

Quel raffinage et quels produits pétroliers pour l'Afrique ?

Le think-tank de l'ADEA Énergie pour l'Afrique s'est réuni le 2 novembre afin d'examiner les défis des approvisionnements pétroliers de l'Afrique.

Trois spécialistes ont présenté les faits et engagé une discussion sur cette problématique touchant l'ensemble des pays du continent africain. Car après l'Europe, l'Amérique du Nord et l'Asie, le développement pétrolier de l'Afrique est en marche pour assurer le déploiement complet de carburants aux normes environnementales les plus avancées d'ici à 2030.

L'Afrique consomme dix fois moins d'énergie que les pays industrialisés...

Jean-Pierre Favennec, Président de l'ADEA, a tout d'abord donné un aperçu général de la situation énergétique de l'Afrique caractérisée en premier lieu par une très faible demande globale, de l'ordre d'un dixième de celle des pays industrialisés. L'électrification reste faible avec une population de

plus de 600 millions de personnes non raccordées. Le défi de l'électrification reste immense avec un retard sur les grands projets hydroélectriques annoncés de longue date. L'extension des réseaux et la diffusion de solutions énergétiques locales notamment les mini réseaux sont les deux dynamiques de développement complémentaires en présence.

En ce qui concerne les hydrocarbures, le continent Africain représente 9 % des réserves mondiales de pétrole et de gaz mais seulement 3 % de la consommation mondiale.

La forte croissance démographique qui sous-tend en partie la croissance africaine se traduit par un développement



Jean-Pierre Favennec

des besoins en transports et de génération d'électricité.

Les approvisionnements de l'Afrique en produits pétroliers sont caractérisés par un outil de raffinage sous-dimensionné, vétuste et largement inadapté aux spécifications des produits attendues d'ici 2020 et 2030.

En Afrique Sub-saharienne, les raffineries existantes tournent souvent bien en dessous de leurs capacités pour des raisons économiques et techniques. >>

Animée par **Jean-Pierre Favennec**, président de l'ADEA, et **Philippe Lambert**, vice-président de l'ADEA, la conférence recevait :

- **Jean-Baptiste Renard**, directeur non exécutif de Neste et membre du conseil d'administration de Masana;
- **Mark Elliott**, Président de CITAC Africa Ltd

» L'Est de l'Afrique a fermé la quasi-totalité de ses raffineries au cours des 10 dernières années, du fait de l'impact de raffineries d'export récentes au Moyen-Orient et en Inde, particulièrement compétitives en raison de leur taille. Sur la côte ouest du continent où plusieurs raffineries ont fermé (Nouadhibou, Freetown, Monrovia, Lomé), seules les raffineries de Dakar, Abidjan, Limbe, Port Gentil, Pointe Noire et Luanda sont encore opérationnelles. Elles ne peuvent survivre qu'avec des subventions et/ou une protection douanière.

Sur quelque 150 projets d'extension ou de construction annoncés au cours des années récentes, seules 4 ont vu le jour (Tchad, Niger, Soudan et Algérie). Elles ont été réalisées en coopération avec la Chine.

La très importante raffinerie de Lagos annoncée par l'industriel nigérian Dangote pourrait changer la donne pour le Nigéria dont les raffineries existantes tournent à 10- 20% de leurs capacités.

L'Afrique est donc déficitaire en produits pétroliers et cette tendance devrait s'accélérer en raison du développement de la

demande et de l'évolution des spécifications des produits pétroliers du continent en cours.

Le regard des investisseurs sur l'aval pétrolier



Jean-Baptiste Renard

Jean-Baptiste Renard, directeur non exécutif de Neste et membre du conseil d'administration de Masana (Afrique du Sud), ancien président du groupe BP pour l'Europe et le Sud de l'Afrique a partagé ses observations sur l'aval pétrolier du continent africain.

L'Afrique représente aujourd'hui 20% de la population mondiale et 4% de la consommation de pétrole. En 2000, la situation de raffinage était équilibrée avec des capacités équivalentes à la consommation. En 2015, le déficit de la produc-

tion représente quelque 1,5 million de barils jour.

Avec un ensemble de quelque 47 raffineries petites ou moyennes, ce déficit devrait s'accroître car la demande du continent va augmenter de 0,8 million de barils jour d'ici 5 ans. Les seuls projets de développement du raffinage en cours actuellement – à Lagos (Dangote) et en Egypte (ERC) – si elles allaient jusqu'au bout, ne permettront pas de redresser la situation déficitaire du raffinage africain.

Au cours des 15 dernières années, plusieurs groupes pétroliers internationaux ont cédé leurs actifs en partie ou totalité à des acteurs spécialisés dans le trading et la distribution comme Trafigura et Vitol. Le groupe Total fait figure d'exception avec une présence stratégique sur l'ensemble des activités raffinage et distribution sur une grande partie du continent africain.

