

DANS CETTE ÉDITION :

- 1 ARA WEEK 2019 : Renforcer l'investissement dans l'aval pétrolier africain
- 2 Le Forum de l'ARA sur la chaîne d'approvisionnement du secteur aval pétrolier
- 3 La corrosion en milieu industriel et marin
- 3 La chaîne logistique du gaz butane
- 4 2^{ème} édition du colloque JET FUEL
- 6 Le groupe de travail sur les spécifications se réunit à Addis
- 7 La réunion conjointe des Groupes de Travail Stockage & Distribution et Régulation
- 8 Les audits sécurité
- 8 Les essais circulaires inter-laboratoires
- 8 Nouveaux Membres de l'ARA
- 8 Prochains événements



NEWSLETTER

Edition n° 26 | décembre 2018

African Refiners & Distributors Association

جمعية المكررين والموسقين الأفارقة

Association des Raffineurs & Distributeurs Africains

RENFORCER L'INVESTISSEMENT DANS L'AVAL PÉTROLIER AFRICAIN

Les débats sur le prix du pétrole brut et la production de pétrole en Afrique sont multiples, mais ils ne tiennent pas compte de l'importance que revêt la fourniture de produits pétroliers propres, à des prix compétitifs afin de gagner, de manière efficace et sûre, la bataille visant à satisfaire une demande croissante.

Lors de la conférence de cette année, l'ARA cherchera à souligner la nécessité de renforcer les investissements dans tous les secteurs aval de l'industrie pétrolière africaine : le raffinage, le stockage et la distribution, les opérations portuaires, l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement, le capital humain, la sécurité, la sûreté et l'environnement.

Tous les délégués auront l'opportunité de partager des solutions afin de faire face aux nombreux défis qui attendent l'industrie pétrolière en aval de l'Afrique à l'avenir. Les conférences précédentes avaient rassemblé plus de 600 acteurs clés du secteur aval pétrolier de l'Afrique du Nord et de l'Afrique subsaharienne ainsi que des acteurs internationaux. Des représentants de raffineries africaines, de ministères, de banques, de régulateurs, d'importateurs, de distributeurs, de sociétés de stockage, de sociétés de marketing et de fournisseurs d'équipements technologiques et de raffineries devraient être encore davantage de la partie cette année.

2019

LE CAP, AFRIQUE DU SUD

ARA WEEK

25-29 MARS

L'ARA WEEK 2019 offrira à tous les délégués la possibilité de se forger un réseau au sein de l'industrie de l'aval africain, d'écouter les professionnels internationaux et de se familiariser ainsi avec les dernières tendances et les innovations du secteur, de partager leurs expériences avec des entreprises panafricaines et internationales et de passer en revue les nouveaux développements et services technologiques.

Appel à communications : si vous souhaitez proposer une présentation sur l'un des sujets suivants, vous êtes priés de nous contacter sur info@afrra.org : *renforcer l'investissement dans le secteur aval pétrolier en Afrique notamment le raffinage, le stockage et la distribution, les opérations portuaires, l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement, le capital humain, la sûreté, sécurité et environnement.*

Pour en savoir plus sur la façon de participer à l'ARA WEEK 2019 et pour de plus amples informations sur les conditions d'adhésion à l'ARA et les possibilités de sponsoring, veuillez contacter l'ARA à l'adresse info@afrra.org.

FORUM DE L'ARA SUR LA CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT

DAKAR 30-31 OCTOBRE 2018



Environ 100 personnes de 17 pays ont assisté au forum organisé cette année au magnifique hôtel Radisson Blu sur la corniche à Dakar, avec le soutien de la Société africaine de raffinage, représentée par son Directeur Général, M. Serigne Mboup, lequel aura grandement contribué au succès de cet événement.

Le thème du Forum de cette année était « *Parvenir à une chaîne d'approvisionnement africaine des produits pétroliers sûre, durable et efficace* » et les sujets abordés étaient axés sur ce thème. Les différents intervenants de l'industrie se sont centrés sur deux thèmes principaux :

- Améliorer et réguler la qualité des produits pétroliers
- Améliorer l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement et les pratiques d'exploitation

Après l'allocation d'ouverture du Président de l'ARA, M. Hillaire Kabore, M. Cheikh Bedda, Directeur des Infrastructures et de l'Energie à l'Union Africaine à Addis-Abeba, a mis en exergue certaines questions économiques auxquelles sont confrontés les pays africains, notamment les problèmes de qualité de l'air en Afrique. Il a déclaré que l'Union Africaine soutiendrait tous les efforts déployés afin de résoudre ces problèmes et a reconnu les efforts inexorables déployés par l'ARA afin de promouvoir les meilleures pratiques en matière de carburants sur le continent par le biais de la politique de l'Association.

