

Accord-cadre Régional de l'Afrique de l'Est sur la Pollution Atmosphérique (Accord de Nairobi-2008)

Nous, les Ministres réunis à la Session Ministérielle du groupe de travail sous-régional de l'Afrique de l'Est sur une Meilleure Qualité de l'Air dans les Villes, tenue le 23 octobre 2008, approuvons cet Accord de Nairobi.

Introduction:

- Ce cadre régional sur la pollution atmosphérique en Afrique de l'Est rassemble 11 pays – *le Burundi, la République Démocratique du Congo, le Djibouti, l'Erythrée, l'Ethiopie, le Kenya, le Rwanda, la Somalie, le Soudan, la Tanzanie et l'Ouganda*, afin de développer des objectifs pratiques pour aborder la question de la pollution atmosphérique dans les secteurs clés suivants : transport, industrie et exploitation, énergie, gestion des déchets, feux de végétation, gestion et planification urbaine de la pollution atmosphérique d'intérieur, et gouvernance environnementale nationale et régionale.
- Ceci est le résultat d'une réunion sous-régionale tenue les 21 et 22 octobre (session politique) et le 23 octobre 2008 (session ministérielle) aux sièges sociaux de l'UNEP à Nairobi, Kenya. Le processus de Meilleure Qualité de l'Air est soutenu par le Réseau d'Information sur la Pollution Atmosphérique pour l'Afrique (RIPAA), le Stockholm Environment Institute (SEI), l'Initiative de la Banque Mondiale sur la qualité de l'air propre dans les villes d'Afrique subsaharienne (CAI-SSA), l'African Refiners Association (ARA), l'Agence de Protection de l'Environnement des Etats-Unis (USEPA), l'Agence Suédoise de Coopération et de Développement International (Sida), le Forum sur la Pollution Atmosphérique Globale (GAPF) et le Programme des Nations Unies pour l'Environnement (PNUE) par un Partenariat pour des véhicules et carburants propres (PCFV).

Considérant que:

- Le développement socio-économique dans la région sub-saharienne et les activités en résultant qui augmentent la quantité de polluants déchargés dans l'atmosphère. Les principaux polluants atmosphériques à considérer sont : les particules, le dioxyde de soufre, les oxydes d'azote, l'ammoniac, les composés organiques volatils, les polluants organiques persistants, l'oxyde de carbone et les métaux lourds ;
- Les coûts environnementaux, économiques et sociaux de la pollution atmosphérique et l'effet retardateur de tels coûts sur le développement durable et les possibles effets de la pollution transfrontalière entre les pays ;
- Les transformations atmosphériques liées aux émissions de composés organiques volatils et aux oxydes d'azote résultent en la formation de l'ozone et de la brume au niveau du sol et peuvent avoir des impacts sur la santé humaine et l'environnement ;

- Environ 90% des sources d'énergie dans les ménages dans la région considérée provient de la biomasse utilisant des technologies traditionnelles, ce qui contribue à un impact négatif de la pollution atmosphérique sur la santé humaine et l'environnement ;
- Les dimensions sociales et culturelles variées des différentes méthodes traditionnelles d'utilisation d'énergie dans la région.

Reconnaisant :

