

N°06

ARA

magazine

www.afrra.org

African Refiners Association
Association des Raffineurs Africains
جمعية المكررين الأفارقة

La voix du raffinage et de l'aval pétrolier en Afrique The voice of African oil refining and downstream

Cape Town 2015

CAP SUR LA CROISSANCE AFRICAINE

Maï's March 2015 N°06



Les essences du futur
Gasolines of the future

DISTRIBUTION DE PRODUITS PÉTROLIERS
L'approche régionale privilégiée



DISTRIBUTION OF
OIL PRODUCTS
**Priority to the
regional approach**

Fuelling African Growth

STOCKAGE ET DISTRIBUTION
**Le futur se prépare
aujourd'hui**

STORAGE AND DISTRIBUTION
**The future must be
prepared today**



CAPE TOWN



Marrakech 2014

Un franc succès! A real success!

BILLET

LA 10ème !

Cette Assemblée Générale Annuelle de l'ARA est la 10ème du genre. C'est, en effet, en mars 2006 que la 1ère a eu lieu.

Il y avait moins de cent personnes et aujourd'hui l'AGA regroupe plusieurs centaines de participants. C'est dire que du chemin a été parcouru.

Le nombre de congressistes ne s'est pas multiplié par hasard : c'est le fruit du travail de l'ARA. Et l'aventure se poursuit toujours plus exaltante, instructive, conviviale.

Editor's notice

Number 10th!

This Annual General Meeting of the ARA is the 10th of the kind. Indeed, the first meeting took place in March 2006.

There were less than a hundred people and today the AGM brings together several hundred of participants. This means that we have traveled a long way.

The number of participants did not multiply just by chance: it is the fruit of the ARA's labor.

And the adventure continues to be more inspiring, informative, and friendly.

sommaire contents

N° 05

3 Edito

Alternance et croissance

3 Edito

Alternation and growth

Event Evénement

4 9^e Assemblée Générale de l'ARA
Cap sur la croissance africaine

5 Pierre Retono-N'Diaye,
nouveau président :
Gratitude, hommage aux "pères
fondateurs" et appel au travail

6 Marrakech 2014
Un franc succès !

10 Cinq regards
Les essences du futur

15 D'une vision l'autre

20 M. Anthony Ogbuigwe, Past-président de
l'ARA: « Ce fut merveilleux ! »

21 La médaille ARA 2014 à Anthony
Ogbuigwe

22 Dr Alioune Sall : « Les avenir possibles
pour l'Afrique sont plus ouverts que
jamais »

24 Pierre Retono-N'Diaye :
« Soyons optimistes »

4 9th General Meeting of the ARA
Fuelling African Growth

5 Pierre Retono-N'Diaye,
new president: Gratitude, tribute to
the "founding fathers" and call to
work

6 Marrakech 2014
A real success!

10 Five perspectives
Gaselines of the future

15 From a vision the other

20 Mr. Anthony Ogbuigwe, Past-president
of the ARA: "It was wonderful!"

21 The ARA 2014 Medal goes to Anthony
Ogbuigwe

22 Dr Alioune Sall : "Possible futures for
Africa are more open than ever"

24 Pierre Retono-N'Diaye :
"Let us be optimistic"

Continental

32 Forum
Stockage et Distribution

35 Distribution de produits pétroliers
L'approche régionale privilégiée

32 Forum
Storage and Distribution

35 Distribution of oil products
Priority to the regional approach

ARA AG - GM

39 ARA week 2015
Cap sur la croissance africaine

39 ARA week 2015
Fuelling African Growth

Alternance et croissance

L'Assemblée Générale Annuelle (AGA) de l'Association des Raffineurs Africains (ARA) se tient tous les ans depuis 2006. Et cette année ne faillira pas à la règle : l'AGA 2015 se réunira au Cap (Afrique du Sud) du 16 au 18 mars sur le thème «Cap sur la croissance».

D'une part, il s'agit, selon le Comité Exécutif, d'une rencontre qui doit refléter l'importance de l'approvisionnement énergétique dans le développement futur de l'économie africaine. D'autre part, c'est la traduction de la nécessité d'investir tant dans la modernisation et l'expansion des raffineries que dans la mise en place de réglementations et d'infrastructures de stockage et de distribution régionales sûres, efficaces et vitales pour la croissance africaine. Tout un programme !

Les participants apprécieront surtout que les orateurs auront plus de temps pour développer leurs idées et échanger avec eux. En tout état de cause, les AGA de l'ARA suscitent de plus en plus d'engouement. Ainsi, au fil des éditions, le nombre de congressistes n'arrête pas d'augmenter. La formule alternante en rajoute à l'intérêt.

Une fois tous les deux ans, l'AGA a lieu au Cap ou à Marrakech. Après la ville rouge donc l'année dernière, c'est à Cape town d'accueillir l'AGA en 2015. ■

Alternation and growth

The Annual General Meeting (AGM) of the African Refiners Association (ARA) is being held every year since 2006. And this year will be no exception to the rule: the 2015 AGM meeting is planned in Cape Town (South Africa) from 16 to 18 March around the topic "Fuelling African Growth".

According to the Executive Committee, this meeting is first meant to reflect the importance of energy supply in the future development of the African economy.

Secondly, it is the translation of the need to invest as well in refinery modernization and expansion as in the establishment of regulations and regional storage and distribution infrastructure that are safe, effective and vital to African growth. A whole program !

And the participants will especially enjoy the fact that the speakers will have more time to develop their ideas and to exchange with them. In fact, ARA Annual General Meetings are raising increasing interest. The number of participants keeps increasing from a meeting to another. The alternation approach adds to the interest.

Once every two years, the AGM is held either in Cape Town or in Marrakesh.

Following the gathering in the Red City last year, Cape Town will be hosting the AGM in 2015. ■

la SONARA (la raffinerie du Cameroun) nouvel entrant comme Membre non permanent

SONARA (the refinery of Cameroon) new comer as a non-permanent member



Publication de l'ARA
An ARA publication

Directeur de publication
Managing editor
Dervain Joël

Rédacteur en chef
Editor
Karamoko Tahirou

Collaboration
Collaboration
Elvis Kodjo

Contribution
Contributors
Haidara Fatma
Baou Hiédé Georges
Jacques Cardeau

Edition
Printed by
Exakrom

Adresse
ARA 1200 Genève, Suisse

Siège opérationnel
Operational headquarters
Lot 70 Rue des Cannes - Ilot 6B
Danga sud
08 BP 2565 Abidjan 08
Côte d'Ivoire
Tél : +225 22 44 66 16
Fax : +225 22 48 43 48
Email : info@afra.org

Site Internet
Web site
www.afra.org

Comité Exécutif Executive Committee

Trois nouveaux entrants Three newcomers



Outre M. Pierre Retono-N'Diaye en qualité de Président, le Comité Exécutif a enregistré trois nouveaux entrants. Il s'agit de M. Jamal Mohammed de la SAMIR (Maroc) en qualité de Vice-Président, de M. Ali Abdelraman du Soudan comme Trésorier. Le troisième nouvel entrant est la SONARA (la raffinerie du Cameroun) comme Membre.

In addition to Mr. Pierre Retono-N'Diaye who is the President, three new comers have joined the Executive Committee. Mr. Jamal Mohammed of SAMIR (Morocco) as Vice-President, Mr. Ali Abdelraman from Sudan as Treasurer. The third new comer is SONARA (the refinery of Cameroon), as a member.

Nouveaux Membres

L'ARA a le plaisir d'annoncer que La Caisse de Stabilisation des Prix des Hydrocarbures, Octogone Trading, Petromoc, SDCC et Sodigaz Mali sont devenus Membres de l'ARA.

New Members

The ARA is delighted to announce that Caisse de Stabilisation des Prix des Hydrocarbures, Octogone Trading, Petromoc, SDCC and Sodigaz Mali have become Members of the ARA.



9^e Assemblée Générale de l'ARA **9th General Meeting of the ARA**

ENERGIE Livrer des produits
du futur à l'Afrique

ENERGY Delivering
tomorrow's
products to
Africa


FOUR SEASONS RESORT
AND PRIVATE RESIDENCES
Marrakech



Pierre Retono-N'Diaye, nouveau président

Gratitude, hommage aux "pères fondateurs" et appel au travail

Pierre Retono-N'Diaye,
new president

Gratitude, tribute to the
"founding fathers"
and call to work



« Je voudrais, au nom de l'ARA, vous remercier d'avoir fait le déplacement de Marrakech. Et votre présence massive en ces lieux témoigne de votre fidélité à notre organisation et de l'estime que vous nous portez. Je voudrais ensuite exprimer ma profonde gratitude et ma reconnaissance à l'ensemble des Membres et Membres Associés de l'ARA pour le choix qu'ils ont porté sur ma modeste personne. Cette marque de confiance m'honore profondément et m'impose une lourde responsabilité qui est celle de répondre durant mon mandat à leurs attentes. Je m'emploierai donc, durant les 12 mois à venir, à pouvoir toujours mériter cette confiance que vous avez bien voulu placer en moi.

Notre association, l'ARA, a gagné en professionnalisme, en efficacité, en notoriété. Et cela, grâce à l'implication de tous. Et je voudrais une fois de plus, vous remercier pour le travail accompli. Mais vous permettez que je remercie singulièrement certaines personnes et une organisation et deux personnes. Je voudrais sincèrement remercier mon prédécesseur à ce poste, M. Anthony Ogbuigwe, pour l'action accomplie au sein de l'ARA. «Tony» est parfaitement au fait des problématiques de l'Afrique et de l'aval pétrolier. La justesse de ses positions au sein du Comité Exécutif ont fait avancer l'action de notre organisation. Je voudrais aussi rappeler (on l'a vu au cours des présentations) que l'ARA a commencé en 2006. En réalité, il y a deux périodes: la période avant 2006 et celle après 2006. La période avant 2006 peut être appelée celle de la naissance de l'ARA. C'est la période au cours de laquelle les pères fondateurs de l'organisation l'ont portée sur les fonts baptismaux et la période après 2006 que je pourrais appeler celle de la renaissance de l'ARA. Entre ces deux périodes, il y a quelqu'un et une organisation qui ont servi de lien. Une personne qui a sacrifié de son temps, de sa vie familiale pour faire de l'ARA ce qu'elle est aujourd'hui. Et cette personne continue toujours à abattre un travail considérable. Je voudrais parler du Secrétaire Exécutif, M. Joël Dervain.

La renaissance de l'ARA l'a aussi été avec le concours d'une organisation qui y a cru. Cette organisation a été de tous les combats, de tous les défis. Il s'agit de CITAC. Merci CITAC de nous avoir accompagnés depuis 2006.

Le travail de l'ARA ne peut se faire, ne peut se développer qu'avec celui des Groupes de travail. Je vous invite à rejoindre ces Groupes de travail pour redynamiser notre travail et répondre aux nombreux challenges qui vous ont été présentés aujourd'hui. ■

"On behalf of the ARA, I would like to thank you for having traveled to Marrakech. And your massive presence in this place testifies of your loyalty to our organization and of your esteem for us.

I would also like to express my deep gratitude to all Members and Associate Members of the ARA for having chosen my humble person. This mark of trust honors me deeply and imposes a heavy responsibility on me, which is to meet their expectations during my office. I will therefore endeavor, during the 12 months to come, to always deserve the trust you have placed in me.

Our association, the ARA, has grown in professionalism, effectiveness, reputation. This has been possible thanks to the involvement of all. And I would like, once more, to thank you for the work done. But please allow me to extend special thanks to certain people and to an organization and two people. I would sincerely like to thank my predecessor, Mr. Anthony Ogbuigwe, for the work done at the ARA. "Tony" is perfectly aware of the challenges of Africa and the downstream oil sector. The right positions he has taken within the Executive Committee have advanced the action of our organization.

I would also like to recall (as seen during the presentations) that the ARA began in 2006. There are actually two periods: the pre-2006 period and the post-2006 period. The pre-2006 period can be referred to as the birth of the ARA. It is the period during which the founding fathers have established the organization and the post-2006 period can be called the renaissance of the ARA.

Between these two periods, a person and an organization have served as a link. A person who has sacrificed his time and family life to make the ARA what it is today. And this person still continues to do considerable work. That person is the Executive Secretary, Mr. Joël Dervain.

The renaissance of the ARA has also been possible through the contribution of an organization that believed in it. This organization has been a part of all struggles and challenges. I am referring to CITAC. Thank you CITAC for having supported us since 2006.

The ARA's work can be done and can develop only through the working groups. I invite you to join these work groups to revitalize our work and to take up the numerous challenges presented to you today. ■

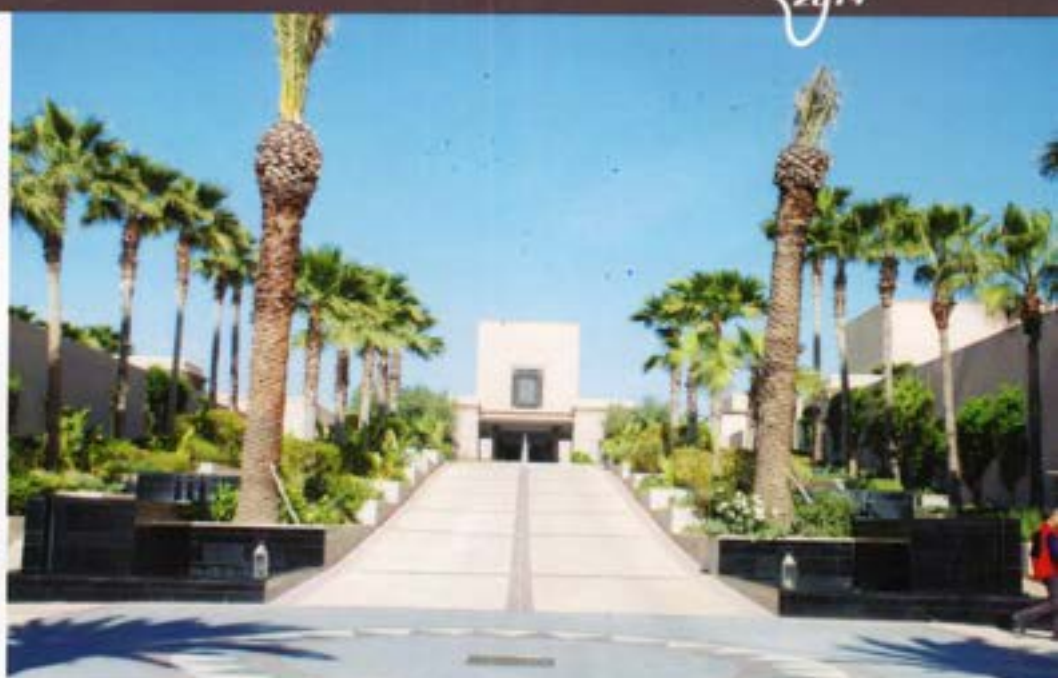
Un franc succès ! A real success!

Trois cents à quatre cents participants à l'Assemblée générale de 2013. Plus de 600 en 2014 à Marrakech, sans compter 200 visiteurs environ venus saisir cette occasion pour rencontrer des décideurs dans le milieu pétrolier. Les Assemblées générales de l'ARA, à l'évidence se suivent et affirment chaque fois l'audience sans cesse grandissante de l'association. Et celle de Marrakech, la ville ocre, du 24 au 26 mars 2014, a connu un véritable succès. Ils étaient venus des quatre coins d'Afrique et d'autres continents (Europe, Amérique, Asie).



Three hundred to four hundred participants in the 2013 General Meeting. More than 600 in 2014 in Marrakesh, and nearly 200 visitors have come to seize this opportunity to meet with the decision makers in the oil industry. Obviously, ARA general meetings are confirming the growing audience of the association. And the meeting in Marrakesh, the ocher city, from 24 to 2- March 2014, has been really successful. They came from the four corners of Africa and other continents (Europe, America, Asia).





Les participants ont manifesté un vif intérêt pour le thème de la rencontre, «Énergie : livrer les produits du futur à l'Afrique». Les échanges, riches, denses et instructifs, les uns aussi argumentés que les autres, ont permis de mettre en relief les défis principaux auxquels l'industrie pétrolière africaine devra certainement faire face au cours des dix à quinze prochaines années. Ils sont de trois ordres.

