

**MINISTERE DE L'ENVIRONNEMENT
DU TOURISME ET DES RESSOURCES
FORESTIERES**

DIRECTION DE L'ENVIRONNEMENT

REPUBLIQUE TOGOLAISE
Travail- Liberté- Patrie

**RESULTATS DES TRAVAUX DE LA COMMISSION N°1
SUR LES INCIDENCES TECHNIQUES ET FINANCIERES
ET LES SPECIFICATIONS DU DIESEL POUR LE TOGO**

Les efforts pour la réduction du taux du soufre dans le diesel ne sauraient être couronnés de succès sans incidences technico-financières.

Bien entendu, les résultats de ces efforts ne peuvent connaître une application efficace si de nouvelles spécifications ne sont pas élaborées pour le Togo.

Ainsi, notre travail sera axé dans un premier temps sur les incidences techniques et financières qu'entraînerait la réduction du taux du soufre dans le diesel puis dans un second temps sur les spécifications du diesel vers lesquelles doivent tendre le Togo en vue de parvenir aux objectifs que s'est fixée la conférence régionale sur la meilleure qualité de l'air en milieu urbain tenue du 25 au 28 juillet 2006 à Nairobi au Kenya.

1- INCIDENCES TECHNIQUES

Elles couvrent toute la chaîne allant de la production à la consommation.

1.1. A la Production

Etant donné que la plupart de nos raffineries d'approvisionnement (en diesel) ont été construites depuis les années d'indépendance ; celles-ci doivent être modernisées pour être aptes à fournir du diesel répondant aux spécifications auxquelles nous aspirons aujourd'hui ; c'est-à-dire produire à court terme du diesel à 500 ppm de soufre contre les 10 000 à 5 000 ppm que nous commercialisons actuellement. Bien entendu, l'objectif doit être une réduction progressive du taux du soufre de 10 000 ppm à 500 ppm voire 50 ppm comme l'admettent aujourd'hui les pays européens.

- Il faut harmoniser les normes des pays de la sous-région en matière de spécification des produits pétroliers.

1.2. A l'approvisionnement

- Promouvoir le système des commandes groupées entre pays pour bénéficier des avantages de coût liés aux transports par tanker de capacité relativement grande.
- Diversifier les sources d'approvisionnement afin de découvrir les raffineries de production de diesel recherché (aller vers l'Europe ou l'Asie par exemple).

- Tenir compte des lieux d'approvisionnement c'est-à-dire de la distance entre nos pays demandeurs et les unités de raffinerie.
- Renforcer les capacités de contrôle de qualité à l'arrivée de tanker (équiper le laboratoire d'analyse des produits pétroliers de la Direction Générale des Hydrocarbures.

1.3. Sur les stockages

- Augmenter les capacités de stockage du pays si l'option d'importations de grands volumes par tanker était faite.
- Désulfurer si possible et soumettre les bacs de stockage à des épreuves d'étanchéité.

1.4. Sur la distribution

Désulfurer si nécessaire et soumettre les cuves à des épreuves d'étanchéité.

1.5. A la consommation (moteurs et Environnement)

Elles sont plutôt bénéfiques car le soufre a un effet corrosif pour le moteur ; la réduction de son taux dans le diesel participera dès lors à la longévité de celui-ci.

Sur le plan environnemental, la pollution de l'air dans les zones urbaines serait nettement améliorée et les bénéfices sur la santé humaine beaucoup plus palpables.

2- INCIDENCES FINANCIERES

Le passage de 10 000 ppm à 5000 n'a pas d'incidences financières sur le coût du diesel aujourd'hui. Cependant le souhait d'aller à des taux beaucoup plus faibles comme le propose le PNUE ne va pas sans surcoût.

Il appartiendra à l'Etat avec les institutions en charge du secteur pétrolier d'accélérer selon ses moyens le processus de réduction du taux de soufre dans le diesel.

RECOMMANDATIONS

- Renforcer les capacités de contrôle de qualité des produits pétroliers à l'arrivée des tankers. Ce qui implique la réhabilitation du laboratoire d'analyse de produits pétroliers de la Direction Générale des Hydrocarbures.
- Maintenir la procédure d'importation actuellement en vigueur au Togo.
- Promouvoir le système des commandes groupées des produits entre pays voisins à faible consommation.
- Encourager les pays de la sous-région à développer (à l'instar du Togo, du Nigeria pour ne citer que ceux-là) des rapports avec l'Association des Raffineurs Africains (ARA).
- Inviter à l'avenir les pays de l'hinterland qui utilisent nos bacs de stockage pour leur approvisionnement afin qu'ils puissent partager leurs préoccupations et apporter leurs contributions.
- Développer des stratégies nationales de promotion du biodiesel qui est nettement plus propre et plus respectueux de l'environnement ; quoique le développement de ce type d'énergie soulève beaucoup d'inquiétude pour les pays en développement.
- Proposer au Gouvernement togolais de passer à court terme à une modification de spécification sur la teneur en soufre du gasoil qui est actuellement de 1% (10 000 ppm) vers un taux de 0,5% (5000 ppm) étant entendu que le diesel à 0,5% est déjà suffisamment disponible aujourd'hui et que son importation n'implique pas de surcoût.
- Proposer au Gouvernement de planifier graduellement l'adoption de nouvelles normes qui prônent la tendance vers un taux de soufre de 0,05% (500 ppm) à 0,005% (50 ppm)
- Désulfurer les pipes de pompage, les bacs et cuves de stockage si le passage au diesel à base teneur en soufre se faisait de façon presque radicale. Ce qui exclut la formule du passage progressif ci-dessus souhaité.