- Le taux élevé d'urbanisation dans les pays d'Afrique de l'est et les capacités urbaines de gestion contraintes par les autorités concernées et leurs impacts conséquents sur l'infrastructure urbaine et la prestation de services, en particulier la gestion des déchets ;
- L'augmentation rapide du trafic de véhicules motorisés ; la plupart des pays ayant des normes d'importation de véhicules et d'émissions limitées ou inexistantes, et un carburant de mauvaise qualité. Ceci a eu pour conséquence l'utilisation de carburants à niveaux élevés de soufre et l'importation de vieux véhicules d'occasion, augmentant ainsi les émissions de polluants atmosphériques ;
- La gestion et la planification limitées des transports dans les zones urbaines ayant pour résultat l'offre insatisfaisante de transports en commun, l'investissement insuffisant dans l'infrastructure pour les transports motorisés, non motorisés et le trafic piéton, et de ce fait, réduisant des options urbaines de mobilité, augmentant les embouteillages, et augmentant les émissions de polluants atmosphériques ;
- Les émissions croissantes du secteur industriel et d'exploitation comprenant : les industries de fabrication et transformation, l'extraction minière, et la production d'électricité utilisant les énergies fossiles ;
- L'information limitée sur la qualité d'air dans tous les pays, entravant de ce fait des démarches coordonnées pour une gestion de la qualité de l'air et l'introduction de programmes qui contribueraient à une meilleure qualité de l'air, et rendant difficile le dépistage des tendances dans ce domaine ;
- Les liens entre la pollution atmosphérique et le changement climatique, associés à la libération de gaz à effet de serre (oxyde de carbone, méthane, ozone), et aux avantages mutuels dans la réduction de la pollution atmosphérique dans tous les secteurs de l'économie, pour une réduction des gaz à effet de serre ;
- La contribution apportée par les feux de végétation non contrôlés et les activités de combustion des déchets en plein air à la pollution atmosphérique régionale et locale, par exemple par la formation de particules et d'ozone.

Réitérant :

- Le Principe 21 de la Déclaration de l'ONU sur l'environnement de 1972, déclarant que : Conformément à la Charte des Nations Unies et aux principes du droit international, les Etats ont le droit souverain d'exploiter leurs propres ressources selon leur politique d'environnement et ils ont le devoir de faire en sorte que les activités exercées dans les limites

de leur juridiction ou sous leur contrôle ne causent pas de dommage à l'environnement dans d'autres Etats ou dans des régions ne relevant d'aucune juridiction nationale;

- Le Traité pour l'Etablissement de la Communauté d'Afrique de l'Est, chapitre 19, article 112, 1(c), qui oblige des Etats membres qu'ils s'engagent à prendre des mesures pour contrôler l'air, la pollution terrestre et aquatique provenant des activités de développement ;

Notant:

- Les initiatives régionales et nationales pour contrôler et prévenir la pollution de l'air, en particulier : la Conférence Régionale de 2006 sur *une meilleure qualité de l'air dans les villes d'Afrique subsahariennes*, et diverses activités régionales et nationales le PCFV et des partenaires ;
- La stratégie environnementale d'IGAD qui cherche à assister et compléter les efforts des Etats membres dans la gestion de l'environnement et des ressources naturelles, et en particulier la reconnaissance de l'atmosphère comme ressource partagée nécessitant une approche régionale dans la gestion de la qualité de l'air ;
- L'étape réussie visant à éliminer l'utilisation de l'essence au plomb par des stratégies de coopération entre les gouvernements, l'industrie, la société civile et les partenaires de développement, qui permet désormais l'utilisation de véhicules équipés de convertisseurs catalytiques permettant des réductions significatives sur la pollution atmosphérique ;
- Que les pays de la région ont pris des mesures significatives afin de réduire la limite d'âge des véhicules importés dans la région (le Kenya a adopté l'âge maximum de 8 ans pour les véhicules importés, et la Tanzanie et l'Erythrée ont fixé la limite maximum d'âge pour les véhicules de transport en commun importés à 5 ans) ;
- Les efforts faits par certains pays de la région pour introduire des carburants plus propres et des technologies améliorées de biomasse (l'Ethiopie commercialise déjà de l'essence mélangée à l'éthanol).

Sont convenus de ce qui suit :

1. Coopération Régionale

- 1.1 Coopérer dans la préparation d'accords flexibles et différenciés pour le contrôle et la réduction à terme des polluants atmosphériques convenus ;
- 1.2 Considérer les synergies et avantages mutuels de la prise de mesure contre les émissions de polluants atmosphériques et gaz à effet de serre ;
- 1.3 Harmoniser autant que possible parmi les états la législation nationale sur la gestion de la qualité de l'air, ainsi que les normes, procédures de contrôle, et procédures de gestion des données ;

- 1.4 Promouvoir l'échange d'information sur la gestion de la qualité de l'air dans le domaine éducatif et de la recherche ;
- 1.5 Promouvoir la coopération régionale afin de renforcer les établissements de normalisation pour éliminer la contrebande et l'adultération de produits pétroliers.