D'un, la recomposition quasi-certaine des équilibres énergétiques en Afrique, du fait de la découverte d'importants gisements de gaz offshore à l'est, à l'ouest et au nord du continent.

De deux, le ralentissement, sinon l'abandon, d'investissements dans les raffineries africaines, les mauvaises perspectives économiques pour le raffinage dans le monde pouvant servir de prétexte.

Les investissements dans les infrastructures, l'Afrique en a pourtant besoin non seulement pour répondre à la demande croissante de diesel et d'essence, mais surtout pour pouvoir produire les carburants de qualité, non nocifs pour l'homme et adaptés à l'évolution des technologies. Ainsi se décline le troisième défi qui s'impose au secteur aval pétrolier africain.

Tableau sombre qu'a essayé de nettoyer le cabinet londonien, Wood Mackenzie, dans une étude réalisée à la demande de l'ARA, sur la problématique de la rentabilité de l'industrie du raffinage pour les pays en développement. Cette étude, longuement débattue tout au long de la rencontre, aura

eu le mérite de chasser le l'ombre de pessimisme que dégageait ce tableau. Il invite plutôt à la confiance !

L'industrie africaine du raffinage peut apporter aux pays hôtes des avantages sociaux importants que l'étude énumère ainsi : opportunités d'emplois qualifiés, établissement de pratiques commerciales transparentes, stabilité sociale du pays, sécurité de l'approvisionnement en produits pétroliers, réduction des émissions de produits polluants dans l'environnement. Sur le plan économique aussi, les retombées sont importantes, selon l'étude. Elles partent de la création d'un « nombre important d'emplois » pour les communautés locales à la réduction des risques au niveau macroéconomique, en passant par l'amélioration du volume des impôts perçus par le gouvernement hôte et l'intégration au sein de la chaîne des valeurs.

Multiformes, en réalité sont les défis qui se présentent à l'industrie pétrolière africaine. M. Pierre Retono-N'Diaye, le nouveau Président, les égrène : mutation rapide du marché caractérisée par une hausse de la demande, faible rentabilité de l'activité de raffinage, hausse de la fourniture de gaz sur les côtes occidentales et orientales du continent, moyens d'investissements inexistant même pour les projets vitaux de stockage et de distribution.

Que faire alors ? Il faut, a-t-il exhorté, continuer auprès des gouvernements le plaidoyer sur les besoins d'investissements. Telle sera la préoccupation et la démarche de l'ARA au cours des années à venir. ■

Multiformes sont les défis qui se présentent à l'industrie pétrolière africaine : mutation rapide du marché caractérisée par une hausse de la demande, faible rentabilité de l'activité de raffinage, hausse de la fourniture de gaz sur les côtes occidentales et orientales du continent, moyens d'investissements inexistant même pour les projets vitaux de stockage et de distribution.

The participants have shown a keen interest in the topic of the meeting, "Energy: delivering the products of the future to Africa". The rich, dense, informative, and also argumentative discussions have highlighted the main challenges that the African oil industry will certainly be faced with over the next ten to fifteen years. They are of three types.

First, the almost certain recomposition of energy balances in Africa, due to the discovery of large deposits of offshore gas in the east, west and north of the continent.

Secondly, the slowdown, or even the abandonment of investments in African refineries, poor economic outlooks for refining in the world that can serve as a pretext.

Yet, Africa needs investments in infrastructure, not only to meet the growing demand for diesel and gasoline, but especially to be able to produce quality fuels, non-harmful to man and adapted to the evolution of technologies. This is the third challenge facing the African downstream oil sector.

The London firm Wood Mackenzie has attempted to correct this dark picture in a study commissioned by the ARA, on the issue of the profitability of the refining industry for developing countries. This study, extensively debated throughout the meeting, has the merit of having chased away the shadow of pessimism that emerged from this pic-

ture. It rather provides reasons to be optimistic!

The African refining industry can bring to host countries major social benefits, which the study lists as follows: opportunities for skilled employment, establishment of transparent business practices, social stability of the country, security of oil product supply, reduction of pollutant emissions in the environment.

On the economic plan also, the benefits are significant, according to the study. They extend from the creation of a "significant number of jobs" for local communities, to the reduction of risks at the macroeconomic level, including the improvement of taxes levied by the host government and integration across the value chain.

In reality, the challenges facing the African oil industry are multifaceted. Mr. Pierre Retono-NDiaye, the new President, lists them as follows: rapid change of the market characterized by an increase in demand, low profitability of the refining business, increase of gas supply on the western and eastern coasts of the continent, lack of investment means even for vital storage and distribution projects.

What do we do then? He urged that we must continue advocating to governments on investment needs. This will be the concern and approach of the ARA in the years to come. ■



The challenges facing the African oil industry are multifaceted: rapid change of the market characterized by an increase in demand, low profitability of the refining business, increase of gas supply on the western and eastern coasts of the continent, lack of investment means even for vital storage and distribution projects.





Cinq regards **Five perspectives****Les essences du futur Gasolines of the future**

■ De quoi seront faites les essences du futur ? A cette question, les délégués de Platts, W.R. Grace & Co, Afton Chemicals, Dupont Sustainable Solutions et Nalco ont essayé d'apporter des réponses dans l'après-midi du 24 mars. Ce panel avait pour modérateur M. Mike Stead d'Engen.

■ What will the gasolines of the future look like? Delegates of Platts, W.R. Grace & Co, Afton Chemicals, Dupont Sustainable Solutions and Nalco attempted to answer this question in the afternoon of 24th March. This panel was facilitated by Mr. Mike Stead of Engen.

»»» **Platts**

« Tout le monde semble préoccupé par la nouvelle donne aux Etats-Unis en ce qui concerne le marché pétrolier, l'Afrique en particulier... Les nouvelles tendances au Moyen-Orient aussi vont indiscutablement compter dans le monde pétrolier. Beaucoup de raffineries ont fermé en Europe ces dernières années et il est fort probable que cette tendance continue dans les mois et années à venir. L'une des raisons de cette déconvenue est l'augmentation de la production américaine de brut qui est passée pratiquement du simple au double et croît à un rythme moyen de 10% par an, en raison de sa qualité. Les productions nigériane et algérienne en subissent le contrecoup.

Comme conséquence, les marges américaines sont en augmentation comparativement à celles de l'Europe, sans oublier que les raffineries américaines sont de grandes capacités. Il y a donc une grande augmentation de la production américaine et l'exportation des produits pétroliers est en pleine expansion d'autant plus que la demande intérieure stagne... L'on a pu constater que les USA ont exporté plusieurs centaines de milliers de barils par jour vers certaines régions du monde ces derniers temps...

Cela déséquilibre, bien sûr, certains acquis antérieurs. S'agissant de l'Afrique, les produits pétroliers importés à Lagos à partir des USA ont été assez importantes...

Mais les perspectives semblent intéressantes pour l'Afrique avec la fermeture de nombreuses

raffineries en Europe. Pour les raffineries en projet en Afrique, il y a un champ ouvert de compétition qu'il va falloir affronter. La situation est complexe : les USA naguère importateurs de produits africains sont devenus de gros exportateurs de produits pétroliers vers l'Afrique. Il n'y a pas que le Nigeria qui importe des USA ; beaucoup d'autres pays africains sont approvisionnés par les Etats-Unis.

Dans les quatre à cinq prochaines années, le développement rapide du Moyen-Orient va susciter une plus grande consommation de carburant qui, en termes de perspectives, pourrait profiter à l'Afrique. Au cours des dix dernières années, l'Arabie saoudite, par exemple, a été exportatrice de gasoil. Elle tend à devenir importatrice de ce produit d'ici deux à trois ans.

Avec la fermeture de certaines raffineries en Europe, la France, entre autres, est devenue importatrice de produits pétroliers en provenance du Moyen-Orient ou des USA... Tout cela, à mon avis, va changer profondément le marché du pétrole. L'Afrique a sa carte à jouer. Les nouvelles raffineries dont nous espérons voir le jour à travers le continent pourront tirer leur épingle du jeu.

Pour ce qui est de la qualité des produits, il faut reconnaître que les USA soient au fait des normes internationales. Les raffineries du Moyen-Orient sont, elles aussi, au point techniquement et livrent des produits propres comme demandé. C'est dire que la compétition est ouverte pour des produits de qualité... ■



"Everyone seems to be concerned about the new developments in the United States with respect to the oil market, especially Africa... The new trends in the Middle East will also unquestionably have an effect on the oil industry. Many refineries have closed in Europe during the last years and this trend is very likely to continue in the months and years to come. This situation is partly due to America's crude oil production that has virtually doubled and increases by 10% per year, because of its quality. This has a negative effect on the productions of Nigeria and Algeria.

As a consequence, America's margins are rising compared to those of Europe, without forgetting that US refineries have large capacity. America's production is thus increase significantly and the export of oil products is expanding as the domestic demand remains stagnant... The USA have exported several hundreds of thousands of barrels per day to certain regions of the world in recent times ...

Of course, this affects certain previous achievements. As regards Africa, oil product imports to Lagos from the USA have been quite significant. ...

But the outlooks seem interesting for Africa with the closure of many refineries in Europe. For refineries in project in Africa, there is an open field of competition ahead. The situation is complex: once importers of African products, the USA have become large exporters of oil products to Africa. Nigeria is not the only country that imports from the USA; many other African countries are supplied by the United States.

In the next four to five years, rapid development in the Middle East will increase fuel consumption which, in terms of perspectives, could be beneficial to Africa. Over the last ten years, Saudi Arabia, for example, has been exporting diesel. This country is likely to become an importer of this product in two to three years.

With the closure of certain refineries in Europe, France, among others, has become an importer of oil products from the Middle East or the USA. ... In my opinion, all these facts will deeply change the oil market. Africa has a strong card to play. New refineries to be hopefully opened across the continent have a chance to emerge.

Concerning product quality, the USA are up to with international standards. Middle East refineries also are technically fit and deliver clean products as required. This means that competition for quality products is open... ■

»» Andrew Tyas, Dupont Sustainable Solutions

« (...) Le marché du pétrole a été modifié par la démarche actuelle des Etats-Unis d'Amérique. Essayons de prendre la chose sous l'angle de la simplicité. Cela suppose que les raffineries africaines doivent se doter des équipements à même de leur permettre de sortir des produits de qualité. C'est la seule alternative pour se maintenir sur le marché concurrentiel auquel elles doivent se résoudre à faire face (...) L'Afrique pourrait miser sur la gasoline pour contrebalancer l'impact financier de la concurrence. Imposer les normes Euro 4 et Euro 5 serait difficile et coûteux pour les raffineries classiques (...) Les pertes pourraient se chiffrer à 87 millions de dollars par jour (...)

Nous avons les technologies pour réussir ce passage de cap (...) ■

"(...) The oil market has undergone some change due to the current approach of the United States of America. Let's make it simple. This implies that African refineries must acquire equipment that can enable them to produce quality products. It is the only alternative to maintain themselves on the competitive market they must resolve to face (...) Africa could count on gasoline to offset the financial impact of the competition. Making the Euro 4 and Euro 5 standards mandatory would be difficult and costly for conventional refineries (...) Losses could be as high as \$87 million per day (...)

We have the technologies to successfully perform this shift (...) ■

»»» Jan Steegstra, W.R. Grace & Co

« Nous avons pris une part active dans les travaux d'extension et de modernisation de la SAMIR, la raffinerie du Maroc qui est aujourd'hui dotée d'un hydrocraqueur, outil de haute technologie. La SAMIR, vous le savez, est un fleuron de l'industrie marocaine. Elle est une raffinerie complète aujourd'hui, avec les équipements nouveaux dont elle s'est dotée à la faveur de ces travaux de modernisation.

La SAMIR a trouvé nécessaire de faire tous ces investissements pour répondre à la demande croissante en produits pétroliers (essence comme gasoil) de son marché. Ce travail de modernisation est considéré dans le pays comme l'une des plus grandes réalisations depuis une vingtaine d'années.

Il est à remarquer que la production de gasoil a augmenté de 12% depuis l'avènement des nouveaux outils de production dont s'est dotée l'entreprise (...). De nouvelles unités ont été mises en place, en effet, pour produire les carburants propres répondant aux normes internationales. Tout cela a un impact positif sur l'économie nationale, mais aussi sur la rentabilité de la SAMIR et l'environnement. Il est important que la SAMIR arrive à ce niveau de compétitivité avec les raffineries européennes, car le marché du pétrole est plus que jamais dans une atmosphère de grande compétitivité (...).

Après trois années de fonctionnement, nous pouvons affirmer que la nouvelle SAMIR est une expérience réussie. La SAMIR a choisi l'équipe qu'il faut pour réaliser cet immense projet, en termes d'expertise et d'appui technique. La formation des opérateurs dans la conduite de l'hydrocraqueur a permis d'assurer le fonctionnement à l'optimum de cet outil de haute technologie, capable de produire les carburants propres, les carburants du futur. »■



"We have taken an active part in the expansion and modernization of SAMIR, the refinery of Morocco, which is now equipped with a hydro cracker, a high-tech tool. As you know, SAMIR is a jewel of Morocco's industry. It is a complete refinery today, with the new equipment acquired as part of the modernization work.

SAMIR has found it necessary to make all these investments to help meet the growing demand for oil products (both gasoline and diesel) on its market. The modernization work is regarded in the country as one of the greatest achievements since twenty years.

It should be noted that the production of diesel has increased by 12% since the arrival of the new production tools acquired by the company (...). In fact, new units have been put in place to produce clean fuels that meet international standards. All this has a positive impact on the national economy, but also on the profitability of the SAMIR and the environment. It is important for SAMIR to get to this level of competitiveness with European refineries, because the oil market is more than ever in an atmosphere of high competitiveness (etc.).

After three years of operation, we can say that the new SAMIR is a successful experience. SAMIR has chosen the right team to carry out this immense project, in terms of expertise and technical support. Training of operators to operate the hydrocracker has contributed to ensuring the optimum operation of this high-tech tool, capable of producing clean fuels, the fuels of the future. ■



»»» Roland Davitian, Nalco Champion

«Comment optimiser vos activités de raffinage ? Au niveau de Nalco Champion, nous intervenons dans 160 pays. Ce sont 4 000 personnes (ingénieurs et techniciens) qui travaillent directement dans les raffineries avec une cinquantaine d'usines à travers le monde. Côté Recherche et Développement, nous avons 450 personnes et 12 centres technologiques. Nalco Champion investit depuis plusieurs années en Afrique, est partenaire de l'ARA et cette année, notre délégation emmenée par le General Manager, James Dees, est là pour montrer tout l'intérêt que Nalco Champion a à investir du temps, des hommes et des moyens sur l'Afrique.

Cela dit, quel est le rôle de Nalco au niveau des fuels additifs ? Nous apportons tout le support technique au niveau de nos ingénieurs de terrain, à savoir la sélection des produits, l'application des bonnes pratiques par rapport à ce qui peut être appliqué déjà mais qui n'est pas appliqué, la résolution de problèmes, et nous assurons l'interface globale. Nous continuons régulièrement à développer de nouveaux produits. Chaque année par rapport aux discussions que nous avons avec vous, nous élaborons de nouveaux produits. Nous conservons des relations étroites avec les centres de recherches et les raffineries. Nous travaillons aussi avec tout ce qui est crédit et cargo inspection et compagnies.

A quoi servent les fuels additifs ? Tout d'abord, ils permettent aux raffineurs d'avoir plus de flexibilité dans la sélection des bruts. Ils permettent aux raffineurs d'atteindre des spécifications soit par les législations soit par ce qui est demandé particulièrement dans un pays. Ils peuvent permettre de remettre à niveau certains fuels qui ne sont pas au spectre ou d'avoir un avantage compétitif en achetant certaines matières premières qui ne sont pas au spectre en les remettant au spectre. L'idée, c'est une utilisation raisonnée de ces additifs avec toute l'expertise, les conseils que nous pouvons vous apporter sur chacune des applications spécifiques. C'est une partie de notre raison d'être, de venir chez vous, de faire des audits, d'amener les experts techniques pour chacun des produits de façon à optimiser chacun des procédés.

