

Réunion du think-tank *Énergie pour l'Afrique* du lundi 9 décembre 2013

Raffinage et marchés pétroliers en Afrique de l'Ouest

Quelles perspectives pour le raffinage et l'aval pétrolier ?

Une quarantaine de spécialistes du monde pétrolier étaient réunis le 9 décembre à Paris Dauphine pour la 9^e session du think tank *Énergie pour l'Afrique* de l'ADEA consacrée à une question clé du développement économique de la région ouest du continent : «Le marché des produits pétroliers en Afrique de l'Ouest, Raffinage et approvisionnements en produits ».

Question clé car l'accès à l'énergie c'est également l'accès aux produits pétroliers dans des conditions compétitives et sûres. Or l'Afrique de l'Ouest, comme le reste du continent, est en grande partie fragmentée en pays et régions aux configurations diverses : en termes de densité de population, en termes d'infrastructures, en termes d'accès à l'espace maritime, en termes réglementaires, douaniers et de taxation.

État des lieux et évolutions des marchés pétroliers

Jean-Pierre Favennec, président de l'ADEA a ouvert le séminaire en abordant la situation du secteur énergétique et pétrolier en Afrique de l'Ouest. L'Africain moyen consomme 40 fois moins d'énergie qu'un Américain.

Moyennement dotée en richesses pétrolières avec 10% des réserves mondiales, et ne consommant que 3% de la demande mondiale, l'Afrique est toutefois une zone exportatrice majeure.

La production y est relativement concentrée dans quelques pays. Pour le gaz naturel, l'Afrique représente environ 6 à 8% des réserves et de la production mondiale. Toutefois, les énormes découvertes récentes de gaz en Mozambique et Tanzanie ouvrent de nouvelles perspectives. L'Algérie, l'Égypte et le Nigéria sont les principaux producteurs africains de gaz naturel aujourd'hui.

L'Afrique du Sud, qui ne produit ni pétrole ni gaz, représente 40% de la richesse économique du continent. Celui-ci comprend une quarantaine de raffineries pour la plupart situées en bordure de mer. L'Égypte exploite huit raffineries, l'Afrique du Nord neuf et l'Afrique



Jean-Pierre Favennec

du Sud quatre. Ces zones sont relativement bien équipées. Le Nigéria exploite quatre installations dont certaines ont une vocation exportatrice, ce qui n'empêche pas ce pays d'importer des quantités importantes de produits. L'Afrique de l'Est comprend les grandes raffineries de Port Sudan et Mombassa tandis que plusieurs raffineries ont dû fermer : Dar Es Salam, Maputo et Feruka.

Des raffineries mal adaptées

L'Afrique de l'Ouest comprend une série de raffineries construites il y a 30, 40 voire 50 ans. De petite taille, elles sont généralement peu équipées d'unités de conversion et pour certaines mal adaptées aux évolutions de la demande et du marché. Certaines ont également fermé faute d'entretien : Monrovia, Nouadhibou et Zeia. La raffinerie de Lomé qui a été inaugurée en 1977, n'a fonctionné >>>





Marc Elliott

L'ARA, pour de bonnes pratiques du raffinage

La faible attractivité du raffinage en Afrique a également été soulignée par **Marc Elliott**, Président de l'Association Africaines des Raffineurs (AfricanRefiners Association). L'ARA est une association professionnelle basée en Suisse qui représente l'industrie du raffinage de l'Afrique dans son ensemble avec 37 des 43 raffineries membres ainsi que 42 membres associés - importateurs, distributeurs et régulateurs du marché. L'ARA est un espace d'échanges de bonnes pratiques et d'informations spécifiques au continent africain et s'est fixé comme objectif de favoriser les rapports avec les autorités, les institutions internationales, financières et académiques.

L'ARA s'est organisée en cinq groupes de travail sur les axes suivants : réglementation, spécifications, technologies du raffinage, santé/sécurité/environnement, ressources humaines et développement durable, stockage et distribution.

Alors que l'industrie mondiale du raffinage subit des défis économiques et environnementaux majeurs, les raffineurs du continent africain subissent la pression du marché sur-approvisionné du bassin Atlantique et des raffineries d'exportation géantes d'Inde et du Moyen-Orient. La logique financière est un élément clé pour le choix du lieu où se réalisent les investissements.