Le Directeur Général de la raffinerie de la SAR a souhaité la bienvenue à Dakar à tous ceux présents et a donné un aperçu des projets au sein de la raffinerie pour l'avenir.



M. Hippolyte Bassole de la Sonabhy, responsable du Groupe de Travail sur le stockage et la distribution d'ARA, et M. Daouda Ndiaye de Senstock, ont effectué une présentation le premier jour de la conférence sur les questions d'efficacité de la chaîne d'approvisionnement et de la qualité des produits. Lors d'une séance de clôture, M. Pape Deme de la société de régulation sénégalaise, la CNH, a passé en revue les efforts locaux pour promouvoir l'efficacité de l'approvisionnement.

M. Tony Ogbuigwe, conseiller régional de l'ARA pour la CEDEAO, a informé les participants des progrès de l'étude sur les moyens d'améliorer la qualité des produits au sein des quinze pays de la CEDEAO. Il a particulièrement félicité le Ghana pour son effort novateur visant à introduire des spécifications AFRI 4 (50 ppm de soufre).

Une présentation spécialisée de S&P Global Platts sur la limite de 0,5% de teneur en soufre imposée par l'OMI aux combustibles de soute, qui sera introduite à partir de 2020, a mis en lumière les bonnes et les mauvaises nouvelles pour les raffineurs africains, avec des exemples concrets de projets au Nigeria et en Turquie.

La deuxième journée a été consacrée à l'amélioration des pratiques administratives et les présentations ont été réalisées par Total (sécurité du camionnage), Alpha Maintenance (efficacité des réservoirs), Soudotec (protection contre le débordement des réservoirs) et GESTOCI (prévention des pertes). La journée s'est clôturée par une présentation de la NPA du Ghana qui a mis en exergue dans quelle mesure une réglementation solide pouvait promouvoir l'efficacité du marché.

Le président de l'ARA a remercié tous les participants pour ce forum couronné de succès et a rappelé aux participants qu'il espérait les voir à l'ARA WEEK au Cap à compter du 25 mars 2019.

Le Forum a été clôturé par Mme Aminata Ba, Directeur de Cabinet du Ministère du Pétrole et de l'Énergie, qui a remercié tous les participants d'être venus à Dakar pour cette importante conférence.

Après la conférence, la SAR a invité tous les participants à visiter la raffinerie et à les rejoindre pour un dîner dans le célèbre restaurant Terrou-bi.

LA CORROSION EN MILIEU INDUSTRIEL ET MARIN



Séminaire organisé par le Groupe de Travail RHSEQ du 03 au 04 juillet 2018 à Pointe Noire au Congo-Brazzaville

Le séminaire a traité des moyens pour lutter contre la corrosion, ses aspects conceptuels mais également des retours d'expériences.

A la suite d'un premier colloque tenu du 24 au 25 Octobre 2013 à Casablanca, des mises à jour et des constats ont permis aux participants de proposer les recommandations suivantes :

- Approfondir les analyses sur la corrosion au niveau du circuit de tête (qualités, matières des produits et matériaux à mettre en tête de colonne, fréquence d'analyses de la teneur en fer, monitoring du point de rosée) ;
- Partager à travers le site de l'ARA des informations sur les témoins de corrosions (utilisation, fournisseurs), sur les technologies nu-bolt ainsi que sur leurs fournisseurs. Partager des informations sur l'intérêt de la protection cathodique sur les pipelines ; sur le scanning des bacs par la méthode MFL ; sur les types et systèmes de peintures :



normes, conditions, garanties ; des informations Acquérir pour le service inspection, le matériel permettant de vérifier la nuance de la matière ; un monitoring de l'injection des produits chimiques et la mesure de son efficacité.