Les coûts de la non qualité peuvent être la sécurité, la restriction d'un certain nombre de bruts, la limitation de tout ce qui va être mélange et aussi la réputation que vous pourriez avoir en commercialisant certains produits qui ne seraient pas au spectre. Nalco Champion propose un ensemble de produits et est capable d'intervenir sur tous les streams, que ce soit sur tout ce qui est problématique lié à l'H₂S ou aux corrosions, tout ce qui est problème de stabilisant, problème microbiologique, etc.

Il y a une dégradation mondiale de la qualité des bruts, qui conduit aujourd'hui à des problèmes de raffinage et de transport. L'exploration est de plus en plus difficile, avec des coûts qui s'élèvent. Tout ce qui est brut lourd pose des problèmes d'écoulement, de transport, etc. Idem pour tout ce qui est brut acide qui, eux, conduisent généralement à des problèmes de corrosion pour lesquels nous avons aussi des solutions parfaitement adaptées.

Il y a une pression environnementale qui est de plus en plus importante. La qualité des fuels aujourd'hui est de plus en plus importante dans leur utilisation dans tout ce qui est moteur (L) » ■



"How to optimize your refining activities? Nalco Champion operates in 160 countries. 4,000 people (engineers and technicians) are working directly in refineries with around fifty plants throughout the world. As regards Research and Development, we have 450 people and 12 technological centers. Nalco Champion has been investing for several years in Africa, is a partner of the ARA and, this year, our delegation led by Managing Director James Dees is here to show Nalco Champion's interest in investing time, people and resources in Africa.

This being said, what is the role of Nalco in terms of fuel additives ? Our field engineers provide all technical support, including product selection, application of best practices, problem solving, and we provide a global interface. We regularly develop new products. Every year we develop new products based on our interaction with you. We maintain close relationships with research centers and refineries. We are also involved in credit and cargo inspection and companies.

What are fuel additives used for? First, they provide refiners with more flexibility in the selection of crude oil. They enable refiners to meet specifications imposed by legislations or specific to each country. They can be used to upgrade certain fuels that are not within the spectrum or to have a competitive advantage by buying and processing raw materials that are not within the spectrum. The idea is to use these additives in a reasonable manner with all expertise, and we can provide you guidance on each specific application. Our role is to come to you, to conduct audits, to bring technical experts for each product in such a way as to optimize each process.

Poor quality can result in safety issues, restriction of a number of crude oil, limitation of all blends and also affect your reputation if you sell products that are not within the spectrum. Nalco Champion offers a set of products and is able to work in all streams, including all issues associated with H₂S or corrosion, stabilizer or microbiological issues, etc.

There is a global degradation in crude oil quality, which leads today to refining and transportation issues. Exploration is more and more difficult as costs are rising. Heavy crude oil poses marketing, transportation, and other problems. The same applies for acid crude oil, which generally causes corrosion. We also have tailored solutions to these issues. ..

There is increasing environmental pressure. Today, the quality of fuels becomes more and more important in their use in engines (...) " ■



» John Walsh, Afton Chemicals

« En matière de carburants du futur, nous avons fait beaucoup de recherches. L'une de ces recherches nous a coûté plus de 120 millions de dollars. Nous travaillons en collaboration avec des sociétés de raffinage et des gouvernements à travers le monde pour la production des carburants du futur (...) »

Afton Chemicals a la technologie nécessaire pour accompagner les entreprises engagées dans ce processus.

La définition des carburants du futur est un sujet à débat. Les carburants du futur peuvent être définis comme ceux répondant aux besoins spécifiques d'un pays. Mais je pense qu'ils ont un sens relatif.

On est donc amené à se demander quels sont les carburants du futur pour l'Afrique. Est-ce Afri 1, 2, 3 ou 4? Est-ce les meilleurs carburants du futur?

Cela dit, apprécions ensemble ce qui peut influencer les carburants du futur. La qualité des carburants peut être influencée par les technologies des véhicules. L'Afrique a le taux de croissance économique le plus élevé du monde actuellement.

L'on oublie trop souvent de parler des véhicules quand on évoque la qualité des carburants. Nous pensons que les deux éléments doivent aller de pair. Si vous améliorez la qualité du carburant sans améliorer la technologie des véhicules, les bénéfices attendus seront très maigres. Mais si vous conjuguez les deux, vous obtiendrez une amélioration remarquable. Il est donc important, quand on parle de carburants du futur, de parler aussi de véhicules du futur (...)

Quels sont donc les carburants du futur pour l'Afrique? Le débat est ouvert. Il est important, cependant, de souligner que l'Afrique aura des bénéfices énormes en matière de santé en progressant à Afri 4, ce qui correspond à Euro 3. La plupart des véhicules importés en Afrique aujourd'hui sont aux normes Euro 3 et donc adaptés à Afri 4. L'ARA en a fait une préoccupation et selon les prévisions, ce niveau de spécification devrait être atteint à l'horizon 2020. Les raffineries doivent réaliser les investissements nécessaires en termes d'infrastructures (...) avec l'aide des gouvernements. Cette aide est d'autant plus nécessaire que selon une étude de la Banque mondiale, les petites raffineries auront besoin d'un investissement moyen de six millions de dollars pour se doter des infrastructures nécessaires...

Les carburants du futur sont réalisables en Afrique. Certains pays, sur le continent, sont déjà sur la voie. Il faut retenir cependant que les carburants du futur doivent nécessairement être couplés avec des véhicules du futur, faute de quoi, les bénéfices recherchés ne pourront pas être atteints. ■

"We have done a lot of research with regard to the fuels of the future. One of the research has cost us more than \$120 million. We are working in collaboration with refining companies and governments across the world to produce the fuels of the future (...)"

Afton Chemicals has the necessary technology to support companies involved in this process.

The definition of the fuels of the future is subject to debate. The fuels of the future can be defined as those that meet the specific needs of a country. But I think that they have a relative meaning.

This leads to the question what are the fuels of the future for Africa. Is it Afri 1, 2, 3 or 4? Is this the best fuels of the future?

This being said, let us examine together what can influence the fuels of the future. The quality of fuels can be influenced by the technologies of vehicles. Africa currently has the highest economic growth rate in the world.

People too often omit vehicles when talking about the quality of fuels. We believe that the two elements must go hand in hand. If you improve the quality of fuel without improving the technology of vehicles, the expected benefits will be very limited. But if you combine the two, you will achieve remarkable improvement. It is therefore important, when talking about the fuels of the future, to also talk about the vehicles of the future (...)

So what are the fuels of the future for Africa? The debate is open. However, it is important to note that Africa will draw huge health benefits from an upgrade to Afri 4, which corresponds to Euro 3. Most of the vehicles imported to Africa today are Euro standard and are therefore adapted to Afri 4. This is among the ARA's concerns and, according to forecasts, this level of specification should be reached in 2020. Refineries must make the necessary investments in terms of infrastructure (...) with the help of governments. This help is all the more necessary as, according to a World Bank study, small refineries will need an average investment of six million dollars to acquire the necessary infrastructure ...

The fuels of the future are achievable in Africa. Certain countries in the continent are already on track. However it should be kept in mind that the fuels of the future must necessarily be coupled with the vehicles of the future. Otherwise, the expected benefits will not be achieved. ■



D'une vision l'autre

From a vision the other

Christian Chammas,
Directeur général de /
Managing Director of
Vivo Energy

DES INVESTISSEMENTS PLUS ACCRUS

Patron de la compagnie qui a repris les activités de Shell dans 16 pays africains, M. Christian Chammas, acteur chevronné du secteur pétrolier, a, dans un discours très offensif, asséné : « Les problèmes doivent mener à des solutions ». Une invite aux délégués et aux raffineurs à mettre leurs normes d'exploitation aux normes internationales.

Son entreprise, Vivo Energy, consciente des enjeux du secteur pétrolier dans l'Afrique de demain s'engage à faire les investissements nécessaires pour répondre à la demande. Et d'annoncer le quadruplement des plans d'investissements de Shell.

La sécurité sur les routes africaines n'a pas échappé à son analyse. « Avec seulement 2% des véhicules du monde, l'Afrique représente 16% des décès par accident de la circulation », a-t-il déploré. En la matière aussi, il y a beaucoup à faire, selon lui. Entre autres solutions, il préconise des programmes éducatifs. ■

Dr John Erinne,
Président du Conseil
du Comité des Affaires
Internationales de la
Société nigériane des
Ingénieurs Chimistes
/ Chairman of the
Board of the
International Affairs
Committee of the
Nigerian Society of
Chemical Engineers

METTRE L'ACCENT SUR LA FORMATION

Le Président du Conseil du Comité des Affaires Internationales de la Société nigériane des Ingénieurs chimistes, s'est montré un ardent avocat de la formation des jeunes. Ingénieur lui-même, il a exhorté les entreprises et établissements de formation à encourager les jeunes à se lancer dans une carrière... d'ingénieur. L'industrie pétrolière doit, à son avis, jouer un rôle de premier plan dans cette perspective en créant des centres de formation dans les raffineries. Ces centres, a-t-il soutenu, seront les terrains privilégiés de formations pratiques pour les ingénieurs de procédés ou autres ingénieurs et techniciens. Ils devraient être un outil efficace de benchmarking, en facilitant le partage de bonnes pratiques et les échanges croisés d'idées.

S'inscrivant dans le droit fil de la philosophie de l'ARA qui fait de la formation sa pierre angulaire, Dr John Erinne suggère, par ailleurs, que ces centres peuvent être partenaires des universités en soutenant celles-ci dans la conception de logiciels, en investissant dans des laboratoires de pointe, en collaborant en matière de recherche et en soutenant la formation industrielle des étudiants. A terme, n'exclut-il pas, ces centres pourraient être rattachés à des facultés. ■

INCREASED INVESTMENTS

Head of the company that has taken over the business of Shell in 16 African countries, Mr. Christian Chammas, an experienced player in the oil sector, said in a very offensive speech: "Problems must lead to solutions". This is an invitation to delegates and refiners to upgrade their operating standards to international standards.

He added that his company Vivo Energy, aware of the challenges of the oil sector in the Africa of tomorrow, is committed to making the necessary investments to meet the demand. And he announced the quadrupling of Shell's investment plans.

Safety on African roads did not escape his analysis. "With only 2% of vehicles in the world, Africa represents 16% of deaths by traffic accident", he deplored. He thinks that there is much to be done in this area as well. Among other solutions, he advocated for educational programs. ■

FOCUS ON TRAINING

The Chairman of the Board of the International Affairs Committee of the Nigerian Society of Chemical Engineers has fervently advocated for youth training. As an Engineer, he urged companies and training institutions to encourage young people to engage in a career ... of engineer. In his opinion, the oil industry must play a leading role in this perspective, by establishing training centers in refineries. He argued that these centers will be the privileged arenas for practical training for process engineers or other engineers and technicians. They should be an effective tool for benchmarking, by facilitating the sharing of best practices and ideas.

In line with the philosophy of ARA, which makes training its cornerstone, Dr John Erinne also suggested that the centers can be partners of universities by supporting the latter in software design, by investing in high-tech laboratories, by collaborating in research and by supporting the industrial training of students. He concluded that these centers could be ultimately attached to university faculties. ■





M. Nicolas Mignot
Directeur adjoint
Commodities Trade
Finance / Deputy
Director of
Commodities Trade
Finance
(BNP Paribas)

«NOUS SOUHAITONS ÊTRE UN ACTEUR IMPORTANT DU FINANCEMENT EN AFRIQUE»

« La transformation est un maître-mot chez BNP Paribas depuis deux ans au moins. La transformation, c'est le fait d'adapter le business model d'une banque à un environnement réglementaire qui a évolué de manière significative et de manière brutale depuis au moins 2011... Les banques se sont vues imposer des critères extrêmement sévères en matière de capital en dur demandé. Comme souvent, les banques européennes et notamment BNP Paribas ont voulu être les premiers de la classe. Les grandes banques représentent un risque systémique, et donc, en Europe, on leur demande d'avoir des ratios, plus élevés que les autres... Nous, BNP Paribas, souhaitons, modestement, être un acteur important du financement du pétrole et du gaz en Afrique.

Le raffinage européen et le raffinage africain souffrent actuellement et vont souffrir encore. Pour les raffineries de petite taille, la pression sera énorme, d'où la nécessité de s'appuyer sur le soutien de l'État et des multilatéraux pour une formule des prix qui soit plus généreuse, plus protectrice et qui puisse permettre à ces raffineries de faire face aux chocs exogènes et donc les marges de raffinage qui sont toujours déprimées.

Quel intérêt peut-on tirer en Afrique du financement du secteur aval ? En Afrique du Nord, le paysage politique est encore un peu compliqué (l'Égypte, la Libye sont dans une situation difficile). Mais il y a des opportunités, notamment au Maroc, en Tunisie et en Algérie en termes de financement. En Afrique de l'Est, on voit évidemment l'intérêt croissant à la fois des investisseurs et des banques au Kenya et au Rwanda. En Afrique australe, notamment au Mozambique, en Namibie et en Zambie. Le golfe de Guinée est, historiquement, la région dans laquelle nous voyons le plus d'opportunités. Il y a toute une série d'activités qui intéressent, non seulement dans le downstream mais aussi dans l'upstream (...). Et on voit des projets ambitieux de développement de nouvelles raffineries. C'est une zone où les banques internationales ont de l'expérience.

À quoi peut ressembler aujourd'hui le modèle qui ferait que les projets africains vont être financés ? La première chose à souligner, c'est une diversité énorme, jamais vue, des acteurs qui sont capables et qui souhaitent financer les projets africains. Les banques régionales sont là avec une volonté féroce de prendre des parts de marché dans les raffineries africaines. À côté, les banques internationales souhaitent conserver une présence importante sur le continent, mais pas à n'importe quelle condition. Et il y a les multilatéraux (traders, assurances, fonds, etc.) qui manifestent de plus en plus d'intérêt pour l'Afrique. Avec cette diversité d'acteurs, les acteurs africains vont continuer de bénéficier d'un jeu de crédits variés...

La SIR, en Côte d'Ivoire, a pu lever des facilités avec une diversité d'acteurs, ce qui est extrêmement important. C'est une récompense formidable pour tous les efforts faits par la SIR ces dernières années. ■

"WE WANT TO BE A MAJOR FINANCE PLAYER IN AFRICA"

"Transformation has been a master-word at BNP Paribas for at least two years. Transformation is the fact of adapting a bank's business model to a regulatory environment that has significantly and brutally changed since at least 2011... Banks were imposed extremely strict criteria in terms of equity capital. As often, European banks and especially BNP Paribas have wanted to be the top of the class. Big banks represent a systemic risk. Therefore in Europe, they are required to have higher ratios than others ... At BNP Paribas, we modestly wish to be a major player of oil and gas finance in Africa.

European and African refining are currently suffering and will suffer further. As the pressure will be huge on smaller refineries, it is necessary to rely on State the support of the State and multilateral investors to ensure a price formula that is more generous, more protective and that can enable these refineries to cope with exogenous shocks and thus with refining margins that are always depressed.

What interest can we get in Africa from the financing of the downstream sector? In North Africa, the political landscape is still a little bit complicated (Egypt and Libya are in a difficult situation). But there are opportunities, particularly in Morocco, Tunisia and Algeria in terms of funding. In East Africa, there is clearly a growing interest of investors and banks in Kenya and Rwanda. In southern Africa, especially Mozambique, Namibia and Zambia. The Gulf of Guinea is historically the region with the most opportunities. There is a whole series of activities which are of interest, not only to the downstream sector but also to the upstream sector (...). And we see ambitious projects of development of new refineries. This is an area where international banks have experience.

What is the kind of model that would make it easy for African projects to be funded? The first thing is that there is a tremendous and unprecedented diversity of players who have the ability and are willing to fund African projects. Regional banks have a fierce desire to grab market shares in African refineries. Besides, international banks wish to maintain a significant presence on the continent, but not under any condition. And multilateral investors, traders, insurance companies, funds, etc. are showing increasing interest for Africa. With this diversity of players, African players will continue to benefit from a set of varied credits...