Les parties prenantes, gouvernements compris, doivent tenir compte des réalités économiques lorsqu'il s'agit d'attirer les investissements dans l'aval pétrolier.

Ainsi l'ARA milite pour le réalisme et contre le protectionnisme.

L'ARA a engagé une étude majeure confiée à Wood McKenzie sur les impacts sociaux et bénéfiques directs et indirects du raffinage sur le continent. L'ARA a également publié une feuille de route sur l'unification des spécifications produits en Afrique et un rapport sur les politiques fiscales régionales, douanières et de régulation favorisant la réduction des distorsions et pertes économiques liées à la fraude. Les barrières fiscales, les barrières spécifiques à la qualité des produits ainsi que les barrières physiques (contrôles et tracasseries administratives) font partie des facteurs de complexité qui entravent une optimisation économique régionale des marchés pétroliers en Afrique de l'Ouest notamment.

Les prévisions de l'ARA envisagent un doublement de la demande d'ici à dix ans sur le continent africain. L'association s'interroge sur le développement nécessaire des infrastructures de raffinage, stations-service, dépôts et portuaires au bon moment. Les retards d'investissements pourraient freiner le développement économique de régions entières en Afrique. Tout goulot d'étranglement, inefficacité et/ou lenteur administrative dans la chaîne d'approvisionnement et de distribution représentent des freins au commerce.

La demande pétrolière de l'Afrique qui devrait passer à 4,5 millions de barils jour d'ici à 2020 sera largement couverte par les importations. Les marges de l'aval y resteront faibles encore longtemps. Il appartient aux gouverne- ➤

➤ qu'un an. D'autres raffineries résistent (Dakar, Abidjan) mais dans des conditions difficiles. Elles sont souvent fragilisées par un manque de moyens pour se moderniser et/ou par des systèmes de blocage de prix des produits ou des retards de paiement de certains grands clients.

Dans ce contexte, l'Afrique de l'Ouest n'est pas auto-suffisante en couverture raffinage. Elle doit importer des quantités importantes de produits à des conditions défavorables.

Défiant toute logique économique deux raffineries non côtières ont été construites récemment au Tchad et au Niger dans le cadre de projets du développement de gisements pétroliers par les grandes compagnies pétrolières chinoises. Dans un marché en produits pétroliers qui se développe très vite et qui devrait doubler dans les dix ans, le problème de la satisfaction de la demande est posé.

Aujourd'hui, il faut préparer un fort développement du marché à commencer par la logistique avec des infrastructures adaptées.

« Il faudrait construire une ou deux raffineries, estime Jean-Pierre Favennec, mais avec des marges de l'ordre de deux à trois dollars par baril et des coûts de treize dollars par baril pour une raffinerie neuve, le compte n'y est pas ».

» ments de créer l'environnement favorable aux investissements. En tant qu'actionnaires, investisseurs, administrateurs et régulateurs à la fois, les pouvoirs publics sont un élément clé de la solution.

Comparaison de deux installations: SIR contre SORAZ

Renaud Galeazzi, directeur des activités aval de BeicipFranlab la branche conseil de l'IFP EN, a présenté une étude comparative très détaillée entre la raffinerie côtière d'Abidjan exploitée par la SIR et une raffinerie de l'intérieur, celle de Zinder au Niger, exploitée par la Soraz, située à près de 1000km environ de Niamey.

Ces deux raffineries sont relativement bien équipées en capacités de traitement et de conversion avec des indices de complexité de



Renaud Galeazzi

Nelson de 5.5 et 6.7 respectivement. De par la nature de la demande et de sa position côtières la raffinerie d'Abidjan favorise la production de carburant Super (17,4 %) et de carburéacteur (27,3%), de diesel (35,6 %), tandis que la raffinerie de Zinder produit 29% de Super, aucun carburéacteur et 54,2 % de diesel. La raffinerie d'Abidjan a un taux d'utilisation de 92% contre 60% pour la raffi-

nerie de Zinder. L'analyse comparée des Forces Faiblesses Opportunités et Menaces a permis de mieux comprendre les logiques et positionnements respectifs. La raffinerie de Zinder est effectivement enclavée mais bénéficie d'un hinterland commercial important, tandis que la raffinerie d'Abidjan est exposée à la concurrence des produits importés tout en ayant une activité export très importante. La raffinerie de Zinder, récente, tourne avec des effectifs de 752 personnes dont 315 étrangers, tandis que la raffinerie d'Abidjan tourne avec des effectifs de 613 personnes dont seulement deux étrangers. La raffinerie de Zinder est adossée à la production de gisements pétroliers exploités par la CNPC chinoise.