2. Secteur Des Transports

Normes pour les véhicules :

- 2.1 Établir les normes minima d'émissions convenues régionalement d'ici 2012 pour les différentes catégories de véhicules motorisés, aussi rigoureuses que possible en fonction de la qualité de carburant disponible ;
- 2.2 Établir des programmes de test d'émissions sur les véhicules, de contrôle et d'entretien d'ici 2010 et développer la capacité nécessaire pour faire respecter les programmes d'entretien à travers l'information publique et les campagnes de formation décrites ci-après ;
- 2.3 Edicter des règlements afin de limiter l'âge des véhicules importés et de s'assurer que les véhicules à essence importés sont équipés de convertisseurs catalytiques en état de fonctionnement d'ici 2011 ;
- 2.4 Explorer et adopter des technologies modernes favorisant l'efficacité des carburants pour véhicules et réduisant les émissions, y compris : les convertisseurs catalytiques, les modifications diesel et les véhicules à faibles émissions ;
- 2.5 Harmoniser les normes d'émissions des véhicules dans la sous région.

Normes pour les carburants :

- 2.6 Edicter des règlements pour ramener le soufre dans les carburants importés pour moteur à 500ppm d'ici fin 2010 et pour procéder à des investissements de raffinerie pour ramener le soufre dans les carburants à 50ppm à compter de 2012 ;
- 2.7 Faire respecter les règlements contre la fourniture, la vente et l'utilisation des carburants ne répondant pas aux normes définies ;
- 2.8 Entreprendre des évaluations économiques, sociales, et environnementales détaillées afin de permettre l'utilisation durable des biocarburants ;
- 2.9 Harmoniser les normes pour les carburants et les pratiques dans la sous région.

3. Planification et gestion urbaines

Infrastructure des transports et planification urbaine :

- 3.1 Canaliser davantage d'investissements dans le développement de l'infrastructure urbaine comprenant les réseaux routiers et ferroviaires ;
- 3.2 Encourager l'utilisation des systèmes de transports non motorisés qui possèdent beaucoup d'avantages et sont utilisés par la plus grande majorité, mais sont constamment à l'as. Au moins 10% des coûts d'infrastructure devraient être consacrés à cette majorité, l'accent devant être mis sur la sécurité. Une attention particulière devrait être portée à la forte demande, aux routes à usage mixte dans les secteurs urbains et peri-urbains ;
- 3.3 Promouvoir l'utilisation des couloirs de trafic afin de réduire les distances en localisant les centres de transport se trouvant plus près des zones industrielles, commerciales et résidentielles ;
- 3.4 Créer des interfaces entre les transports non motorisés, les transports en commun et les transports motorisés individuels afin d'améliorer l'efficacité de la mobilité urbaine ;
- 3.5 Encourager le changement d'attitude parmi tous les utilisateurs afin d'encourager les transports non motorisés et les transports en commun ;
- 3.6 Fixer des normes de capacité pour les véhicules de service public ;
- 3.7 Edicter des règlements afin de contrôler la croissance du trafic d'automobiles privés par des mesures telles que les péages, les péages de congestion et la gestion du stationnement ;
- 3.8 Toujours considérer en particulier la durabilité financière lors de la planification d'améliorations des transports en commun ;
- 3.9 Développer les réformes de stationnement pour les zones urbaines ;
- 3.10 Développer des bases de données de référence adéquates, nécessaires à la formulation du scénario de planification urbaine et à l'évaluation politique ;
- 3.11 Edicter des lois pour la plantation d'arbres, le verdissage de l'espace urbain, et le pavage des trottoirs et allées de garage ;
- 3.12 Développer et utiliser des programmes-cadres basés sur une vision pour la ville, tout en encourageant le court terme et les options rentables, y compris la gestion de demande de voyage et le changement d'attitude (par exemple le comportement au volant) ;
- 3.13 Assurer le soutien politique et l'engagement à ces mesures et impliquer à la fois le public et les médias ;
- 3.15 Encourager la création de réseaux de contacts et l'échange d'information (Nord-Sud, Sud-Sud).