SIR in Cote d'Ivoire has been able to leverage facilities from a diversity of players, which is extremely important. This is a great reward for all efforts made by SIR over the last years. ■

M. Jérôme
Leprince-Ringuet,
Total

« MODERNISER OU REMPLACER LES RAFFINERIES VIEILLISSANTES »

Pour le porte-parole de Total, le secteur aval africain nécessite des améliorations et le continent doit s'y engager. Il en a listé une dizaine. La première, et non des moindres, consistera à remplacer ou moderniser les infrastructures et raffineries vieillissantes. En outre, le fonctionnement de celles-ci devra se professionnaliser de plus en plus. M. Leprince-Ringuet estime, en effet, qu'il faut, à l'avenir, projeter les volumes devant être livrés.

Une autre démarche à adopter par l'industrie pétrolière africaine consistera à savoir tirer profit du marché international. Cela passe par l'amélioration de la qualité des carburants produits, le respect des nouvelles spécifications notamment. Un agenda devra être défini à cet effet.

Dans la même veine, M. Leprince-Ringuet recommande l'harmonisation par pôles régionaux des spécifications, pour assurer de meilleures synergies d'actions et aller plus vite. L'accès équitable aux installations logistiques, l'encadrement de l'offre de façon stable et équitable pour les marketeurs et la structuration des prix des produits pétroliers de manière à permettre un retour sur les investissements sont, également, des chantiers sur lesquels le secteur aval africain doit travailler. ■

Steve Terry,
Economiste en
chef de / Chief
Economist of
Vitol SA

« ... PESSIMISME »

« Le secteur du pétrole est très sensible et sujet à des changements constants. Chaque matin, lorsque vous écoutez la radio ou lisez les journaux, vous constatez que quelque chose a changé (...) Il est important de rester concentré, d'essayer d'anticiper sur les changements. Et je voudrais partager avec vous quelques-uns des changements qui pourront survenir dans le secteur de l'approvisionnement.

La première observation (positive sans doute) que je pourrais faire, c'est que nous sommes dans un monde en constante évolution. Les taux de croissance des économies stagnent pratiquement, en Amérique comme en Europe. Les économies des pays en développement, par contre, sont en pleine croissance. En matière de produits pétroliers, une hausse de la demande de l'ordre de 1,4 millions de barils par jour est attendue.

En termes de produits pétroliers, deux produits sont sur le déclin : le pétrole lampant et le mazout. Et les surprises sont nombreuses. Aux USA, jadis gros consommateurs de carburant, les données ont changé. On conduit de moins en moins. La demande en produits pétroliers, dans ce pays, a donc chuté entre 2004 et 2010. Mais en 2013, il y a eu un regain de la demande en raison d'une amélioration de la situation économique. Les Américains ont recommencé à s'acheter de gros véhicules. Il est certain que nous allons assister à un accroissement de la demande américaine de produits pétroliers. C'est une bonne nouvelle.

Mais je ne pense pas que le marché soit un long parcours tranquille. De nouvelles raffineries de taille moyenne ont été mises en service au Moyen-Orient. Les Etats-Unis eux-mêmes exploitent aujourd'hui du pétrole qu'ils livrent à bas prix et la demande en Extrême-Orient connaît un tassement significatif. Tout cela suscite un réel sentiment de pessimisme. ■

« MODERNIZE OR REPLACE AGING REFINERIES »

For the spokesman of Total, the African downstream sector needs improvements and the continent must commit to that. He listed a dozen. The first and not the least will be to replace or to upgrade aging infrastructure and refineries. In addition, they must be more and more operated in a professional manner. Indeed, Mr. Leprince-Ringuet estimates that, in the future, projections of volumes to be delivered must be made.

Another approach to be adopted by the African oil industry will be to take advantage of the international market. This requires the improvement of the quality of fuels products, especially compliance with new specifications. An agenda has to be defined in this respect.

In the same vein, Mr. Leprince-Ringuet recommends harmonizing the specification by regional hub to ensure better synergy of actions and to go faster.

Equitable access to logistical facilities, a stable and fair framework of the offer for marketers, and the structuring of the price of oil products so as to provide a return on investments are also areas to be explored by the African downstream sector. ■

« ... PESSIMISM »

"The oil industry is very sensitive and subject to constant change. Every morning, when you listen to the radio or read the newspapers, you notice that something has changed (...) It is important to remain focused, to try to anticipate changes. And I would like to share with you some of the changes that may occur in the procurement sector.

The first observation (positive) that I could make is that we are in a constantly changing world. The growth rates of economies are practically stagnating, as well in America as in Europe. On the other hand, the economies of developing countries are growing. Concerning oil products, an increase in the demand by nearly 1.4 million barrels per day is expected.

Two oil products are on the decline: kerosene and fuel oil. And surprises are many. In the USA, formerly a major consumer of fuel, the situation has changed. People drive less and less. Consequently, the demand for oil products in this country has dropped between 2004 and 2010. But in 2013, the demand went up following an improvement of the economic situation. Americans have started to buy big cars. There will certainly be a rise in the American demand for oil products. This is good news.

But I do not think that the market is a long and quiet path. New medium-size refineries have been commissioned in the Middle East. The United States produce oil today, which they sell cheap and the demand in the Far East has significantly declined. This picture raises a real feeling of pessimism. ■

Blaise Edja,
Directeur Général
de / Chief
Economist of
Global LPG Oryx
Energie

« BONNES PERSPECTIVES POUR LE LPG »

« L'Afrique ne consomme que 5% de la production mondiale de gaz liquéfié, selon les statistiques portant sur la période 2003 à 2012. La consommation est donc faible, mais il est intéressant de noter que la demande croît d'année en année et est supérieure à la moyenne mondiale.

En 2012, l'industrie du gaz liquéfié a réalisé un taux de croissance de 3% quand, dans le même temps, l'Afrique en a réussi 10%. Si nous nous focalisons sur l'année 2012 en Afrique, nous remarquons que cinq pays (l'Égypte, l'Algérie, le Maroc, la Tunisie et la Libye) ont représenté plus de 70% de la consommation sur le continent. L'Afrique subsaharienne avec ses 45 pays représente seulement 29%.

Le marché du LPG est très réduit en Afrique subsaharienne (...). Plus de 80% de la population en Afrique subsaharienne repose encore sur les sources traditionnelles de chaleur comme le bois et le charbon pour la cuisson des aliments. Ce faisant, ces populations sont exposées à un tueur qui est la pollution intérieure... Outre les problèmes de santé qu'il provoque, le feu de bois est cause de déforestation et de dommages environnementaux.

Pourquoi le gaz liquéfié est-il la solution à ce défi mondial ? Tout simplement parce qu'il améliore la santé et la qualité de la vie. Le gaz liquéfié a de nombreux avantages pratiques et environnementaux comparé aux produits pétroliers. Sans fumée, il peut entrer en contact avec l'aliment. Sa flamme est de longue durée. Propre, sans fumée, facile à contrôler, il ne brûle que lorsque nécessaire. Facile à transporter, sa distribution est d'autant aisée. Les avantages environnementaux sont considérables. Il est unanimement admis que les marchés du futur du gaz liquéfié sont situés en Afrique où ce combustible offre une solution rapide à l'expansion de l'énergie moderne.

Toutefois, pour que l'Afrique tienne ses promesses, elle doit surmonter plusieurs obstacles. Le manque d'infrastructures en est un. L'un des problèmes auxquels nous sommes régulièrement confrontés, c'est

l'absence de règles dans l'industrie du LPG. Cela est dû surtout à des pratiques condamnables dans certains pays...

Par ailleurs, le coût des frais divers appliqués sur le matériel grève le prix du produit et constitue une barrière à sa vulgarisation.

Les subventions peuvent être une bonne chose, mais je pense, personnellement, que les subventions ne profitent pas en réalité à ceux qui en ont vraiment besoin et, très souvent, elles ne sont pas payées aux compagnies concernées.

L'instabilité politique et les approches économiques contradictoires sont un frein à l'investissement et peuvent geler les idées de projets nouveaux.

Des organisations intergouvernementales clés comme l'Union africaine (Ua), la Communauté économique des États d'Afrique de l'Ouest (Cedeao), la Communauté économique des États d'Afrique australe (SADEC) existent. Mais les politiques de protectionnisme sont répandues et les gouvernements n'hésitent pas à réagir dans le sens de l'intérêt exclusif de leurs pays respectifs.

Comme vous le constatez, il y a de nombreux obstacles à franchir pour arriver à une industrie du gaz liquéfié forte en Afrique subsaharienne.

L'industrie doit coopérer et aider les autorités de régulation dans le renforcement des règles et à identifier les non-conformités. Nous devons investir dans le stockage et les équipements de distribution afin de faire face à la demande...

Oryx Energie a une vision, celle d'un futur brillant pour l'Afrique subsaharienne. En 2012, 17 des 42 pays dans le monde ayant un PIB égal ou supérieur à 6% étaient situés en Afrique subsaharienne. Nous investissons en Afrique avec des Africains.

L'accès au LPG est un pas important vers le développement économique et social de nos pays. L'Afrique subsaharienne connaît une demande croissante en la matière. Le succès commande un partenariat franc et sincère avec les raffineurs. ■

"GOOD OUTLOOKS FOR LPG"

"Africa consumes only 5% of the world's production of liquefied gas, according to 2003-2012 statistics. The consumption is therefore low, but it is interesting to note that the demand grows year after year and is above the global average.

In 2012, the liquefied gas industry achieved a growth rate of 3% while, at the same time, Africa achieved 10%. In 2012 in Africa, five countries (Egypt, Algeria, Morocco, Tunisia and Libya) accounted for more than 70% of the consumption on the continent. Sub-Saharan Africa with its 45 countries accounts for only 29%. The market of LPG is significantly reduced in Sub-Saharan Africa.

It appears that the world must face three big challenges in the area of energy in the next ten years. First, it is necessary to make sure that every person has access to electricity and to modern sources of energy for cooking. Secondly, economic development must be supported by meeting the demand for energy in an equitable manner.

Thirdly, global warming must be stopped by reducing greenhouse gas emissions. Overall, each household must have access to electricity while maintaining the thermostat of the planet.

More than 80% of the population in Sub-Saharan Africa still re-

lies on traditional sources of heat such as wood and coal for cooking. As a result, these populations are exposed to a killer that is internal pollution. According to the World Bank, four million people die prematurely every year due to exposure to internal pollution. This means that internal pollution kills more than malaria, AIDS and tuberculosis together. As can be easily imagined, Africa is particularly affected, with women and children on the front line.

Besides the health problems, wood fire causes deforestation and environmental damages.

Why is liquefied gas the solution to this global challenge? Simply because it improves health and quality of life. Liquefied gas has many practical and environmental benefits compared to oil products. Being smokeless, it can come into contact with food. Thanks to its high energy potential, its flame is long-lasting. It is clean, smokeless, easy to control, and burns only when necessary. It is easy to transport, making its distribution also easy. When introduced in a community, it unquestionably contributes to better quality of life for women.

There are considerable environmental benefits in the use of liquefied gas compared to traditional sources of energy. It is unanimously admitted that future markets of liquefied gas are in

Africa where this fuel offers a quick solution to the expansion of modern energy.

However, Africa must overcome several obstacles to keep its promises. Among such obstacles is the lack of infrastructure. Many Sub-Saharan countries do not offer enough solutions for the popularization of LPG. Moreover, the required equipment does not exist.

One of the problems we are regularly confronted with is the lack of rules in the LPG industry. This is especially due to reprehensible practices in certain countries.

Product availability. Rural populations do not always have the means to use gas because the initial investment is high for them, but also because of the cost of the product itself.

The benefits offered by LPG in terms of cleanness, power, etc. are not known by a large portion of the population.

Besides, the cost of various expenses applied on the equipment increases the price of the product and constitutes a barrier to its popularization.

Subsidies can be a good thing, but I think personally that subsidies do not really benefit to those who need them and, very often, they are not paid to the concerned companies.

Political instability and contradictory economic approaches are a constraint to investment and can freeze new project ideas.

Key intergovernmental organizations such as the African Union (AU), the Economic Community of West African States (ECOWAS), the South African Development Community (SADEC) exist. But protectionism policies are widespread and governments do not hesitate to react in the direction of the exclusive interest of their respective countries. As you notice, there are many obstacles to cross to achieve a strong liquefied gas industry in Sub-Saharan Africa.

I have already spoken about the benefits of this type of energy. The challenge is that the great masses of the population understand the interest of LPG. The characteristics of LPG, a popular fuel for the trade,

households and the industry.

LPG is an exceptional, effective, a cheap energy that creates a world of difference.

What are the requirements for better conception of LPG? I think that governments must maintain partnerships with the LPG industry and work to correct bad practices that we have denounced. Governments must create the necessary conditions to stimulate the necessary commercial investment to give access to LPG as cooking energy to more and more people. To that end, it is necessary to offer to any investment the conditions for a fair return on investment.

The last condition and not the least, it is necessary to create an environment where rules are the same for all.

What should be our role as distributors and producers? I am not going recommending any specific energy policy. The industry must cooperate and assist regulatory authorities in the reinforcement of rules and to identify cases of non-compliance. We must invest in storage and distribution equipments in order to meet the demand.

It is important to make LPG available at reasonable prices.

Oryx Energie has a vision of a bright future for Sub-Saharan Africa. In 2012, 17 of the 42 countries in the world with a GDP equal to or higher than 6% were in Sub-Saharan Africa. We invest in Africa with Africans.

Oryx Energy is one of the biggest and oldest distributors of gas in Africa. We aim to become one of the surest and most integrated gas platforms in Sub-Saharan Africa, fulfilling our commitment to providing energy to the entire Africa: gas, bitumen, lubricants, etc.

We are present in more than 20 countries in Sub-Saharan Africa and in the Canary Islands.

In conclusion, I will say that access to LPG is an important step towards the economic and social development of our countries. Sub-Saharan Africa is experiencing a growing demand of LPG. Success is possible through a frank and sincere partnership with refiners. ■



Mark Elliot,
Président de /
President of
**CITAC Africa
United**

« L'Afrique subsaharienne peut se créer une puissance à partir du gaz »

« Les tendances actuelles laissent apparaître au niveau de l'Afrique un accroissement des besoins en produits pétroliers de l'ordre de 80% dans les 20 prochaines années. C'est une bonne chose pour les acteurs du secteur pétrolier aussi bien que ceux du gaz (...) »

Il est évident qu'un nouveau monde de compétition se dessine. Le gaz est un élément important qui pourrait remplacer les autres types de carburants, dans le transport notamment. En Inde, par exemple, de plus en plus de véhicules roulent au gaz. Dans les années à venir, l'industrie du gaz liquéfié va incontestablement prendre de l'essor, le coût de l'électricité étant, par ailleurs, élevé dans les pays africains.

"Sub-Saharan Africa can become powerful through gas"

"Current trends predict an increase in oil product requirements in Africa by 80% in the next 20 years. This is a good thing for the players in the oil and gas sectors (...)"

It is obvious that a new world of competition is taking shape. Gas is an important material that could replace other types of fuel, including in the transportation sector. In India, for example, more and more vehicles are running on gas. In the years to come, the liquefied gas industry will unquestionably grow, as the cost of electricity is high in African countries.

Suite page 19

L'Afrique subsaharienne peut se créer une puissance à partir du gaz. 73% de la fourniture en énergie de l'Afrique du Nord se fait à partir du gaz naturel. L'Afrique subsaharienne, il est vrai, n'est pas riche en ressources gazières. La Tanzanie, le Mozambique, le Kenya, le Ghana, la Côte d'Ivoire, le Nigeria et l'Angola peuvent être considérés comme les pays ayant des réserves importantes de gaz.

Alors que le pétrole constitue 90% de la production en énergie, en Afrique du Nord, cette part est de 43% comme en Afrique du Sud.

Le programme « Powering Africa » initié par le président américain Barak Obama sont susceptibles d'attirer des investissements dans la production d'électricité thermique, hydrique ou renouvelable. Les projets dans l'amont pétrolier ou gazier détournent souvent les fonds internes des sociétés pétrolières du secteur aval. A côté, l'industrie des télécommunications constitue un concurrent externe dynamique pour les investissements. Et tout cela est à capitaliser dans le potentiel énergétique de l'Afrique ».

Sub-Saharan Africa can become powerful through gas. 73% of energy supply in North Africa is through natural gas. It is true that Sub-Saharan Africa is not rich in gas resources. Tanzania, Mozambique, Kenya, Ghana, Cote d'Ivoire, Nigeria and Angola can be regarded as the countries with significant gas reserves.