L'investisseur étranger voit un continent fragmenté en 54 pays et autant de marchés et contextes fiscaux et réglementaires. La protection des raffineries africaines reste nécessaire pour faire face aux »

» raffineries internationales à très grande capacité comme celle de Reliance en Inde qui détient un avantage compétitif de cinq à dix dollars par baril en termes de marges raffinage grâce à ses économies d'échelle.

Le continent africain devrait à l'avenir avoir de plus en plus recours aux importations de produits finis et moins reposer sur son raffinage. Les acteurs spécialisés de trading et distribution intégrée deviennent de plus en plus incontournables et légitimes pour développer leurs activités. On peut s'attendre à ce que d'autres acteurs les rejoignent dans les années à venir, estime Jean-Baptiste Renard.



Quels produits pétroliers pour l'Afrique ?

Mark Elliott, Président de CITAC Africa Ltd, a présenté les grandes problématiques de la distribution pétrolière en Afrique. CITAC Africa est une société d'expertise conseil dédiée aux questions de qualités des produits, à la sécurité et à l'environnement auprès des organisations et des compagnies présentes sur le continent africain (www.citac.com).

Mark Elliott a tout d'abord commenté la récente étude publiée par l'ONG Suisse Public Eye sur les qualités de produits pétroliers commercialisés pays par pays à travers l'Europe. Cette étude intitulée « Dirty Diesel » a lancé un cri d'alarme sur les qualités de produits pétroliers notamment le diesel de certains pays. L'étude focalise son attaque sur des sociétés de trading suisses qui importent et distribuent à travers leurs réseaux des produits à haute teneur en soufre par rapport aux produits distribués en Europe ou en Amérique du Nord.

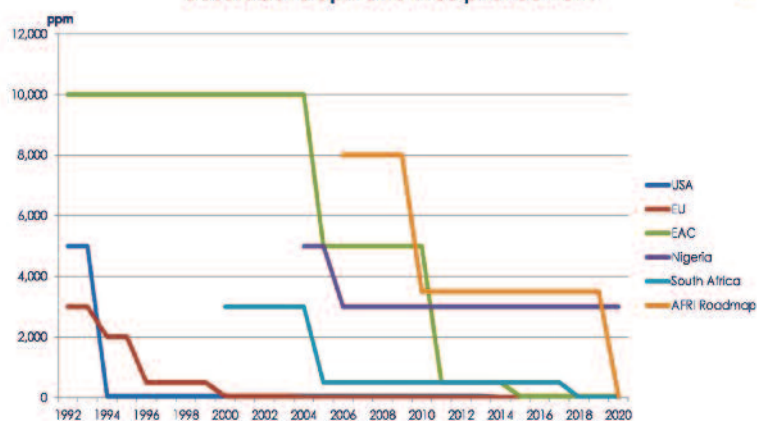
Les échantillons prélevés dans plusieurs pays d'Afrique et analysés pour cette étude montrent toutefois que les qualités sont toutes conformes aux spécifications de chacun des pays visités par l'enquête de Public Eye.

Le problème de fond réside dans l'écart existant entre les spécifications de nombreux



AFRI- 20 years behind EURO specs

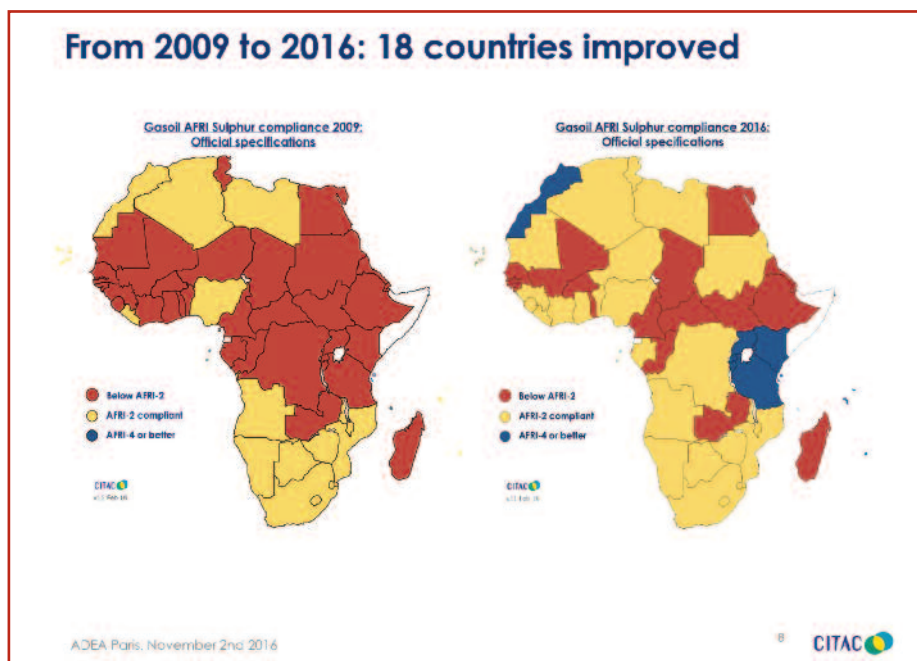
Gasoil: developments in Sulphur content



Sources: CITAC, UNEP, PCIV, CCAC, EC, US EPA

ADEA Paris, November 2nd 2016





» pays d'Afrique avec ceux des pays de l'UE, notamment pour le soufre qui est actuellement à 10 ppm à travers l'Europe.