- Etablir une procédure de pré-réceptions des pipelines ;
- Réaliser une revue HAZOP en cas de changement des conditions d'exploitation des bacs et des pipelines ; des revues de conception sur les équipements critiques à chaque changement des conditions d'exploitation ;
- Revoir les critères d'autorité et d'indépendance des services inspection et sécurité ;
- Voir la possibilité de mettre en place des bacs dédiés aux slops ;
- Préférer des marches en caillebotis galvanisés à chaud pour les escaliers des bacs ;
- Préférer des assemblages boulonnés pour les équipements extérieurs ;
- Systématiser la mise en place des plans d'inspection des équipements statiques et mettre en place les moyens de remontée d'informations et demande d'inspection par les exploitants ;
- Voir avec les fournisseurs et constructeurs les procédures d'exploitation et de maintenance des écrans flottants.

LA CHAÎNE LOGISTIQUE DU GAZ BUTANE

Cet atelier, organisé conjointement par les Groupes de Travail Stockage & Distribution et Régulation, du 22 au 24 août 2018 à Ouagadougou au Burkina Faso, fût entièrement dédié au butane.

L'atelier avait pour but d'aborder les thèmes suivants :

- Production et stockage de GPL ;
- Points de comptage produit dans un terminal gazier ;
- Approvisionnement et stockage du butane ;
- Politique de promotion du GPL au Ghana ;
- Distribution du butane au Burkina Faso ;
- Butanisation au Sénégal ;
- Fabrication et requalification de la bouteille de gaz à l'usine de la PETROCI ;
- Le projet d'élaboration d'une stratégie régionale pour le GPL par la CEDEAO.

Les participants ont fait les recommandations suivantes :

- Aux Etats, par le biais de leurs agences de régulations, de faire des études nécessaires pour la définition du cadre réglementaire et économique permettant de réaliser les infrastructures mutualisées ;
- Aux organismes régionaux de faire des études nécessaires pour l'harmonisation du cadre réglementaire et économique permettant de réaliser les infrastructures mutualisées ;
- Aux Etats d'établir un cadre de concertation entre les acteurs du secteur et les gestionnaires d'infrastructures portuaires ;
- A l'ARA de sensibiliser ses membres sur l'importance de ces étalonnages dans le cadre réglementaire ;
- Aux opérateurs de raffineries, d'appointements, de pipe et de dépôt de définir et communiquer leurs besoins ;
- Aux prestataires de service de réaliser une analyse de rentabilité pour définir l'opportunité d'investissement ;

- Aux Etats, par le biais de leurs entités concernées, de faire des études nécessaires pour la définition des politiques nationales cohérentes de gestion des emballages GPL ;
- Aux organismes régionaux de faire des études nécessaires pour l'harmonisation des politiques sous régionales cohérentes de gestion des emballages GPL ;
- A l'ARA de faire un point comparatif et historique de l'évolution des différentes politiques de subvention du butane
- Proposer aux Etats des mécanismes tarifaires durables du butane permettant la rentabilité des investissements ;
- Aux organismes régionaux de définir et d'harmoniser les normes de fabrication et d'entretien des emballages de gaz butane ;
- Aux Etats de mettre en place des dispositifs contraignants en vue de faire respecter les normes et d'éliminer les emballages non conformes ;
- Aux Etats de rendre cohérentes les politiques fiscale et douanière relatives aux aciers et intrants destinés à la fabrication locale des emballages d'une part et l'importation des emballages d'autre part ;
- Aux Etats de mettre en place des facilités tarifaires douanière pour la circulation des emballages destinés à la requalification ;
- Aux organismes régionaux de définir et d'harmoniser les normes sur les installations et les équipements ;
- Aux Etats de mettre en place des dispositifs contraignants en vue de faire respecter les normes sur les installations et les équipements ;

- A la CEDEAO de conduire son étude à son terme et de mettre en œuvre toutes les recommandations qui en seront issues en les félicitant d'ores et déjà pour le travail accompli.



LA 2^{ÈME} ÉDITION DU COLLOQUE JET FUEL ADDIS ABEBA, 28 NOVEMBRE 2018

La 2^{ème} édition du colloque JET FUEL tenue à Addis Abeba le 28 novembre 2018 à l'Hôtel Radisson Blu a regroupé plus d'une trentaine de participants venant de 13 pays : Ethiopie, Côte d'Ivoire, Sénégal, Ghana, Madagascar, RDC, Sierra Leone, Mauritanie, Cameroun, EAU, UK, France et Canada.

