augmentation du trafic et les dommages causés aux routes créent la nécessité de diversifier les chaînes d'approvisionnement en Afrique ;
- La question de la nécessité de camions plus gros, de trains routiers ;
- Le besoin d'un entretien plus accru des réseaux routiers qui sont davantage endommagés par des véhicules plus lourds ;
- De nouveaux réseaux routiers sont nécessaires pour satisfaire l'augmentation du trafic commercial

Transport ferroviaire

- Le transport ferroviaire constitue une excellente méthode de distribution à l'intérieur du pays car il offre un mode de transport flexible, ne nécessitant pas un fond de roulement important et à faible risque lié au prix des produits. Cependant, là où les pays disposent de systèmes ferroviaires, ils sont pour la plupart inefficaces ;
- Les mauvaises conditions d'exploitation, l'inadéquation du matériel roulant, le manque d'entretien et l'absence de systèmes d'information permettant de planifier les livraisons et les itinéraires ont entraîné une augmentation des coûts d'exploitation ;
- Toutefois, un certain nombre de projets sont en cours, notamment en Afrique de l'Est, où Qalaa du Caire investit dans un corridor privé reliant la Méditerranée à l'océan Indien ;
- Un projet de liaison ferroviaire entre le port de Djibouti et Addis-Abeba en Ethiopie est en cours.

Des défis opérationnels concernant :

- Le contrôle inadéquat des importations et des exportations de carburant aux frontières ;
- Le mélange illégal du diesel avec de la paraffine et autres adultérations (huiles usées, par exemple) ;
- La livraison directe des dépôts étrangers aux points de vente dans d'autres pays ;
- Les faiblesses dans le suivi des opérateurs agréés (distributeurs et transporteurs) ;
- La contrebande de produits pétroliers à travers des frontières poreuses ;
- L'absence de synchronisation du niveau des taxes, des prélèvements et des marges, ce qui entraîne d'énormes différences de prix à la pompe entre pays voisins et encourage la contrebande.

* Ces activités et recommandations ont été relatées dans la newsletter n26 de décembre 2018 et n25 de Juillet 2018. Elles sont disponibles sur demande à info@afrra.org.

LES NOUVEAUX MEMBRES DE L'ARA

L'ARA est heureuse d'annoncer que **Astron Energy** (Afrique du Sud), **Ministère du Pétrole du Niger** (Niger) et **Uganda National Oil Company** (Ouganda) sont devenus membres de l'ARA.



PROCHAINS ÉVÉNEMENTS

RÉUNIONS DE GROUPE DE TRAVAIL

19 septembre 2019

Réunion conjointe des Groupes RHSEQ et Spécifications

Lusaka, Zambie

20 novembre 2019

Réunion conjointe des Groupes Stockage & Distribution et Régulation

Accra, Ghana

21 mars 2020

Réunions des Groupes Spécifications, Raffinage & HSEQ, Régulation et Stockage & Distribution

Le Cap, Afrique du Sud

REUNIONS

11–12 juillet 2019

Laboratoires & Audits QHSE

Ouagadougou, Burkina Faso

20 septembre 2019

Comité Exécutif

Lusaka, Zambie

19 novembre 2019

Comité Jet

Accra, Ghana

23 janvier 2020

Comité Exécutif

Genève, Suisse

22 mars 2020

Comité Exécutif

Le Cap, Afrique du Sud

SEMINAIRES

5 au 7 Août 2019

Second Atelier dédié au Butane

Sénégal, Dakar

FORMATION

10–11 octobre 2019

Formation Laboratoires

11–12 décembre 2019

Formation Stockage, Transport and Distribution

FORUM STOCKAGE ET DISTRIBUTION DE L'ARA

21–22 novembre 2019

Accra, Ghana



ARA WEEK

23–25 mars 2020

Le Cap, Afrique du Sud

POUR PLUS D'INFORMATIONS, RENDEZ-VOUS SUR LE SITE WEB WWW.AFRRA.ORG/FR/EVENEMENTS