Plusieurs projets d'investissements

Stephan Wambergue responsable Afrique d'Axens (filiale de licensing de l'IFPEN) a dressé un panorama de projets d'investissements dans des unités de conversion à travers plusieurs pays: les projets d'isomérisation, reformage et désulfuration pour la Sonatrach, un nouveau reformeur pour la raffinerie de la Sonara au Cameroun ainsi que des nouvelles unités de conversion tel l'hydrocraqueur permettant de traiter des bruts plus lourds.

En Afrique du Sud, un vaste programme dénommé Clean Fuels pour la désulfuration et l'isomérisation des carburants a été lancé dans les raffineries du pays.

Parallèlement, un investissement majeur du milliardaire nigérian



Stephan Wambergue

Aliko Dangote pour la construction d'une raffinerie neuve de 400 000 b/J (20 Mtonnes/an) au Nigéria est envisagé pour un coût de 8 à 10 milliards de dollars.

Cette importante raffinerie permettrait au Nigéria de réduire considérablement ses importations en produits pétroliers. »



Au sommaire du numéro 17 de Energy for Africa:

- Le renouveau du raffinage
- Électricité en Afrique: beaucoup de paradoxes et quelques raisons d'espérer
- Afrique subsaharienne: le photovoltaïque, gagnant-gagnant
- Électriciens sans Frontières: une interview de Hervé Gouyet, président de cette ONG
- L'énergie en transformation

» On notera cependant que les raffineries nigérianes existantes, qui pourraient couvrir l'essentiel des besoins en produits pétroliers du Nigeria, ne fonctionnent qu'à 20% de leur capacité.

La SAMIR : accords et partenariats avec les pays de la région

Abdulrahman Al-Jusha'Ah, directeur Planning, Supply & Marketing de la SAMIR a présenté le parcours de cette société de raffinage et distribution marocaine leader au Maroc et bien positionnée sur la zone méditerranéenne et de l'Afrique de l'Ouest.



La SAMIR fondée il y a plus de 50 ans est une société intégrée avec la raffinerie de Mohammedia (la raffinerie de Sidi Kacem qui appartenait à la SCP a été fermée et transformée en dépôt) et un ensemble d'activités aval avec un réseau de marque, des produits lubri-



fiant, bitumes et GPL. Les investissements majeurs récents ont permis à la SAMIR d'accroître ses capacités de raffinage à 10 MT/an et de renforcer ses positions pour l'exportation sur les marchés de la Méditerranée et de l'Afrique de l'Ouest.

Depuis 2005, la SAMIR a modernisé la raffinerie de Mohammedia, doublé ses capacités de production de bitumes, intégré un hydrocraqueur et depuis 2007 produit des gasoils aux spécifications européennes (50ppm soufre). Au cours des cinq dernières années, la SAMIR a développé des activités d'exportation de produits pétroliers vers la Gambie et la Mauritanie et a étendu ses ventes de bitumes sur l'ensemble de la côte ouest de l'Afrique. Consciente des avantages d'une plus forte intégration économique de l'Afrique de l'Ouest, la SAMIR

souhaite développer ses partenariats et accords d'approvisionnement et de coopération avec les pays de cette région.

Le débat...

Plusieurs questions fondamentales ont été posées et débattues.

- Quelle est la valeur d'une raffinerie, au-delà de sa rentabilité directe, en termes économiques, sociaux? impacts sur l'emploi, le commerce, l'économie d'un pays.
- Y a-t-il une place pour des petites raffineries d'un million de tonnes face aux raffineries majeures qui font dix voire vingt fois cette capacité?
- Comment favoriser l'émergence d'un marché pétrolier des pays de l'UEMOA?
- Les nouvelles raffineries envisagées ont-elles un sens alors que les raffineries majeures en Inde, Brésil, au Moyen-Orient et aux Etats-Unis exportent vers l'Afrique de l'Ouest et de l'Est.
- La réalisation et mise en commun d'équipements de conversion pour desservir deux ou trois raffineries voisines est-elle envisageable? Quelle sera le paysage du raffinage de l'Afrique dans 20 ans?

La question reste posée ■

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