L'ouverture officielle de ce colloque a été faite par **Monsieur Koang Tutlam, Ministre des Mines et du Pétrole** de la République d'Ethiopie.

Au cours de ce colloque onze présentations ont été effectuées aussi bien pour partager des expériences vécues par les acteurs de la chaîne de production et d'approvisionnement du JET FUEL que par des experts qui ont mis leur savoir-faire et leurs recommandations au service des participants.

LES CONSTATS SUIVANTS ONT ÉTÉ FAITS

Le JET FUEL est un produit dont la chaîne d'approvisionnement est un secteur d'activité où le niveau de risque est très élevé pour la sécurité des personnes et la préservation de la qualité du produit, notamment en raison du nombre important d'intervenants depuis sa production jusqu'au consommateur final à savoir :

- Les producteurs, les tradeurs, les organismes nationaux d'importation
- Les laboratoires d'analyses, les inspecteurs etc.
- Les opérateurs logistiques primaires (pipeline, bateau de mer/barge)
- Les entrepôts d'approvisionnement/ et opérateurs dans le stockage
- Les opérateurs logistiques secondaires particulièrement le transport par camions
- Les services aéroportuaires : les dépôts et soutes d'avions
- Les autorités de l'aviation civile, les autorités aéroportuaires, les autorités locales

Cette multiplicité d'acteurs s'illustre par : des rôles différents, des responsabilités et des tâches différentes au niveau de toutes les étapes de ce segment d'activités ; des compétences différentes ; un niveau hétérogène de connaissances techniques, de sensibilisation au contrôle de la qualité en particulier parmi les acteurs de sociétés non pétrolières ; l'absence ou l'insuffisance de dispositions contractuelles qui fixent les obligations aux standards internationaux et déterminent les responsabilités ; l'insuffisance voire l'absence de textes officiels de régulation ; l'obsolescence des équipements, l'insuffisance régionale de laboratoires en nombre et en qualité (non agréés) quant à la fiabilité des analyses à effectuer ; l'insuffisance voire l'absence de nouvelles technologies ; stockage insuffisant, ...

Cela peut générer dans certains cas, des réactions variables et niveau de l'implication en cas de situations anormales (pénurie de carburant, incidents techniques, qualité de produit, etc.), avec un impact significatif potentiel en raison d'informations incompréhensibles, sous-estimées, non relayées ou partiellement relayées et par conséquent de mauvaises décisions prises.

Par ailleurs, sur le segment du transport, souvent ce sont de longues distances qui sont couvertes avec des risques accrus pour la sécurité, une maintenance insuffisante des équipements de transport, les risques de fraudes, les risques de contamination du produit par la poussière et la pluie, les diverses contraintes lors des passages frontaliers.

Il est constaté également l'impact des audits et contrôles insuffisants de cette chaîne logistique complexe.

Au cours des présentations, ces types de situations ont fait l'objet d'illustration de cas qui pourraient conduire à ces situations risquées avec des conséquences catastrophiques potentielles.

Outre les questions techniques liés à la chaîne d'approvisionnement du Jet fuel, l'aspect prix a été également traité. L'Afrique restera un importateur net de produits raffinés, y compris le JET FUEL et l'identification des prix reste située dans des centres de trading loin de l'Afrique (USGC, New York Harbor, Northwest Europe, Singapour).

Il est constaté un manque de référence et de repère régionaux africains. Ces contraintes incluent l'inadéquation entre les spécifications de produits et les événements sur des marchés lointains affectant les prix pour les raffineurs africains, les importateurs et les consommateurs.



CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

A l'issue des présentations et des riches débats, il a été retenu ce qui suit :

- Poursuivre la mise en œuvre de la feuille de route du 1^{er} colloque 2017 et la renforcer ;
- Conformément à ses engagements, L'ARA poursuivra les efforts nécessaires et indispensables de sensibilisation pour une prise de conscience plus accrue de tous les acteurs de la chaîne d'approvisionnement ;
- L'ARA contribuera à l'amélioration de la diffusion des normes internationales et invite tous les acteurs à partager ces normes et les bonnes pratiques. La présentation de l'Energy Institute, de Londres, a été particulièrement appréciée des délégués ;
- L'ARA organisera une formation dédiée à la chaîne d'approvisionnement du JET ;
- Il est recommandé d'accroître la communication et les connaissances techniques entre partenaires acteurs dans la

chaîne d'approvisionnement notamment locaux (aviation civile, autorités aéroportuaires, états importateurs...)