Gestion des déchets

- 3.16 Développer des programmes pour une gestion intégrée des déchets solides ;
- 3.17 Prévoir des installations adéquates et convenables pour le traitement et la collecte de toutes les formes de déchets, y compris les liquides et déchets toxiques ;
- 3.18 Edicter des règlements afin de contrôler la fabrication, la vente et l'utilisation de matériau d'emballage plastique ;
- 3.19 Edicter des règlements afin de prévoir la combustion de déchets en plein air dans les zones urbaines.

4. Industrie et activités minières

- 4.1 Formuler une politique et un cadre légal afin de promouvoir l'adoption des meilleures technologies disponibles pour les nouveaux établissements industriels et de réduire les émissions dans les anciens établissements, y compris l'abandon progressif des technologies industrielles non efficaces et nuisant à l'environnement d'ici 2012 ;
- 4.2 Formuler une politique et un cadre légal afin de faciliter et promouvoir l'adoption de carburants plus propres et l'utilisation efficace de l'énergie pour les opérations de l'industrie lourde ;
- 4.3 Soumettre les activités qui ont un impact sur la qualité de l'air à une évaluation d'impact environnemental et à un processus d'audit environnemental ;
- 4.4 Maximiser les synergies et les avantages mutuels des projets de mitigation de la pollution atmosphérique et du changement climatique ;
- 4.5 Développer et/ou utiliser des instruments de contrôle de l'utilisation des terres, tels que des règlements fixant différentes zones, afin d'assurer un emplacement approprié aux établissements industriels ;
- 4.6 Edicter des normes et règlements d'émissions pour les différentes catégories d'industries et d'activités minières et requérir le contrôle des émissions sur leurs activités ;
- 4.7 Harmoniser les règlements et normes standard d'émissions industrielles afin d'aborder la question des effets nationaux et transfrontaliers de la pollution atmosphérique.

5. Feux de végétation, feux non maîtrisés et déforestation

- 5.1 Soutenir les investigations sur la fréquence et les impacts des feux naturels dans la savane africaine et les forêts ;
- 5.2 Edicter des règlements afin de prévenir et contrôler les feux de végétation sauvage causés par l'homme ;

- 5.3 Développer et mettre en œuvre des systèmes d'alarme préventive des feux et des stratégies de gestion des feux ;
- 5.4 Promouvoir les programmes de reforestation des paysages endommagés et développer des programmes de subsistance alternative.

6. Pollution atmosphérique d'intérieur

- 6.1 Promouvoir l'utilisation de techniques de combustion plus propres, efficaces et rentables et des appareils énergétiques plus sûrs ;
- 6.2 Promouvoir l'utilisation d'énergie plus propre et de technologies avancées – solaire, éolienne, carburants au biogaz ;
- 6.3 Soutenir l'utilisation efficace de programmes de formation sur l'énergie et générer par la suite de façon formelle et informelle une prise de conscience publique sur l'impact de la pollution atmosphérique de plein air ;
- 6.4 Formuler des recommandations et des normes d'émissions pour les appareils de combustion ;
- 6.5 Promouvoir et soutenir la construction de maisons à faible consommation d'énergie et bien ventilées ;
- 6.6 Edicter des lois interdisant de fumer dans les lieux publics à l'intérieur et dans les lieux de réunion à l'extérieur.