L'Association des Raffineurs Africains (www.afra.org) plaide aussi pour une évolution convergente entre les différents pays d'Afrique. Ce continent représente 54 pays avec presque autant de spécifications. 16 pays d'Afrique détiennent des raffineries. Adapter ces raffineries aux spécifications européennes représenterait environ 500 millions de dollars par raffinerie en moyenne. Or, la plupart des raffineries africaines ne sont guère rentables.

Le bénéfice environnemental et santé de ces investissements

serait bénéfique aux populations et aux gouvernements, par la réduction des coûts de maladie et d'absentéisme. Si les gouvernements n'intervenaient pas pour faire réaliser ces investissements, notamment en subventionnant ces raffineries, elles seraient condamnées à fermer à court et moyen terme car elles ne peuvent en l'état actuel de

leurs équipements fournir massivement les produits aux normes environnementales de demain. Il aura fallu aux pays européens plusieurs décennies pour préparer et investir massivement pour atteindre les normes actuelles. Ceci s'est fait en harmonie avec les constructeurs automobiles qui ont produit des véhicules adaptés à ces nouvelles normes.

Les pays du continent africain mènent conjointement des objectifs d'amélioration de la qualité depuis plus de 15 ans. Ainsi entre 2009 et 2016, 18 pays ont fait évoluer leurs spécifications en anticipant les spécifications AFRI 4 et AFRI 5 agréées par les pays pour 2020 et 2030 respectivement. Mark Elliott reconnaît que l'étude de l'ONG Public Eye a eu le mérite de réveiller les consciences sur l'importance de poursuivre les »



» efforts pour améliorer les qualités et ainsi contribuer à la qualité de l'air des grandes villes du continent africain.

Une autre partie du problème réside dans l'âge et le traitement des émissions des véhicules qui circulent en Afrique. Le continent importe en effet beaucoup de véhicules d'occasion dont les systèmes de traitement post combustion seraient à vérifier.

C'est tout un ensemble de questions qu'il faut donc résoudre à l'échelle régionale et du continent afin de permettre au raffinage, à la logistique et aux véhicules d'évoluer de façon optimisée et convergente. C'est ce que préconise et organise l'ARA avec les institutions africaines concernées.

Mark Elliott a également évoqué le problème des transports de produits pétroliers en Afrique qui au fil des ans est passée du transport rail au pro-



fit du camion. Le taux de mortalité accidentelle des transports par camion (tous produits) est de 26,6 pour 100000 habitants soit presque 3 fois le taux de la région Europe. La distribution de produits pétroliers est pénalisée par la vétusté des véhicules et le déficit de formations avancées et des procédures de sécurité dans la profession.

Les transports par rail sont vétustes mais certaines lignes ont été modernisées (Abidjan-Ouagadougou-Niamey), tandis que de nombreux projets de développement sont en cours surtout au Kenya et en Ethiopie.

Il est important que le rail reprenne son rôle éminent dans la distribution des produits dont la demande va doubler d'ici 2030.

Les gouvernements devront trouver les solutions pour relancer le raffinage africain en augmentant leur protection et par des subventions nécessaires à faciliter les investissements assurant la production des produits aux spécifications environnementales à venir (AFRI4 et AFRI5). Ceci serait facilité par la taxation des produits importés, solutions qui toutefois ne sont pas recommandées par les bailleurs de fonds comme la Banque Mondiale et le FMI. Par ailleurs, les gouvernements doivent instaurer des incitations pour la modernisation de la logistique et des transports par rail, pipeline et par route. Le défi est de taille •

Contacts ADEA

- Jean-Pierre Favennec - président - Tel: 33 (0)6 08 49 19 15
jean-pierre.favennec@adea-africa.org
- Philippe Lambert - vice président - Tel: 33 (0)6 07 36 56 33
philippe.lambert@adea-africa.org
- François Verdier - vice président - Tel: 33 (0)6 88 38 18 19
francois.verdier@adea-africa.org
- Latifa Hanifi - Secrétariat - Tel: 33 (0)1 47 16 97 92
latifa.hanifi@adea-africa.org