- L'ARA contribuera à sensibiliser les acteurs dans la mise à niveau des dispositions contractuelles selon les exigences internationales et qui permettent de définir les responsabilités et assurer une gestion efficace des interfaces ;
- L'ARA assistera tous les intervenants auprès de leurs autorités respectives pour assurer un cadre réglementaire et juridique adéquat pour sécuriser la chaîne d'approvisionnement à tous les niveaux ;
- Il est recommandé d'encourager l'investissement et accroître les frais de maintenance et de mise à niveau de tous les équipements sur toute la chaîne d'approvisionnement. Les frais consentis notamment pour sécuriser le transport et assurer l'intégrité du produit et la sécurité des biens et des personnes contribuent à faire des économies importantes et réduire des pertes humaines et financières qui peuvent être colossales (géolocalisation, trackers, éviter les vols, les accidents...)
- Il est recommandé de partager les retours d'expérience d'incidents et d'accidents qui pourraient survenir dans tous les segments de la chaîne d'approvisionnement ;
- Il est recommandé d'accroître le nombre de laboratoires agréés notamment sur un plan régional dotés d'équipements de mesure aux normes requises pour assurer la fiabilité des analyses et une meilleure exploitation de leurs résultats ;
- L'ARA renouvelle son engagement à donner la priorité au JET dans le cadre des essais circulaires inter-laboratoires et encourage les participants à identifier les non-conformités et en assurer la correction attendue ;
- L'ARA s'engage à donner la priorité au JET dans le cadre des missions d'audit effectuées. Tous les acteurs et intervenants sont invités à renforcer les actions d'audit et de contrôle dans leurs activités respectives ;
- L'ARA s'engage à organiser une 3^{ème} édition du colloque JET. Les membres identifieront les thèmes qu'ils souhaitent voir traités et transmettront leur proposition à l'ARA avant le 30 décembre courant.

Sur le plan des prix, les experts considèrent que l'Afrique pourrait développer des marchés régionaux et disposer de références régionales de prix. Des marchés locaux dynamiques, qui se négocient à des différentiels avec des benchmarks internationaux standard, sont possibles moyennant certains fondamentaux. Ceux-ci pourraient émerger par exemple au large de Lomé ou à Lagos, à la baie de Saldanha, à Durban ou à Mombasa, contre d'autres repères/références existantes actuellement.

L'Afrique a besoin de carburant JET FUEL à des prix justes. De plus, la mise en œuvre de l'OMI 2020 du fuel marine aura inévitablement un impact sur les flux commerciaux et les prix.



LE GROUPE DE TRAVAIL SUR LES SPÉCIFICATIONS SE RÉUNIT À ADDIS – VERS L'AFRI-6

Le 27 novembre, le Groupe de Travail sur les spécifications (GTS) composé de représentants de l'Éthiopie, du Cameroun, de la République démocratique du Congo, de la Mauritanie, du Sénégal, de Madagascar, du Sierra Leone, de la Côte d'Ivoire, de l'Algérie, la France et le Royaume-Uni, s'est réuni sous la présidence de Mme Benmouffok, Directrice des Opérations de l'ARA.

Une mise à jour de l'étude de la CEDEAO sur l'harmonisation et l'amélioration des spécifications des carburants et des normes d'émissions des véhicules a été présentée, indiquant qu'elle avait été lancée dans le but de soutenir l'amélioration de l'environnement pour la population. Le rapport de l'étude devrait être présenté le 17 décembre/Réunion de la CEDEAO en 2018. Une réunion de suivi avec les experts techniques de la CEDEAO est prévue en 2019, suivie d'une présentation aux ministres de la CEDEAO plus tard en 2019. La CEDEAO devrait élaborer une feuille de route pour améliorer la qualité de l'air, en coopération avec les parties en présence, y compris l'UNEP.

CHANGEMENTS DE SPÉCIFICATIONS DEPUIS L'AGA DE MARS 2018

Des changements importants ont été apportés en Égypte, notamment pour ce qui est des spécifications d'importation du 95 RON, qui passent à 1% de benzène, 42% d'aromatiques et qui est passé de 10 000 ppm à 1 000 ppm pour ce qui est de la limite de soufre au sein du gasoil.