While oil constitutes 90% of the energy production in North Africa, this portion is 43% as in South Africa. The "Powering Africa" program initiated by the American president Barak Obama is likely to attract investments in the production of thermal, water or renewable electricity. Projects in the upstream oil or gas sector often divert the internal funds of oil corporations in the downstream sector. Besides, the telecommunications industry is a dynamic external competitor for investments. All this has to be capitalized on in the energy potential of Africa" ■

M. Anthony Ogbuigwe, Past-président de l'ARA:

“Ce fut merveilleux !”



Porté à la tête de l'ARA en 2013 à Cape Town, le Nigérian Anthony Ogbuigwe a cédé le flambeau au Gabonais Pierre Retono-N'Diaye, lors de l'AGA de Marrakech en mars 2014. Il s'est confié à nous au terme de son mandat.

Le Secrétaire Exécutif vous a rendu un vibrant hommage pour le travail que vous avez abattu. La tâche a-t-elle été aisée ?

Elle a été fort intéressante. J'ai beaucoup apprécié cette opportunité qui m'a été donnée de contribuer à la grandeur de l'Association des Raffineurs Africains, d'aider à renforcer les capacités de l'Association à parler d'une voix encore plus ferme en tant que porte-voix de l'aval pétrolier africain. Ce fut merveilleux ! Oui, cela a demandé beau-

coup de travail et j'ai été heureux de m'y mettre.

Comment avez-vous réussi à concilier vos responsabilités à la NNPC (New Nigerian Petroleum Company) avec cet engagement pour l'ARA ?

Cela commandait de travailler beaucoup. Mais quand vous avez la passion pour quelque chose, vous trouvez l'énergie nécessaire pour le faire. Bien entendu, étant le Directeur Exécutif chargé des raffineries et du pétrole à la NNPC, j'avais l'autorité nécessaire pour agir sur les activités dans mon pays. Au niveau continental, les exigences étaient plus fortes. J'ai éprouvé du plaisir à le faire et je pense avoir donné le meilleur de moi-même durant cette période.

Elected at the head of the ARA in 2013 in Cape Town, the Nigerian Anthony Ogbuigwe handed over the torch to the Gabonese Pierre Retono-N'Diaye during the AGM in Marrakech in March 2014. It shared his thoughts with us at the end of his mandate.

The Executive Secretary paid you a vibrant tribute for the work you have done. Has the task been easy?

It has been very interesting. I have greatly appreciated this opportunity I had to contribute to the magnitude of the African Refiners Association, to help to reinforce the Association's capacity to talk with a firmer voice as the advocate of the African downstream oil sector. "It has been won-

derful! Yes, this involved a lot of work and I was happy to take up the challenge.

How did you manage to reconcile your duties at the NNPC (New Nigerian Petroleum Company) with this commitment for the ARA?

This meant a lot of work. But when you have passion for something, you find the necessary energy to do it. Of course, as the Executive Director in charge of refineries and oil at the NNPC, I had necessary authority to act on the activities in my country. At the continental level, requirements were greater. I have worked with pleasure and I think to have given my best during this period.

"It was wonderful!"



Que pensez-vous de l'étude sur la rentabilité des raffineries africaines présentée à l'occasion de cette septième AG de l'ARA?

Je pense que c'est un chef-d'œuvre qui présente les potentialités de croissance des raffineries africaines. Tout le monde sait que les raffineries en Europe sont confrontées à d'énormes difficultés. Dans le même temps, on réalise qu'elles se portent bien en Amérique. C'est tout simplement parce que celles-ci ont accès au brut. Et des raffineries de grandes tailles voient le jour en Arabie Saoudite.

La même chose s'applique à l'Afrique. Je suis convaincu que le travail est la chose la plus importante que nous avons réussie. J'espère que chaque raffinerie membre de l'ARA saura saisir les enseignements de cette étude et en tirer le meilleur profit, chacune en fonction de sa situation particulière et en faire un instrument de plaidoyer auprès de ses actionnaires, Etats ou partenaires privés. ■

What do you think about the study on the profitability of African refineries presented during this seventh GM of the ARA?

I think it is a masterpiece that presents the growth potentials of African refineries. Everybody knows that refineries in Europe are faced with huge difficulties. At the same time, we note that refineries are doing well in America. This is simply because those refineries have access to crude oil. And refineries of big sizes are being established in Saudi Arabia.

The same applies to Africa. I am convinced that work is the most important thing we have achieved. I hope that each refinery member of the ARA will make the best of the lessons learnt from this study, according to its specific situation, and will use it as a tool for advocacy among its shareholders, the State or private partners. ■

La médaille ARA 2014 à Anthony Ogbuigwe

Désigner le récipiendaire de la médaille ARA décernée chaque année à une personne ou une organisation qui aura apporté une contribution exceptionnelle à l'évolution de l'Association des Raffineurs Africains ne fut pas difficile, selon le Secrétaire Exécutif, M. Joël Dervain. L'unanimité s'est faite autour du nom du Président sortant, M. Anthony Ogbuigwe, pour la qualité du travail abattu à la tête de l'organisation. C'est avec un plaisir non feint que le Secrétaire Exécutif a accroché la médaille au Président sortant.

« Quelle surprise ! » s'est exclamé celui-ci. « Ce fut un plaisir pour moi d'avoir eu l'occasion de servir notre distinguée association au cours de l'année écoulée. J'ai toujours pensé que le secteur aval a d'énormes potentialités qui peuvent contribuer à la transformation de l'Afrique. L'Afrique est souvent considérée simplement comme un exportateur de pétrole brut. Je suis de ceux qui pensent que le progrès réel découle de la valeur ajoutée que l'on apporte aux ressources primaires. Partant de là, je reste convaincu que les raffineries ont un rôle majeur à jouer. Ce fut donc un privilège pour moi de contribuer modestement à aider notre association dans ce sens. L'ARA a un bel avenir. Merci de m'avoir donné l'opportunité de la servir.

Je voudrais remercier aussi la NNPC, mon employeur, de m'avoir permis de me mettre au service de l'ARA », a ajouté M. Anthony Ogbuigwe. ■

The ARA 2014 Medal goes to Anthony Ogbuigwe

It was not an easy task to select the recipient of the ARA medal awarded every year to an individual or an organization having exceptionally contributed to the life of the African Refiners Association, according to Executive Secretary Joël Dervain.

Unanimity was achieved around the name of the outgoing President, Mr. Anthony Ogbuigwe, for the quality of his work at the head of the organization.

The Executive Secretary was very pleased to give the medal to the outgoing President.

"What a surprise!" he shouted. "It was a pleasure for me to have had the opportunity to serve our distinguished association during the past year. I have always thought that the downstream sector has huge potentials that can contribute to the transformation of Africa. Africa often is regarded simply as an exporter of crude oil. I am of those who think that real progress results from the added value brought to primary resources. Therefore, I remain convinced that refineries have a major role to play. It was a privilege for me to contribute modestly to helping our association in this direction. The ARA has a bright future. Thank you for giving me the opportunity to serve it.

I would also like to thank the NNPC, my employer, for having allowed me to work for the ARA", Mr. Anthony Ogbuigwe added. ■

DR ALIOUNE SALL :

**« Les avenir possibles pour l'Afrique
sont plus ouverts que jamais »**

ETAT DES LIEUX.

Un invité spécial à cette Assemblée Générale Annuelle : Dr Alioune Sall. Président-fondateur de l'institut Africa Futures, cet éminent futurologue africain, a dit sa vision de l'Afrique dans les 20 à 30 prochaines années. L'optimisme le dispute à tout sentiment défaitiste.

« Le thème de la conférence est ambitieux. La première question qu'elle suscite est celle-ci : de quoi parle-t-on quand on parle de l'Afrique ? Il n'y pas de réponse simple, parce qu'il est difficile de mener une réflexion sur l'Afrique dans la mesure où il n'y pas une Afrique, mais des Afriques et l'Afrique ne peut se décliner qu'au pluriel... Il n'y a donc pas une Afrique, mais des Afriques (...)

S'agissant du pétrole et du gaz, éventuellement, ce qui est frappant, c'est que la croissance de la demande qui est due à l'augmentation de la population, dépasse largement le ralentissement de la demande qui se réduit à une croissance plus sobre en énergie (...)

La demande de pétrole sera nécessairement en hausse, parce que l'Afrique étant le continent le moins industrialisé, dans tous les scénarios possibles et imaginables, sa demande en énergie ne peut que croître.

S'agissant plus précisément du raffinage, il y aura une nécessité d'augmentation des capacités de raffinage si l'on veut répondre à une demande africaine qui va être croissante. A cet égard, la tendance actuelle semble être à la construction de plateformes combinant le raffinage et la pétrochimie de base. L'Afrique peut certainement en accueillir, mais il ne faut pas en attendre de retombées spectaculaires, d'autant plus qu'à l'heure actuelle, les capacités de raffinage sont relativement limitées parce qu'il y a un certain déséquilibre qui est très frappant lorsqu'on essaie de faire un bilan énergétique. L'Afrique produit 10% des besoins mondiaux, mais n'en consomme que 3%. Le constat est frappant également pour le Proche-Orient qui met sur le marché 31% et en consomme que 6%. C'est un rapport inversé pour les pays d'Europe de l'Ouest et de l'Amérique du Nord. Le contraste est encore plus frappant lorsque l'on regarde les capacités de raffinage. Sur les raffineries de capacités supérieures à 500 000 barils/jour, il n'y a pas de raffineries africaines. La plus grande raffinerie est celle qui se situe en Algérie et qui a une capacité de 320 000 barils/jour. Les autres raffineries africaines sont de tailles beaucoup plus modestes. La seule raffinerie de Jamnagar en Inde produit autant que toute l'Afrique réunie.

Il y a donc un véritable problème : l'Afrique doit augmenter ses capacités de raffinage si elle veut pouvoir répondre à une demande dont on peut raisonnablement penser qu'elle ne peut allier que croissant, ne serait-ce qu'à cause du retard que le continent accuse en matière d'industrialisation (...)

En raison de tout cela, on doit se dire que les avenir possibles pour l'Afrique sont plus ouverts que jamais. Car les changements qui s'opèrent sur le plan économique, ces changements dans la géographie de la richesse, mais aussi ceux qui s'opèrent sur le plan politique avec les changements qui s'opèrent en matière de pouvoir politique, la redistribution des cartes qui s'opère à ce niveau-là, ne peuvent pas laisser l'Afrique indifférente. ■

**Perspectives**

Les transports vont rester, en Afrique, les gros consommateurs d'énergie. A moyen terme, il n'y aura pas de changement majeur dans ce domaine, parce que l'usage des véhicules électriques dont on attendait beaucoup de miracles va demeurer limité aux transports urbains. Quant aux biocarburants, il faudra sans doute attendre une deuxième, voire une troisième génération technique pour qu'ils soient réellement compétitifs.

S'agissant des énergies renouvelables, il est certain que le recours à ces énergies va se développer en Afrique comme ailleurs, mais certainement pas au rythme envisagé par les promoteurs, car il y a des freins à leur mise en œuvre.

Il y a aujourd'hui beaucoup d'espoirs fondés sur l'énergie hydraulique, encore inexploitée, mais il y a un gros problème parce que les sources sont très loin des lieux de consommation. Il est une nouvelle source d'énergie dont on parle beaucoup, qui est celle des courants marins. Elle semble prometteuse et consisterait à faire fonctionner les turbines immergées, mais cela encore au stade de l'expérimentation et ne sera certainement pas opérationnel à moyen terme.

L'énergie a probablement des perspectives de développement dans le monde, en dépit des risques auxquels les opinions publiques sont de plus en plus sensibles, mais il paraît peu probable que les techniques actuelles puissent trouver de grands champs d'application en Afrique, du moins à moyen terme.

On ne peut manquer d'évoquer la production d'électricité des différentes origines tant en milieu urbain qu'en milieu rural, dans la mesure où la ressource ligneuse est en régression, sinon en voie de disparition. ■

DR ALIOUNE SALL :

"Possible futures for Africa are more open than ever"

CURRENT SITUATION**Outlooks**

In Africa, the transportation sector will remain the biggest consumer of energy. In the medium term, there will be no major change in this area, because electric vehicles that had raised huge hopes will remain limited to urban transport. As regards biofuels, it will undoubtedly take a second and even a third technological generation to make them really competitive.

Concerning renewable energy, it is certain that the use of these energies will expand in Africa as elsewhere, but certainly not as rapidly as planned by the promoters, because there are hindrances to their implementation.

Today there is high expectations on hydraulic energy, yet untapped, but a big problem is that the sources are very far the areas of consumption. There is a new source of energy being much talked about, which is marine current. It looks promising and consists in operating submerged turbines, but it is still at the stage of experimentation and will certainly not be operational in the medium term.

Energy probably has prospects for development in the world, despite the risks to which the public opinions are increasingly sensitive, but it seems unlikely that current technologies can find large fields of application in Africa, at least in the medium term. Reference must be made to the production of electricity from different origins in both urban and rural areas, insofar as timber resources are declining, and are even about to disappear. ■

A special guest at this Annual General Meeting: Dr Alioune Sall: President and founder of the Africa Futures institute, this eminent African futurologist presented his vision of Africa in the next 20 to 30 years. Optimism competes with any negative feeling.

"The topic of the conference is ambitious. The first question that arises from it is: what do we mean when talking about Africa? There is no simple answer because it is difficult to conduct a debate about Africa insofar as there is no one Africa but several Africas, and Africa can be described only in the plural. Therefore there is no one Africa but several Africas (...)

Regarding oil and gas, what is striking is that the growth of the demand due to population increase largely exceeds the slowdown of the demand, which is limited to a sober growth in energy (...)

The demand for oil will necessarily be on the rise. Africa being the least industrialized continent, in all possible and imaginable scenarios, its demand for energy can only grow.

More specifically to refining, there will be a need to increase the refining capacity if we want to meet the African demand that is expected to grow. In this regard, the current trend seems to be the construction of platforms combining refining and base petrochemicals. Africa can certainly host such platforms, but we should not expect any spectacular benefits from them, all the more that currently, refining capacity is relatively limited because there is a very striking imbalance arising from an energy balance. Africa produces 10% of global needs, but consumes only 3 %. The observation is also striking for the Near East, which sells 31% and consumes only 6 %. It is an inverse relationship for Western Europe and North American countries. The contrast is even more striking when we look at the refining capacity. There is no African refinery among refineries with capacities above 500,000 barrels/day. The largest refinery is the one in Algeria, with a capacity of 320,000 barrels/day. Other African refineries are of smaller size. The Jamnagar refinery in India alone produces as much as the whole of Africa.

There is therefore a real problem: Africa must increase its refining capacity if it wants to be able to meet a demand that can reasonably be expected to increase, not least because of the continent's delay in industrialization (...)

For all these reasons, it must be admitted that possible futures for Africa are more open than ever. Because the changes that are taking place on the economic plan, changes in the geographical distribution of wealth, but also changes on the political plan with respect to political power, cannot leave Africa indifferent. ■



« Soyons tous optimistes et cherchons les moyens d'améliorer nos performances et normes de sécurité, de façon à faire tourner nos raffineries à 100% ».

C'est par ces mots chargés d'espoir que M. Pierre Retono-N'Diaye, fraîchement élu Président a conclu la 9^e Assemblée générale, après trois jours de travaux.

Le contexte particulièrement difficile pour le secteur du raffinage africain justifiait cet appel à la solidarité. La construction de méga-raffineries dans certaines parties du monde, Inde et Arabie saoudite notamment, et le retrait d'un client majeur du pétrole brut africain, les Etats-Unis, avaient suscité des inquiétudes légitimes chez les participants à cette AG.

Des analyses volontairement pessimistes ont renforcé le sentiment d'inquiétude suscité par la situation. L'activité du raffinage en Afrique, déjà confrontée à des problèmes de rentabilité connus de tous, court-elle à sa perte ?

Une étude commanditée par l'ARA, et réalisée par le cabinet londonien Wood Mackenzie, a quelque peu tempéré ce pessimisme et permet d'espérer.