7. Gouvernance environnementale régionale et nationale

- 7.1 Promouvoir la coordination des acteurs au niveau national pour le développement et la mise en œuvre des stratégies de gestion et des politiques sur la qualité de l'air ;
- 7.2 Améliorer la capacité des divisions de gestion de la qualité de l'air et des unités d'exécution des agences nationales pour l'environnement ;
- 7.3 Développer et maintenir des inventaires d'émissions nationales pour les principaux polluants et les gaz à effet de serre, comprenant la pollution atmosphérique transfrontalière, et évaluer l'impact des différentes politiques et mesures sur ces émissions ;
- 7.4 Etablir des stations de contrôle de la qualité de l'air utilisant des instruments et protocoles régionaux harmonisés et établir un lien avec les efforts globaux de modélisation et de prévisions ;
- 7.5 Faciliter l'harmonisation régionale des standards liés à la qualité de l'air et procéder à des révisions périodiques afin d'évaluer les performances des standards régionaux et nationaux liés à la qualité de l'air par rapport aux meilleures pratiques internationales.

8. Participation publique dans la gestion de la qualité de l'air

- 8.1 Améliorer la prise de conscience publique sur les questions liées à la pollution atmosphérique à travers des campagnes de sensibilisation utilisant à la fois des moyens de communication formels et informels ;
- 8.2 Améliorer la participation des acteurs concernés à la gestion de la qualité de l'air en soutenant les initiatives de renforcement des capacités mis en place par le gouvernement, les institutions académiques et les organisations de la société civile ;
- 8.3 Promouvoir l'engagement actif de la société civile et des autres acteurs dans la gestion de projets collaboratifs sur la qualité de l'air ;
- 8.4 Promouvoir l'accès à et l'échange d'information sur la pollution atmosphérique, y compris inter alia, la recherche et l'information dans l'éducation ;
- 8.5 Développer des stratégies de communication efficaces sur les impacts de la pollution atmosphérique sur la santé humaine et l'environnement

9. La recherche et développement et le renforcement des capacités

- 9.1 Promouvoir et établir des centres de formation régionaux, y compris à travers la désignation de centres régionaux d'excellence dans le domaine de la recherche sur la gestion de la qualité de l'air et des sujets associés ;
- 9.2 Promouvoir et soutenir la formation de troisième cycle et les programmes d'échange étudiants sur la gestion de la qualité de l'air et les sujets associés ;
- 9.3 Développer ou adopter des méthodologies afin d'évaluer l'impact sur la pollution atmosphérique durant les évaluations d'impact environnemental, les études d'audit environnemental et les évaluations socio-économiques, en collaboration avec les institutions académiques nationales et internationales ;
- 9.4 Promouvoir et soutenir les initiatives de réduction de la pollution atmosphérique en collaboration avec les organisations internationales et régionales ;
- 9.5 Soutenir la mise en oeuvre d'inventaires des émissions de pollution atmosphérique, de son contrôle et de sa modélisation, de son évaluation d'impact, des options de mitigation et des approches de politique cadre ;
- 9.6 Créer une base de données informationnelle sous régionale sur la qualité de l'air ;
- 9.7 Conduire des analyses économiques sur les impacts de la pollution atmosphérique et des options politiques pour promouvoir le développement durable.

L'exécution de ces dispositions doit être réalisée avec le temps sujet aux circonstances de chaque pays, particulièrement des pays en guerre ou émergeant de guerre et des situations de crise.

Ministres présents : H.E. Kanyenkiko IR Anatole, Ministre, Ministère de l'Environnement, Burundi ; Wais de H.E. Elmi Obsieh, Ministre, Ministère de l'Environnement, Djibouti ; H.E. Woldemickael G. Mariam, Ministre, Ministère de la Terre, l'Eau et l'Environnement, Erythrée ; H. E. Ramadhan Seif Kajembe, Ministre auxiliaire, Ministère de l'Environnement et des Ressources Minérales, Kenya ; DR. H.E. Batilda Burian, Ministre, Ministère de l'Environnement, Tanzanie ; H.E. Adam Kighoma, Ministre Délégué, Ministère de l'Energie et des Minéraux, Tanzanie ; H.E. Commandant Gen. Kahinda Otafiire, Ministre, Ministère du Gouvernement Local, Ouganda ; H.E. Urban Tibamanya, Ministre d'Etat pour le Développement Urbain, Ministère des Terres, du Logement et du Développement Urbain, Ouganda.