Les niveaux de soufre au Togo ont été ramenés de 2500 à 50 ppm pour ce qui est de l'essence et de 10 000 à 50 ppm pour le gasoil. Ce changement est intervenu avant la réunion et est considéré comme important car, même si le Togo n'est pas un marché très important, il constitue une zone importatrice majeure pour tous. En effet, de nombreuses livraisons de navire à navire y ont lieu en haute mer, ce qui signifie également que si le Togo réduit sa teneur en soufre au détriment de la région élargie de la CEDEAO, cela pourrait susciter des inquiétudes quant à l'harmonisation et donner lieu à des problèmes techniques. La mesure des performances de lubrification est un bon exemple où l'utilisation d'additifs peuvent être nécessaires au sein du gasoil en raison de la teneur nettement inférieure en soufre, mais cette question semble avoir été abordée dans le cadre de la réduction de la teneur en soufre, comme il se doit. L'ARA est appelée à jouer un rôle important pour aider à assurer une planification adéquate et des transitions de spécifications, avec une meilleure compréhension des méthodes de test à utiliser.

Le dernier appel d'offres pour l'importation pour l'Éthiopie et Djibouti a vu le niveau de soufre être ramené de 1 000 à 500 ppm. Une exigence pour ce qui est du pouvoir lubrifiant a été introduite en parallèle.

MARPOL

M. David Bleasdale de CITAC a passé en revue la mise en œuvre de MARPOL en 2020.

Il a souligné qu'en raison du droit de la concurrence, il n'existait

pratiquement aucune coordination entre les fournisseurs et les entreprises de transport afin de mieux cerner la disponibilité des volumes pouvant répondre aux nouvelles normes de qualité, etc., ce qui laisse planer une forte incertitude sur la manière dont les marchés et les prix seront affectés.

De nouveaux risques pour l'activité maritime sont susceptibles de voir le jour car il est possible que différents carburants ne soient pas compatibles les uns avec les autres, par exemple si le combustible acheté récemment est incompatible avec le carburant déjà présent dans les réservoirs de stockage et les navires. Toutes les parties prenantes et les lignes directrices générales ont été notées au cours de la présentation : un projet de document sur les "meilleures pratiques" de l'OMI a été distribué lors de la réunion et sera mis à la disposition de tous les membres de l'ARA. La priorité principale demeure le fait de ne pas mettre le navire et son équipage en péril par le risque de panne moteur.

Les modifications apportées par MARPOL devraient entraîner des changements imprévisibles au niveau des marchés, avec des différences potentiellement très importantes en termes de flux de produits, de stockage en cuve, de stockage, etc.

On s'attend à plus de transparence sur le différentiel de prix attendu entre les carburants conventionnels et les nouveaux carburants conformes au début de l'année, ce au fur et à mesure que les agences de comptabilisation des prix (ARP) élargissent leur couverture en matière de rapports (Argus rapporte actuellement un différentiel d'environ 150 dollars par tonne, mais cet écart devrait se réduire à l'approche de la date butoir pour l'entrée en vigueur de la réglementation MARPOL).

Une des conclusions clé est qu'à l'avenir, les exploitants de navires se concentreront davantage sur la qualité du produit, la connaissance des composants mélangés et l'intégrité de la chaîne d'approvisionnement.

BRIEFING SUR LE MMT

M. John Walsh, de AftonChemicals, a présenté un aperçu du mmt®, un additif améliorant l'indice d'octane à base de manganèse, son rôle dans l'évolution des carburants propres, les diverses positions des parties prenantes sur l'additif et la position des régulateurs dans le monde alors qu'ils évoluent selon un itinéraire qui leur est propre vers une réduction des émissions des véhicules et des carburants propres. La conclusion a mis en exergue le fait que le mmt® reste inoffensif pour le système de réduction des émissions à condition que les recommandations de dosage soient bien maîtrisées.

AFRI 6

Une discussion sur les spécifications AFRI a été à l'agenda et



il a été noté que la date butoir fixée par l'ARA pour l'adoption minimale d'AFRI 5 dans toute l'Afrique était l'horizon 2030. Un débat a eu lieu pour savoir si cet horizon était tardif ou si la date devait être avancée. Après maintes discussions, une décision a été prise de laisser cette date inchangée. Le groupe a cependant estimé qu'il est important que l'ARA s'attèle à promouvoir l'objectif 4 du programme AFRI 4 dans l'ensemble de l'Afrique, à court terme (peut-être sur les deux prochaines années), afin de mener à bien un assainissement de la qualité de l'air par rapport à la situation actuelle, cela à condition d'améliorer les contrôles d'inspection et de maintenance sur le parc de véhicules, tant sur les véhicules importés que sur le parc de véhicules existant.