Evoquant cette étude, le Président de l'ARA, M. Pierre Retono-N'Diaye, par ailleurs directeur général de la Société gabonaise de raffinage (SOGARA), a souligné qu'elle permet de garder confiance.

Cette Assemblée Générale, a-t-il souligné, aura, en tout état de cause, donné aux raffineurs africains les clés pour livrer les produits du futur à l'Afrique. Il faut continuer à travailler à produire des carburants de qualité (non nocifs pour l'homme et l'environnement), malgré l'environnement déprimant, a-t-il exhorté.

Les vendeurs de technologies et solutions qui ont fait nombreux le déplacement de Marrakech (près du tiers des participants) ont présenté des solutions technologiques dont ils ont vanté les capacités à agir sur les coûts de production, donc à améliorer la rentabilité des raffineries.

La situation commande une plus grande imagination de la part des raffineurs africains appelés à « trouver des politiques qui leur permettront de vivre », a insisté M. Pierre Retono-N'Diaye. Investir dans les infrastructures, par ailleurs, ne doit pas être perdu de vue. C'est une « nécessité de plus en plus apparente », et nul ne saurait s'y dérober. ■

PIERRE RETONO-N'DIAYE :

« Soyons optimistes »

"Let us be optimistic"

"Let us all be optimistic and look for ways to improve our performance and safety standards, to make our refineries operate at 100%".

By these words filled with hope that Mr. Pierre Retono-N'Diaye, the newly elected President, concluded the 9th General Meeting after three days of work.

This call to solidarity was justified by the particularly difficult context in the African refining sector. The construction of mega-refineries in some parts of the world, including India and Saudi Arabia, and the withdrawal of a major client of African crude oil, the United States, had raised legitimate concerns among the participants in this General Meeting.

Voluntarily pessimists comments have reinforced the feeling of uncertainty caused by the situation. Already faced with profitability issues known to all, is the refining activity in Africa coming to ruin?

A study commissioned by the ARA and carried out by the London firm Wood Mackenzie has somewhat tempered this pessimism and provides reasons to be optimistic.

Referring to this study, the President of the ARA, Mr. Pierre Retono-N'Diaye, also Managing Director of the Gabonese refining company (SOGARA), pointed out that it offers a basis to remain confident.

He stressed that the General Meeting has given the African refiners the keys to deliver the products of the future to Africa. We must continue to work to produce quality fuels (not harmful to humans and the environment) despite the depressing environment, he urged.

Technologies and solutions providers who have traveled in large number to Marrakech (nearly one-third of the participants) have presented technological solutions of which they praised the ability to act on production costs, and to thus enhance the profitability of refineries.

The situation requires greater imagination from African refiners who are to "find policies that will enable them to exist", Mr. Pierre Retono-N'Diaye insisted. Moreover, investing in infrastructure must not be overlooked. It is an "increasingly apparent necessity" that cannot be ignored. ■



Selection
Newsletter



EDITION N° 18, DÉCEMBRE / DECEMBER 2014



ELEMENTS



Comité Exécutif
Rencontre à Douala

28 Executive Committee
Meeting in Douala

Nouveaux membres associés

28 New associate members

Stockage et distribution
Le futur se prépare
aujourd'hui

29 Storage and distribution
The future must be
prepared today

Groupe de Travail
Rencontre à Addis Abeba

32 Work Group
Meeting in Addis Ababa

Séminaire
Gestion des projets
Sécurité industrielle

33 Seminar
Project management
34 Industrial safety

Rencontre des chefs de
Laboratoire de l'ARA

ARA heads of Laboratories
meeting

Comité Exécutif **Executive Committee**

Rencontre à Douala

Meeting in Douala

La dernière réunion de l'année du Comité Exécutif s'est tenue le 7 novembre à Douala. Accueillie par la SONARA à l'Akwa Palace Hotel, la réunion s'est déroulée en présence de représentants du Gabon, de Côte d'Ivoire, d'Angola, du Nigéria et du Togo. La délégation camerounaise était menée par Ibrahim Talba Malla, DG de la SONARA. La réunion a en outre été marquée par une forte participation angolaise.

Après un déjeuner des membres du Comité, le Président de l'ARA, M. Pierre Reteno N'Diaye, a pris la parole devant les membres de la presse locale avant le début de la

session. Plusieurs sujets ont été évoqués comme l'organisation et le budget des groupes de travail, un rapport sur l'avancement des préparatifs de l'AGA 2015 de l'ARA au Cap et une mise à jour concernant le forum Stockage & Distribution, qui s'est tenu à Abidjan peu de temps après la réunion du CE. Le Comité a également discuté de l'impact sur les états membres de la crise liée au virus Ebola et de la manière dont l'ARA devait communiquer à tous ses membres une position commune, avec un partage d'expérience de la part du personnel médical au sein de l'Association.



The final Executive Committee meeting of the year took place on 7 November in Douala. The meeting was hosted by SONARA at the Akwa Palace hotel in the presence of representatives of Gabon, Côte d'Ivoire, Angola, Nigeria and Togo. The Cameroon delegation was headed by the SONARA Managing Director, Ibrahim Talba Malla and featured a particularly strong Angolan participation.

After a committee lunch, the President of ARA, Mr. Pierre Reteno N'Diaye spoke to members of the local press before the session got

underway. A number of subjects were discussed such as work-group organisation and budgets, a progress report on the preparations for the 2015 ARA AGM in Cape Town and an update on the Storage and Distribution Forum that was held in Abidjan shortly after the Executive Committee meeting. The committee also discussed the impact of the Ebola virus crisis on member states and how the ARA needed to communicate a common position to all members with all ARA member media sharing their experience.

STOCKAGE ET DISTRIBUTION

Le futur se prépare aujourd'hui

Le futur se prépare aujourd'hui, semble dire l'ARA à travers le tout premier forum tenu à Abidjan (Côte d'Ivoire) en novembre dernier.

Les jours passent. Et chaque fois, davantage augmentent les besoins en produits pétroliers de l'Afrique, continent promis à un bel avenir selon les analystes. Se pose alors la question de savoir comment y pourvoir sans accroc ni heurt, d'autant que l'on s'attend à un doublement des besoins au cours des 15 prochaines années.

Ce questionnement a été la grande problématique du forum de l'ARA, premier du genre, tenu à Abidjan, la capitale économique ivoirienne, les 18 et 19 novembre dernier. Dédié exclusivement aux stockeurs, aux distributeurs, aux organismes de régulation et autres opérateurs de la chaîne pétrolière autres que

les raffineurs, ce forum était placé sous le parrainage du ministre ivoirien du Pétrole et de l'Energie, M. Adama Toungara. Une centaine de participants, venus d'une vingtaine de pays africains et européens, se sont prêtés aux réflexions construites autour du thème, «Comment pourvoir à la demande pétrolière croissante de l'Afrique, efficacement et en toute sécurité ?». Professionnels des sociétés panafricaines et internationales de stockage, de distribution et de marketing, et organismes de régulation, mais aussi investisseurs potentiels et organismes de régulation étaient tous là. Ils ont passé au crible des préoccupations comme le

STORAGE AND DISTRIBUTION

The future must be prepared today

The future must be prepared today, this is what the ARA seems to say through the very first forum held in Abidjan (Cote d'Ivoire) last November.

Time is running. And oil product requirements are further increasing in Africa, a continent with a promising future according to analysts. Therefore the question is how do we meet the need in a smooth manner, since it is expected that the needs will double during the next 15 years.

This question has been the main issue during the first ARA forum held in Abidjan, the economical capital of Côte d'Ivoire, on 18 and 19 November. Exclusively de-

dedicated to storage firms, distributors, regulatory bodies and other operators in the oil chain other than refiners, this forum was placed under the sponsorship of the Ivorian minister of Oil and Energy, Mr. Adama Toungara. About one hundred participants from around twenty African and European countries have made constructive reflections around the topic "How to meet the growing demand for oil in Africa in an effective and safe manner?"

Professionals of pan-African

défi des infrastructures, la sécurité routière, les risques liés au stockage ou encore les oléoducs sur le continent.

Résumant les échanges au bout des deux jours de travaux, le président de l'ARA, M. Pierre Retono-N'Diaye, a relevé que les problématiques et les contraintes sont les mêmes partout sur le continent. Faisant droit à une requête de voir l'Association aller plus loin dans l'analyse des problèmes relevés, il a suggéré, entre autres choses, la création d'un sous-groupe au sein du Groupe « Stockage et Distribu-

tion » auquel seront confiées des missions spécifiques.

L'importance du capital humain dans la chaîne d'approvisionnement, les règles de sécurité dans le transport et la gestion des dépôts, la mise en pratique des spécifications relatives aux carburants dans la chaîne d'approvisionnement et le parc automobile, l'optimisation des transports sont autant de facteurs apparus comme nécessaires pour préparer le continent à répondre efficacement à la demande croissante des produits pétroliers. ■

and international storage, distribution and marketing firms, and regulatory bodies, but also potential investors, were all present. They examined concerns such as the infrastructure challenge, road safety, risks associated with storage or even pipelines on the continent.

Summarizing the two-day discussions, the president of the ARA, Mr. Pierre Retono-N'Diaye, noted that issues and constraints are the same across the continent. Upholding a request that the Association should go further in the analysis of the issues raised,

he suggested, among other things, the establishment of a sub-group within the "Storage and Distribution" Group, which will be tasked with specific missions.

The importance of human capital in the supply chain, safety rules in transportation and depot management, implementation of fuel specifications in the supply chain and the vehicle fleet, optimization of transportation are factors found necessary to prepare the continent to effectively meet the growing demand for oil products. ■



Les enjeux d'un Forum

Dans un entretien accordé au quotidien pro-gouvernemental ivoirien, *Fraternité Matin*, la veille du Forum, le Secrétaire Exécutif de l'ARA, M. Joël Dervain, situait ainsi les enjeux de cette rencontre.

« Quand on regarde le développement économique de l'Afrique qui tourne autour de 5% et qui va se traduire par le doublement des besoins en produits pétroliers dans les 15 prochaines années, il convient de se demander si le continent sera prêt à satisfaire ces besoins. A-t-il suffisamment de raffineries pour le faire ? La réponse est non.

Une bonne partie de ces produits devra être importée. Mais l'Afrique a-t-elle les infrastructures qu'il faut, des installations portuaires pour recevoir des bateaux, des pipelines pour transporter les produits, des parcs de stockage ? La réponse, là aussi, est non ! Ce sont donc autant d'investissements qu'il faudra faire ».

Ces investissements, prédit le Secrétaire Exécutif de l'ARA, devraient avoir des retombées positives sur le coût des produits. « Aujourd'hui, transporter les produits pétroliers sur le continent revient dix fois plus cher qu'en Europe ou en Amérique. Il n'y a pas de pipelines en nombre suffisant, on enregistre beaucoup de pertes, de tracasseries, les frontières ne sont pas toujours ouvertes », analyse-t-il. « Si on investit massivement dans la logistique, le consommateur va en bénéficier. On pourra lui procurer les produits pétroliers de manière efficace et en toute sécurité », estime M. Dervain.

Les conclusions

La croissance économique africaine risque d'être limitée par l'absence de systèmes sûrs et efficaces de distribution des produits pétroliers, ont unanimement fait observer les différents orateurs.

Comme esquisse de solution, le Forum est parvenu aux quatre conclusions suivantes :

- Plutôt qu'une approche nationale, c'est une approche régionale de la distribution des carburants et des spécifications applicables aux produits qui est nécessaire, afin d'éviter des coûts de distribution élevés dans les Etats africains, notamment ceux sans accès à la mer.
- Les normes en matière de santé, de sécurité et de protection de l'environnement doivent être améliorées et appliquées afin de garantir la sécurité des opérations tout au long de la chaîne d'approvisionnement en produits pétroliers, depuis le stockage en vrac jusqu'à la pompe à essence.
- Pour la distribution des produits pétroliers, il faut encourager le recours à un transport ferroviaire efficace et aux nouveaux oléoducs produits qui permettent de concilier seuils de sécurité et seuils économiques, dans l'objectif de réduire le nombre de décès survenus dans des accidents de la route.
- Il est indispensable de faire un examen approfondi des lacunes dans les compétences du personnel de la distribution (managers et opérateurs), afin de mettre en place des programmes de formation solides qui permettront de faire évoluer la culture de l'industrie en matière de sécurité et d'efficacité.

Le Groupe de travail « Stockage et Distribution » a été instruit de reprendre ces thèmes dans l'optique de proposer les meilleures pratiques en matière de distribution sûre, efficace, économique et durable des produits pétroliers. La question de la chaîne d'approvisionnement des produits pétroliers en Afrique sera, d'ailleurs, discutée au cours de la présente Assemblée Générale de l'ARA.

The stakes of a Forum

In an interview with the pro-government newspaper, *Fraternité Matin*, on the eve of the Forum, the Executive Secretary of the ARA, Mr. Joel Dervain, explained the stakes of this meeting.

"Looking at the economic development of Africa, which is around 5% and will result in a doubling of oil product requirements in the next 15 years, we must ask ourselves whether the continent will be ready to meet these needs. Does it have enough refineries to do so? The answer is no.

A large part of these products will have to be imported. But does Africa have the appropriate infrastructure and port facilities to receive ships, pipelines does it have

any pipelines to carry the products, any storage parks? Here again, the answer is no. Therefore, substantial investments need to be made". These investments, as predicted by the Executive Secretary of the ARA, should have a positive impact on the cost of products. "Today, transporting oil products on the continent is ten times more expensive than in Europe or America. There are no pipelines in sufficient number, there are a lot of losses, harassment, borders are not always open", he argued. "If we invest massively in logistics, the consumers will benefit from it. We will be able to deliver oil products to them safely and effectively", Mr. Dervain believes. ■



Conclusions

Africa's economic growth may be limited by the absence of secure and effective oil product distribution systems, as unanimously pointed out the different speakers.

The Forum has made to following four conclusions as possible solutions:

- Rather than a national approach, a regional approach of fuel distribution and product specifications is necessary, in order to avoid high distribution costs in African States, particularly those with no access to the sea.
- Health, safety and environmental protection standards must be improved and applied to ensure the safety of operations throughout the oil product supply chain, from bulk storage to the fuel pump.
- Regarding the distribution of oil products, we must encourage the use of effective railway transportation and new oil pipelines that reconcile safety thresholds and economic thresholds, for the purpose of reducing the number of deaths in road accidents.
- It is essential to make a thorough review of skills gaps among distribution staff (managers and operators), in order to put in place effective training programs that will improve the culture of the industry in terms of safety and effectiveness.

The "Storage and Distribution" work group was been instructed to review these topics and to propose the best practices for safe, effective, cost-effective and sustainable distribution of oil products. As a matter of fact, the issue of the oil product supply chain in Africa will be discussed during this General Meeting of the ARA.

Groupe de Travail Work Group

Rencontre à Addis Abeba meeting in Addis Ababa

En juin 2014, les Groupes de Travail Spécifications, Régulations, Techniques de Raffinage & HSEQ se sont tous rencontrés à Addis Ababa pour des réunions de travail de chaque Groupe et pour une dernière séance plénière, la première jamais tenue par l'ARA.

L'objectif de ces réunions était d'optimiser le travail effectué dans chaque groupe en identifiant les points transverses et en se concentrant donc sur les thèmes essentiels à l'industrie de l'aval en Afrique.

La délégation de l'ARA a été accueillie par S.E. M. Alemayehu Tegen, Ministre de l'Eau, de l'Irrigation et de l'Energie de la République Démocratique Fédérale de l'Ethiopie, en présence de S.E. Dr Elham Mahmoud Ahmed Ibrahim, Commissaire de l'Union

Africaine en charge des Infrastructures et de l'Energie, qui ont tous deux exprimé leur satisfaction d'accueillir l'ARA à Addis et de travailler avec l'Association à l'avenir. M. Pierre Reteno N'Diaye, Président de l'ARA et Directeur Général de la raffinerie Sogara au Gabon, a remercié en retour MM. Le Ministre et le Commissaire pour leur présence à la cérémonie d'ouverture et également M. Tadesse Tilahun, PDG de NOC en Ethiopie, ainsi que son équipe, pour leur aide dans l'organisation de la réunion et leur chaleureuse hospitalité.