Le consensus général a mis en avant l'intérêt d'ajouter un niveau AFRI 6 afin de compléter les spécifications AFRI, ce dans le but de fournir une feuille de route africaine afin d'améliorer la qualité du carburant, l'AFRI 6 constituant un niveau de "meilleure pratique mondiale" conforme aux spécifications de carburant de la plus haute qualité au monde.

Après un débat exhaustif, un projet de date cible pour le nouvel AFRI 6 de 2035 a été convenu.

Tous les commentaires reçus par le Groupe de Travail, à la suite d'une vaste consultation des parties prenantes, concernant les limites de spécification AFRI 6 ont été examinés par le groupe et des discussions approfondies ont suivi, en se focalisant sur les paramètres suivants.

Octane

Il a été noté que la définition des spécifications de carburant constituait toujours un "équilibre" entre des priorités opposées et qu'il était important de trouver le bon équilibre pour l'Afrique, lequel pourrait être différent de celui de l'Europe. Par exemple, une augmentation de l'indice d'octane de 91 à 93 ou 95, générerait des inconvénients en termes d'augmentation de la consommation d'énergie et de carburant des raffineries, d'augmentation des émissions de CO₂ et de substances toxiques au sein du carburant (sous forme d'aromatiques et de benzène, par exemple). En effet un consensus s'est dégagé pour le maintien d'un niveau de 91 octanes sans la nécessité de changer le cap vers un niveau supérieur.

Soufre

Plusieurs délégués ont posé la question de savoir si la limite européenne de soufre de 10 ppm de soufre convenait à l'AFRI 6

et ont indiqué que 30 ppm semblaient amplement suffisantes, rappelant au groupe que le traitement nécessaire pour atteindre la barre des 10 ppm de soufre augmentait considérablement pour les raffineries. En effet, des études réalisées par des constructeurs et des constructeurs automobiles démontrent que le carburant à 30 ppm de S permet d'atteindre les mêmes objectifs de qualité de l'air que le 10 ppm.

Un vote informel a eu lieu sur le projet de teneur en soufre pour AFRI 6 et le groupe a conclu en précisant que le projet de teneur en soufre pour l'essence AFRI 6 et le diesel devait être compris entre 20 et 30 ppm.

MMT

Il a été noté que les constructeurs automobiles ont pour politique de ne requérir aucune présence de métal au sein des carburants. Cependant, même si une volonté existe de se montrer respectueux envers les constructeurs automobiles, leur politique de lobbying (telle que la WWFC – Worldwide Fuel Charter) comporte de nombreux éléments qui ne font pas toujours l'unanimité. Après discussion, le groupe a suggéré qu'une limite de 18 mg Mn/l soit introduite rétrospectivement pour le mmt® au niveau de l'AFRI 5 et une limite de 6 mg Mn/l pour l'AFRI 6. Un consensus général s'est dégagé autour de ces projets de limites.

Il a été noté que bien que le mmt® dispose d'un nombre considérable de données justificatives et d'approbations, l'US EPA l'appelant « l'additif de carburant le plus testé de l'histoire », il n'existe pratiquement aucune donnée justificative à l'appui des tests au sein d'un parc de véhicules, de son utilisation dans le monde réel ou des examens de tests de santé. Il est proposé de créer une note de bas de page appropriée pour traiter d'autres problèmes.

PROCHAINE RÉUNION DU SWG ET NOUVEAU DIRIGEANT

Il a été convenu que la prochaine réunion aurait lieu le samedi 23 mars au Cap, dans le cadre de l'ARA WEEK 2019. Cette réunion sera présidée par M. Evans Mauta, de la raffinerie d'Indeni en Zambie, qui remplacera M. Riaan Henn en tant que responsable du Groupe de Travail gérant les spécifications. M. Joël Dervain, s'exprimant au nom du Comité exécutif de l'ARA, a remercié Riaan pour son travail exemplaire dans le développement et la promotion de la politique de la qualité de l'air de l'ARA au cours des dernières années.