Ont assisté à la réunion, des délégués du Gabon, de Côte d'Ivoire, d'Afrique du Sud, du Ghana, du Royaume-Uni, de Zambie, du Nigeria, de France, du Cameroun ainsi que d'Ethiopie.



In June 2014, the Specifications (SWG), Regulation (RWG) and Refining Techniques & HSEQ (RHSEOWG) Work Groups all met in Addis Ababa, Ethiopia, both in individual Work Group meetings and in a final plenary session - the first time such a meeting has been held by the ARA. The purpose of the meetings was to optimise the work being done in each group by identifying cross-cutting areas and thus better coordinating efforts on the key topics for the African Downstream Oil Industry.

the meeting and their welcoming hospitality.

Present at the meetings were delegates from Gabon, Côte d'Ivoire, South Africa, Ghana, Zambia, Nigeria, France, United Kingdom and Cameroon, as well as Ethiopia.

The summary of the identified cross-cutting topics were as follows

- review ADD database content, organisation and updating (all)
- SWG to review Terms of Reference of refinery investment study for RHSEOWG action plan
- corporate Social Responsibility (CSR) - cross-cutting topic for all WGs including Human Resources and Sustainable Development (HRSDWG)
- understanding of import price parity and inland distribution costs and regulated price structures (all)
- environmental overlap - land, air, water (all)
- are shipping and ports covered by RHSEQ, SDWG, RWG and/or the ad hoc ship vetting initiative? Perimeter to be better defined.
- refinery regulation (RHSEQ, RWG)
- storage & distribution (all, including SWG for House keeping Guidelines)
- service stations (SD, RWG)
- external communication process (all).

Le résumé des sujets transverses identifiés est le suivant

- Analyser le contenu, l'organisation et la mise à jour de la base de données ADD (tous les GT)
- Le GT Spécifications doit examiner les Termes de Référence de l'étude sur l'investissement dans les raffineries pour le plan d'actions du GT RHSEQ
- Responsabilité sociale des entreprises : thème transverse à tous les GT y compris celui sur les Ressources Humaines et le Développement Durable
- Coûts et tarification (tous les GT)
- Thèmes environnementaux qui se chevauchent: terre, air, eau (tous les GT)
- Le transport maritime et les ports sont-ils couverts par les GT RHSEQ, Spécifications, Régulations et/ ou par l'initiative adhoc de contrôle privé des navires ? Le périmètre doit être mieux défini.
- Réglementation applicable aux raffineries (GT RHSEQ, GT Régulations)
- Stockage & distribution (tous les GT, y compris le GT Spécifications pour ses Directives Internes)
- Stations-service (GT Spécifications, GT Régulations)
- Processus de communication externe (tous les GT).

The ARA delegation was welcomed by HE Mr Alemayehu Tegen, Minister of Water, Irrigation and Energy for the Federal Democratic Republic of Ethiopia in the presence of HE Dr Elham Mahmoud Ahmed Ibrahim, Commissioner of Infrastructure and Energy for the African Union, who both expressed their pleasure in welcoming the ARA to Addis and to work with the Association in the future. In reply, Mr Pierre Reteno N'Diaye, President of the ARA and Managing Director of the Sogara refinery in Gabon, thanked the honourable minister and commissioner for attending the opening ceremony, and also thanked Mr Tadesse Tilahun, CEO of NOC Ethiopia, and his team, for their assistance in setting up

Séminaire Seminar**Gestion des projets Project Management**

Du 20 au 22 août 2014 s'est tenu à Douala, Cameroun, le Colloque du Groupe RHSEQ intitulé «Gestion des Projets». Ce colloque a réuni 22 participants venus du Cameroun, de la Côte d'Ivoire, de la France, du Gabon et de la Grande Bretagne.

Au cours des travaux, plusieurs sujets ont été développés. Ils ont porté sur les thèmes suivants : Définition d'un projet, Organisation pour le suivi de la réalisation d'un projet, Maîtrise des risques technologiques dans la réa-

lisation d'un projet. Différents types de contrats projets et Retour d'Expériences. ■

Des recommandations ont été faites par les participants. Entre autres :

- Elaborer un guide de management de projet, incluant : un lexique de base des termes de gestion de projet, (APS, APD, PRE FEED, FEED, etc.), la catégorisation des projets et organisation associée, la définition, le rôle et la responsabilité du PMC l'élaboration des bases d'estimation des projets (Revamping ou unités neuves), dans le choix de la stratégie contractuelle et l'élaboration des contrats et dans l'élaboration des cahiers des charges
- Assurer le renforcement des capacités des équipes de projets et envisager des échanges de compétences
- De partager le retour d'expérience sur le management de projet notamment la gestion des risques et les ordres de modifications
- Impliquer les équipes pluridisciplinaires dans le choix des solutions administratives et techniques, dès l'origine du projet, pour s'assurer de la soutenabilité, de la maintenabilité et de l'opérabilité des installations
- Prévoir des mesures d'accompagnement pour le transfert des projets (plan de formation, plan de maintenance, pièces de rechange, etc.) et s'assurer que ces points apparaissent dans les cahiers des charges.

The RHSEQ Group seminar on "Project Management" took place from 20-22 August 2014 in Douala, Cameroon, bringing together 22 participants from Cameroon, Côte d'Ivoire, France, Gabon and Great Britain.

Many subjects were covered in the course of the seminar, which was organised around the following themes: definition of a project, organising the monitoring of the realisation of a project, risk management in the realisation of a project, different types of projects contracts and returns of experience. ■

The participants made many recommendations including:

- to draw up a management guide for projects, including a glossary of project management terms (APS, APD, PRE-FEED, FEED, etc.), the classification of projects and associated planning, the definition, role and responsibilities of a PMC (Project Management Consultant), best practices in the preparation of a basis for project estimation (revamping or new units), and in the choice of contract strategy, drawing-up of contracts and writing the project specification
- to ensure that the project team is sufficiently trained and to consider exchanges of skills
- to share returns of experience on project management and in particular risk management and contract change orders
- to involve cross-disciplinary teams in the choice of administrative and technical solutions, from the start of the project, in order to ensure that process units are durable, operable and maintainable
- to make provision for support for the project handover (training plan, maintenance plan, spare parts, etc) and to ensure that these items appear in the project specification



sécurité industrielle Industrial Safety

Du 13 au 14 octobre 2014 s'est tenu à Libreville (Gabon) le Colloque du Groupe RHSEQ intitulé «Sécurité Industrielle».

Ce colloque a réuni 40 participants venus de l'Angola, du Cameroun, de la Côte d'Ivoire, du Congo-Brazzaville, de la France, du Gabon, et du Sénégal.

Au cours des travaux, plusieurs sujets ont été développés. Ils ont porté sur les thèmes Hygiène Industrielle, Sécurité/Surveillance, Contrôle des Pertes, Etudes des dangers et Analyse des Risques, Réglementations techniques et administratives ainsi que le Retour d'Expériences.



Recommandations

- Disposer de personnes compétentes et disponibles pour la mise en place des protocoles en matière d'hygiène industrielle
- La formation des médecins généralistes ou la mise à niveau des médecins du travail
- L'échange d'informations et des moyens de protection contre les intrusions des sites industriels
- La mise en place des bonnes pratiques en matière de veilles réglementaire et normative et d'un coordinateur des REX des événements significatifs
- Le partage des bonnes pratiques en matière de mise en place d'une démarche environnementale
- La mise en place dans les entreprises d'un plan qualité en attendant de mener une réflexion sur le MASE (Manuel d'Amélioration de la Sécurité des Entreprises).

The RHSEQ Group seminar on "Industrial Safety" took place from 13-14 October 2014 in Libreville, Gabon, bringing together 40 participants from Angola, Cameroon, Côte d'Ivoire, Congo-Brazzaville, France, Gabon and Senegal.

Many subjects were covered in the course of the seminar, which was organised around the themes of industrial hygiene, security/surveillance, loss control, risk analysis, technical and administrative regulations and returns of experience.

Recommendations :

- having competent personnel available during the setting up of industrial hygiene protocols
- training medical general practitioners or refresher courses for company doctors
- exchange of information and the means of protecting industrial sites against intruders
- putting in place best practices for following regulations and norms and appointing a REX coordinator for major incidents
- sharing best practices for setting up an environmental policy
- setting up an interim quality assurance plan whilst considering how to implement MASE (Manual for the Improvement of Company Safety)

Rencontre des chefs de laboratoires de l'ARA

ARA Heads of Laboratories meeting



Du 28 au 29 août 2014 s'est tenue au siège de l'ARA à Abidjan, Côte d'Ivoire, la rencontre des chefs de laboratoires de l'ARA. Cette rencontre a été organisée par le Groupe de Travail RHSEQ en prélude aux essais circulaires inter laboratoires prévus pour l'exercice 2015.

Cette nouvelle campagne fait suite aux trois premières organisées dans les années 2008, 2009 et 2010.

Elle a regroupé douze participants venus du Cameroun et de la Côte d'Ivoire. La cérémonie d'ouverture a eu lieu dans la matinée du jeudi 28 août 2014 en présence du Secrétaire Exécutif de l'ARA.

Cinq points étaient à l'ordre du jour :

- l'organisation des différents laboratoires,
- les outils de travail à disposition de chaque laboratoire
- le retour d'expériences
- la mise en oeuvre des essais circulaires et
- le plan d'actions de la réalisation des prochains essais circulaires.

Il a été convenu que le siège opérationnel d'Abidjan coordonnerait ce projet.

The ARA Heads of Laboratories meeting took place on 28-29 August 2014 at the ARA headquarters in Abidjan, Côte d'Ivoire. This meeting was organised by the RHSEQ as a precursor to the inter-laboratory round-robin tests scheduled for 2015. This campaign follows on from the first three campaigns organised in 2008, 2009 and 2010. A survey was conducted in September 2013 in order to define the themes to be discussed, the scope of the tests and indications of the laboratories likely to participate. There were twelve participants from Cameroon and Côte d'Ivoire.

The opening ceremony took place on the morning of Thursday 28 August 2014 in the presence of the ARA Executive Secretary. The meeting discussed the following 5 points:

- the organisation of each laboratory,
- the testing equipment available to each laboratory
- returns of experience
- implementation of round-robin tests
- action plan for the next round of circular tests

It was agreed that the Abidjan office would coordinate this project.

Forum

Stockage et Distribution

Storage and Distribution

Le premier Forum sur le Stockage & la Distribution organisé par l'ARA a attiré près de 130 délégués à Abidjan et suscité des débats animés sur le thème de l'amélioration de l'efficacité et de la sécurité tout au long de la chaîne d'approvisionnement en produits pétroliers.

Le Forum a été ouvert par le Ministre de l'Énergie et du Pétrole de Côte d'Ivoire, S.E. Adama Toungara, et le Président de l'ARA, Pierre Reteno N'Diaye, qui ont félicité l'ARA d'avoir réussi à réunir sous un même toit des représentants de gouvernements et d'organismes de régulation, des sociétés africaines de marketing et de distribution ainsi que des professionnels internationaux, pour discuter des défis du secteur du stockage et de la distribution de produits pétroliers.

Parmi les orateurs ont figuré les sociétés africaines de marketing, stockage et distribution Vivo Energy (sous licence Shell), Total, Engen, Puma Energy, OilLibya, Oando, Sonabhy, VTTI (Lagos), Petroci, ainsi que des organismes de réglementation, NPA (Ghana) et EWURA (Tan-

zanie), des entrepreneurs, Parlym et Authentix, et enfin la société de conseil sur le secteur énergétique aval en Afrique, CITAC Africa Ltd.

Le Capitaine Ben Hassan Ouattara, Directeur Général de Vivo Energy en Côte d'Ivoire (sous licence Shell) a déclaré que l'Afrique, avec 2% seulement de la flotte mondiale de véhicules, était le lieu où se produisaient 16% des accidents mortels dans le monde. «Chiffres mis à part, nous parlons ici... de vies et de communautés bouleversées à tout jamais», a déclaré le Capitaine Ouattara, «la sécurité routière doit être pour nous une question fondamentale».

Le nombre de décès sur la route a tendance à baisser dans le monde mais pas en Afrique, où le nombre d'accidents mortels est toujours en progression.



M. Adama Toungara
Ministre du Pétrole
et de l'Énergie de
Côte d'Ivoire
Ivorian Minister of
Oil and Energy

The ARA's inaugural Forum on Storage & Distribution attracted around 130 delegates to Abidjan and led to lively debates on how to improve efficiency and safety down the petroleum supply chain.

The Forum was opened by the Côte d'Ivoire Minister of Energy and Petroleum, H.E. Adama Toungara, and the President of the ARA, Pierre Reteno N'Diaye, who congratulated the ARA on gathering under one roof the representatives of governments, energy regulators, African marketing and distribution companies and international professionals to discuss the challenges of the petroleum storage and distribution sector. Spea-

kers included African marketing, storage and distribution companies Vivo Energy (Shell licensee), Total, Engen, Puma Energy, OilLibya, Oando, Sonabhy, VTTI (Lagos), Petroci, as well as government regulators NPA (Ghana) and EWURA (Tanzania), industry contractors Parlym and Authentix, and African downstream energy consultants CITAC Africa Ltd.

Captain Ben Hassan Ouattara, Managing Director of Vivo Energy, Côte d'Ivoire,



Le Capitaine Ouattara a partagé avec le Forum la manière dont Vivo Energy abordait l'enjeu de la sécurité routière, en mettant en place et en appliquant des procédures, normes et systèmes permettant de gérer ce défi. Ceux-ci portent sur les domaines clés pour la sécurité routière que sont la gestion des conducteurs, la gestion des véhicules et la gestion des trajets. Lorsque Vivo a recours à des transporteurs, a-t-il précisé, ceux-ci doivent partager et mettre en place les systèmes et procédures de la société.

Il a conclu en disant que la sécurité était surtout une question de leadership et que chaque société devait faire preuve d'un véritable leadership dans ce domaine pour instaurer un changement de comportement et une prise de responsabilité.

M. Riaan Henn, d'Engen, président du Groupe de Travail Spécifications de l'ARA, a ensuite exposé (par Skype, depuis l'Afrique du Sud) la nécessité d'établir des spécifications carburants et des méthodes de test à l'échelle régionale plutôt que pays par pays. Il a précisé que la mise en place d'un processus d'harmonisation des spécifications relatives aux carburants au sein du continent impliquait de porter attention non seulement aux niveaux de soufre, d'octane, de cétane et, à l'avenir, de benzène, mais également aux méthodes de test à appliquer.

Dans toutes les régions, la variété des spécifications applicables aux carburants peut entraîner une hausse des coûts d'approvisionnement, en raison du recours à une logistique spécifique liée au besoin de séparer les produits et/ou de la répercussion des coûts liés à la perte des options du fournisseur. Des spécifications différentes concernant les carburants limitent également le développement du commerce entre pays voisins.

M. Henn a déclaré qu'« au fur et à mesure que les importations augmenteraient pour satisfaire la croissance de la demande, ces contraintes constitueraient de plus en plus un obstacle à la croissance économique potentielle ».

Parlym, Puma Energy, VTTI (Navgas) Lagos, Sonahby et Engen ont fait des

présentations sur la nécessité d'appliquer les normes et procédures opérationnelles internationales dans les terminaux de stockage africains.

- M. Daniel Cornus, de Parlym International, a présenté les normes actuellement applicables au stockage pétrolier en France, donnant des conseils sur les systèmes de sécurité et le positionnement des bacs et partageant les meilleures pratiques (REX) européennes sur la sélection des sites et les périmètres de zone de soufflage.

- M. Daniel Duffau, Directeur Opérationnel de Puma Energy pour l'Afrique, a repris une grande partie des messages de Parlym concernant la planification de nouvelles installations de stockage et souligné le niveau des investissements effectués par Puma dans les infrastructures. Selon lui, pour que les marketeurs du continent poursuivent les améliorations nécessaires à la satisfaction la croissance économique, il faut des lois et réglementations stables, des normes pérennes et de bon niveau applicables à tous les opérateurs ainsi que la mise en œuvre d'une concurrence équitable pour éviter un abaissement des normes et les opérations à haut risque qui en résulteraient.