RÉUNION CONJOINTE DES GROUPES DE TRAVAIL STOCKAGE & DISTRIBUTION ET RÉGULATION, LE 29 OCTOBRE À DAKAR



Les débats du Groupe de Travail Régulation ont eu pour support la présentation de Mme Saïda Seddaoui, de CITAC, sur la structure des prix et celle de Mme Esther Aku, de la NPA, sur le transport transfrontalier de produits pétroliers par NPA.

Le Groupe de Travail Stockage & Distribution a passé en revue du tableau des actions, le retour de l'atelier sur le GPL à Ouagadougou, les points relatifs au Comité Ad hoc Jet et les discussions en marge du Forum sur la chaîne d'approvisionnement des 30 et 31 octobre 2018.

De plus amples informations concernant les minutes de ces réunions seront disponibles aux membres et sponsors sur demande à info@afrra.org.

LES AUDITS SÉCURITÉ

Deux audits sécurité, organisés par le Groupe de Travail RHSEQ, ont été réalisés respectivement du 18 au 22 juin 2018 à la SONABHY, au dépôt de Bingo, au Burkina Faso et du 20 au 24 août 2018 à la CORAF à Pointe Noire, au Congo-Brazzaville.

Les compte-rendu de ces audits ont été transmis aux sites audités et un troisième audit sera programmé ultérieurement, au début de l'année 2019, à la SONABHY.

Par la suite, une réunion bilan des audits sera organisée par le bureau opérationnel de l'ARA d'Abidjan.

LES ESSAIS CIRCULAIRES INTER-LABORATOIRES


La SONARA a réalisé les essais circulaires inter-laboratoires portant sur un seul produit, le Jet A1, conformément aux recommandations du Comité Exécutif à la suite de l'atelier JET du 07 novembre 2017 à Abidjan.

La cellule d'organisation de la campagne d'essais était composée de Mme Fatma Haidara-Toukourou et M. Georges Baou, de l'ARA, MM. Antoine Beyene, Benjamin Ekoume, Constant Behiri et Oumar Ly Seydina, Secrétaires techniques, et SGS-Cameroun, inspecteur indépendant responsable de l'expédition des échantillons.

La SONARA, laboratoire support, assure le soutien logistique pour la préparation (prélèvement et conditionnement) des échantillons et quinze autres laboratoires ont été retenus pour la réalisation de ces essais.

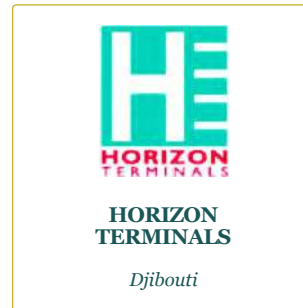
Les opérations de transfert des échantillons vers les laboratoires inscrits ont eu lieu de mai à juillet 2018 et l'analyse des échantillons a été effectuée de juillet 2018 à septembre 2018. Le rapport a été rendu le 08 novembre 2018.

Une réunion de restitution des essais regroupant les organisateurs et les participants est prévue pour le 15 janvier 2019.

 **Registered Office:** ARA, 1200 Geneva, Switzerland
Operational Headquarters – Abidjan: Lot 70 Rue des Cannas – Ilot 6 B Danga Sud – Cocody Danga – Abidjan – PO BOX: 08 BP 2565 ABIDJAN 08 – Cote d'Ivoire

NOUVEAUX MEMBRES

L'ARA est heureuse d'annoncer que **Horizon Terminal** (de Djibouti) et **l'Office Malgache des Hydrocarbures** (de Madagascar) sont devenus membres de l'ARA.



PROCHAINS ÉVÉNEMENTS

REUNIONS

15 janvier 2019

Restitution des Essais Circulaires Inter-Laboratoires
Ouagadougou, Burkina Faso

16 janvier 2019

Réunion de Restitution Audit QHSE
Ouagadougou, Burkina Faso

24 janvier 2019

Comité Exécutif
Genève, Suisse

24 mars 2019

Comité Exécutif
Le Cap, Afrique du Sud

RÉUNIONS DE GROUPE DE TRAVAIL

23 mars 2019

Réunion Spécifications, Raffinage et HSEQ, Régulation, Stockage et Distribution
Le Cap, Afrique du Sud



2019
LE CAP, AFRIQUE DU SUD
ARA WEEK
25-29 MARS



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