- M. Mathieu Kadio-Morokro, Président de l'Association des Distributeurs Ivoiriens, a soutenu cette analyse, en ajoutant qu'il était nécessaire que certains pays reviennent la marge distributeur, celle-ci n'ayant pas été indexée sur l'inflation depuis de nombreuses années.

- M. Ian Brown, de la société de stockage de GPL de VTTI, Navgas, a évoqué la manière dont les normes internationales pouvaient être appliquées au chargement des camions et à l'acceptation des véhicules et des conducteurs. M. Brown a déclaré que le plus grand défi auquel devaient faire face les opérateurs de terminaux était l'installation obligatoire de robinets d'arrêt d'urgence (ESV) sur tous les camions pour réduire le risque de catastrophe majeure. Pour lui, il est désormais inconcevable que les propriétaires de camions, conducteurs, exploitants d'établissement d'emballage, pro-

(Shell licensee) told the Forum that Africa has only 2% of the world's road vehicles but is the place where 16% of the world's fatal accidents happen. "Away from the numbers, this is about... permanently altered lives of families and communities," Captain Ouattara said, "road safety must fundamentally matter to us". Although trends on road fatalities elsewhere in the world are being driven down, this is not happening in Africa where road fatality trends are still increasing.

Captain Ouattara shared with the Forum Vivo Energy's approach to the road safety challenge: putting in place and enforcing policies, standards and systems to manage road safety. These focus on key areas for safe road operation such as driver management, vehicle management and journey management.

He stressed that transport contractors, where used, must share and implement the Vivo systems and procedures.

Above all, he concluded, safety is about leadership and each company must demonstrate true leadership to bring about change in behaviour and acceptance of responsibility.

Mr Riaan Henn, of Engen, and chair of the ARA Specifications Work Group, then presented by Skype from Cape Town, on the need for regional, rather than country by country, fuel specifications and test methods. He declared that establishing a harmonisation

process for fuel specifications across the continent, involves paying attention to not only the headline levels of sulphur, octane and cetane, and, in the future, benzene, PAH and distillation constraints, but also the test methods to be applied.

Across all regions, differing fuel specifications can lead to an increase in costs of supply due to the need for specific arising from the need to segregate products, and/or the pass-through of costs linked to the loss of optionality by the supplier.

Differing fuel specifications also limit the development of trade between neighbouring countries.

Mr Henn said that "as imports rise to meet African demand growth, these constraints will become more and more of a hindrance to potential economic growth."

Parlym, Puma Energy, VTTI (Navgas) Lagos, Sonahby and Engen all made presentations on the need for applying international standards and operating procedures in African storage terminals.

- Mr Daniel Cornus of Parlym International showed the standards for petroleum storage now being employed in France, and offered advice on safety systems and positioning of tanks, and shared best practice (REX) from Europe on site selection and blast zone perimeters.

- Puma Energy's Operations Manager for Africa, Mr Daniel





préaires d'entrepôts et de terminaux refusent de reconnaître ce risque.

- M. Hilaire Kaboré, Directeur Commercial de Sonabhy, l'instance nationale de stockage et d'importation du Burkina Faso, a évoqué les exercices d'entraînement aux cas d'urgence entrepris par le service incendie et autres services de leurs entrepôts.

Ces exercices sont, selon lui, essentiels pour permettre d'évaluer, gérer les risques et prévenir les accidents. Il a souligné le besoin de formation et d'évaluation formelle du niveau de performance, dans une démarche d'amélioration continue. M. Kaboré a ensuite proposé des centres régionaux de formation et un plus grand partage des meilleures pratiques au sein de l'ARA.

Identifier formellement des lacunes dans les compétences des managers et des opérateurs est un message qui a été repris par M. Didier Acouetey, d'AfricaSearch, qui a fait la promotion d'un renforcement de la formation et du perfectionnement du personnel.

- M. Cyril Stevens, d'Engen en Afrique du Sud, a fait une présentation par Skype sur l'identification et la réduction

des risques dans l'exploitation d'un terminal. Il a exposé la méthodologie d'Engen de matrice d'évaluation des risques et listé certains des risques auxquels il faut se préparer, avec des plans d'atténuation.

La conférence s'est ensuite orientée sur la manière d'améliorer la distribution en vrac et d'éliminer la présence des camions sur les routes africaines, en investissant dans d'autres modes principaux de distribution: le rail et l'oléoduc.

- M. Gilbert Assi, Directeur Général de Logistique Pétrolière SA à Madagascar (représentant de Vivo dans la JV) a évoqué les économies en capacités et en coûts réalisées par Vivo Kenya grâce à une utilisation accrue du transport ferroviaire. Il a indiqué qu'un train entier de 25 wagons pouvait potentiellement remplacer 33 trajets par route, avec une diminution conséquente du risque. La probabilité de falsification et de vol est en outre réduite et l'utilisation du train peut permettre d'améliorer la gestion des droits et taxes sur les produits destinés à passer la frontière, aide à préserver les routes et à décongestionner les routes et les ports. Il a proposé que les sociétés de marketing travaillent avec les opérateurs de chemins de fer et les autorités locales à remettre le réseau ferroviaire au niveau requis. M. Assi a en outre relevé qu'il faudrait, dans le cadre de tout plan d'action visant à transférer des volumes de la route au rail, prendre en compte la remise en état des réservoirs.

- M. Mark Elliott, de CITAC Africa Ltd,

Duffau, echoed many of Parym's messages for the planning of new storage installations and highlighted the level of infrastructure investment being carried out by Puma. He stressed that for all marketers across the continent to continue the necessary improvements needed to match economic growth, requires stable laws and regulation, and maintenance of a good level of standards for all operators.

Fair competition, without any risk of lower standards and consequent higher risk operations requires proper enforcement and incentivisation by the regulatory authorities.

- Mr Matthieu Kadio-Morokro, the President of the Ivorian marketers association, supported this view by adding that there is a need in certain countries to review marketers' margins as they have not been adjusted for inflation for many years.

- Mr Ian Brown of VTTI's LPG storage company, Navgas, spoke on how international standards can be applied to truck loading and vehicle and driver acceptance. Mr Brown stated that the greatest challenge facing terminal operators is the mandatory fitting of Emergency Shut-off Valves (ESVs) on all trucks to

reduce the risk of a major catastrophe. He declared that the refusal of truck owners, truck drivers, bottling plant operators, depot and terminal owners to recognise this risk was now incomprehensible.

- Mr Hilaire Kaboré, Commercial Manager of Sonabhy, the national storage and importing body of Burkina Faso, spoke of the emergency training exercises undertaken with the fire and other services at their depots. He said this was essential to be able manage and evaluate risk and prevent accidents. He stressed the need for training and formal evaluation of the level of performance, with a plan of continuous improvement. Mr Kaboré further proposed regional centres of training and greater sharing of best practice through the ARA. This message to formally identify the skills gaps in both managers and operators was echoed by Mr Didier Acouetey of AfricaSearch who promoted the expansion of training and development of all staff.

- Mr Cyril Stevens of Engen, South Africa spoke via Skype on identification and mitigation of risk of terminal operation. He showed Engen's matrix risk assessment methodology



DISTRIBUTION OF OIL PRODUCTS

Priority to the regional approach



DISTRIBUTION DE PRODUITS PÉTROLIERS L'approche régionale privilégiée

Plus qu'une approche nationale, c'est une approche régionale de la distribution des carburants et des spécifications applicables aux produits qui est nécessaire afin d'éviter des coûts de distribution élevés dans les Etats africains, notamment ceux sans accès à la mer. « C'est l'une des conclusions du forum organisé les 18 et 19 novembre dernier au Sofitel Hôtel Ivoire par l'Association des raffineurs africains (ARA), sur le thème: «Comment pourvoir à la demande pétrolière croissante de l'Afrique, efficacement et en toute sécurité?»

Le Secrétaire Exécutif de l'Ara, M. Joël Dervain, avait justifié cette rencontre par le fait que les besoins du continent en produits pétroliers vont connaître une évolution exponentielle au cours des 15 prochaines années, passant du simple au double. Le continent ne disposant pas de suffisamment de ressources pour satisfaire ces besoins, se pose dès lors la question des infrastructures nécessaires au stockage et au transport des produits.

Tout au long des travaux, il est revenu avec insistance une analyse unanime: la croissance économique africaine risque d'être limitée par l'absence de systèmes sûrs et efficaces de distribution des produits pétroliers.

Cette vérité dite, il est apparu une autre vérité: pris individuellement, les Etats africains n'ont pas les moyens de tenir le pari des infrastructures dans un délai raisonnable. D'où cette exhortation à la mutualisation des efforts à travers l'approche régionale préconisée. Le Forum a recommandé, par ailleurs, que soit encouragé le recours à un transport ferroviaire efficace ainsi qu'aux nouveaux oléoducs produits, lesquels ont l'avantage de concilier seuils de sécurité et seuils de économiques; ce, dans le souci de réduire le nombre de décès survenus dans les accidents enregistrés lors des transports des produits par la route.

Autre préoccupation relevée: la formation du personnel de la distribution. Le Forum estime « indispensable de faire un examen approfondi des lacunes dans les compétences des managers et opérateurs, afin de mettre en place des programmes de formation solides qui permettront de faire évoluer la culture de l'industrie en matière de sécurité et d'efficacité. »

Epousant parfaitement le concept de développement durable, ce premier Forum de l'Ara appelle aussi à l'amélioration des normes en matière de santé, de sécurité et de protection de l'environnement, afin de garantir la sécurité des opérations tout au long de la chaîne d'approvisionnement, depuis le stockage en vrac jusqu'à la pompe à essence.

Rather than a national approach, a regional approach to fuel distribution and product specifications is necessary to avoid high distribution costs in African States, particularly those with no access to the sea. "This is one of the outcomes of the forum held on 18 and 19 November at the Sofitel Hotel Ivoire by the African Refiners Association (ARA) entitled: "How to meet growing oil demand in Africa effectively and safely?"

The Executive Secretary of the ARA, Mr. Joël Dervain, had justified this meeting by the fact that the continent's oil product needs will rise considerably and will even double over the next 15 years. As the continent does not have enough resources to meet these needs, this brings about the issue of the necessary infrastructure for the storage and transportation of products.

A unanimous opinion has repeatedly emerged throughout the meeting: Africa's economic growth might be hampered by the lack of secure and effective oil product distribution systems.

In addition to this is another reality: taken individually, African States do not have the means to take up the infrastructure challenge in reasonable time. Hence this appeal for common efforts through the recommended regional approach.

Moreover, the Forum has recommended that the use of effective rail transport and the new oil pipelines should be promoted, as they offer the advantage of reconciling safety thresholds and economic thresholds; with the aim of reducing the number of deaths due to accidents during road transport.

Another concern raised is the training of distribution staff. The Forum estimates that it is "essential to make a thorough review of skills gaps among distribution staff (managers and operators), in order to put in place effective training programs that will improve the culture of the industry in terms of safety and effectiveness."

Perfectly in line with the sustainable development concept, this first ARA Forum also calls for the improvement of health, safety and environmental protection standards, in order to ensure the safety of operations throughout the supply chain, from bulk storage to the gas pump.

a communiqué aux participants les coûts relatifs de distribution par route, par rail et par oléoduc, qui montrent que l'oléoduc requiert énormément de capitaux (dépendances fixes et fonds de roulement) et que des volumes importants sont nécessaires au fil du temps pour le justifier, tandis que le rail et la route requièrent moins de capitaux mais sont tous deux beaucoup plus onéreux.

• M. Konan Kanda, Directeur du Projet Pipeline de Petroci Holdings, la compagnie pétrolière nationale de Côte d'Ivoire, a ensuite présenté le nouvel oléoduc qui vient d'être mis en service entre Abidjan et Yamoussoukro, en Côte d'Ivoire, et dont l'extension est prévue jusqu'à Ferkessédougou, à la frontière avec le Burkina Faso. Il prévoit que cette nouvelle infrastructure de distribution sera utilisée pour les volumes en transit vers le Burkina Faso et le Mali, ainsi que pour les volumes à destination du centre et du nord de la Côte d'Ivoire, éliminant ainsi un nombre important de camions des routes d'Afrique occidentale. Pour cet oléoduc, les principaux défis rencontrés ont été, a déclaré M. Kanda, le coût élevé en capital (dont le remplissage en produits), la formation du management et des opérateurs à la gestion de risques et à la compréhension des réglementations, la surveillance permanente, la gestion des interfaces de produits et la planification de l'offre et de la demande pour de multiples produits.

M. Jacob Amuah, Directeur Technique de l'Autorité Pétrolière Nationale du Ghana, et M. Leonce da Silveira, Directeur Général Afrique occidentale et centrale chez Authentix, ont ensuite présenté les avantages des systèmes de traçabilité pour les camions-citerne, soulignant que les programmes appropriés de marquage des carburants étaient essentiellement choisis en fonction du nombre de contrôles qui déterminent quel programme et quelle technologie sont appliqués. Ces systèmes peuvent diminuer de manière significative les coûts d'approvisionnement, améliorer le recouvrement des taxes et réduire les abus liés aux subventions.

Les derniers orateurs ont finalisé la revue de l'intégralité de la chaîne d'approvisionnement en produits pétroliers en évoquant le point de livraison final dans les stations-service.

• M. Godwin Samwel, Directeur du Département Pétrolier de l'Autorité de Régulation de l'Énergie et des Ressources en Eau (EWURA), a fait une intervention par Skype sur les exigences en matière de licence dans les stations-service de Tanzanie.

M. Samwel a rapporté que, lors de l'introduction de nouvelles réglementations en 2008, l'EWURA avait lancé une campagne d'importance pour aider les stations-service à s'y conformer, accordant des « licences sous conditions » pour éviter une pénurie de produits dans le pays et octroyant aux opérateurs un délai d'un an pour se mettre en conformité, tout en effectuant des contrôles fréquents. Les nouvelles stations-service n'ont été autorisées à fonctionner qu'après avoir rempli les exigences à 100%. En parallèle, une Révision des Marges des Distributeurs Pétroliers a été lancée en 2013 et a conduit à l'approbation de nouvelles marges Détaillants et Grossistes par le Conseil de l'EWURA.

La présentation s'est terminée par l'évocation de l'un des grands défis que doit relever l'EWURA, qui est celui de l'impossibilité de fermer toutes les stations-service « ne répondant pas aux normes » dans les zones rurales, car cela générerait des pénuries sévères en carburant dans les communautés rurales.

• M. Peyami Oven, du Département Marketing & Services, division Afrique, de Total, a parlé de l'engagement du groupe à mettre en place



logy and listed some of the risks to be prepared for, as well as mitigation plans.

The conference then turned to how to improve bulk distribution, and to remove trucks from African roads, through investing in different modes of primary supply systems. Normally rail and pipeline.

• Mr Gilbert Assi, Managing Director Logistique Pétrolière SA, Madagascar (Vivo representative in JV) spoke of the capacity and cost savings enjoyed by Vivo Kenya with the greater use of rail transportation. He said that one block train of 25 wagons can potentially replace 33 road trips with a consequent significant reduction in risk. He added that the probability of adulteration and pilferage of product is also reduced while the move to rail can improve the management of duties and taxes on product intended for cross-border delivery, help preserve roads and help road and port decongestion. He proposed that marketing companies must work with railway operators and local authorities in order to restore the railway network to its full potential. Mr Assi stressed that attention to the refurbishment of rail tank cars has to be part of any action plan to move volume from road to rail.

• Mr Mark Elliott of CITAC Africa Ltd shared with the conference the relative costs of road, rail and pipeline distribution which showed that pipeline is both fixed and working capital intensive and requires large volumes over time to be justified; while rail and road are both in turn

less capital intensive but significantly more expensive.

• Mr Konan Kanda, the Head of Pipeline Project for Petroci Holdings, the national oil company of Côte d'Ivoire, then presented to the Forum the new pipeline that has just become operational between Abidjan and Yamoussoukro in Côte d'Ivoire with a planned expansion to Ferkessédougou on the Burkina Faso border.

He forecasted that this new distribution infrastructure would be used for transit volumes to Burkina and Mali as well as to central and northern Côte d'Ivoire removing substantial numbers of trucks from West African roads.

The main challenges for the pipeline, Mr Kanda said, were the initial high capital cost, (including the product line fill), management and operator training in risk management and understanding of regulations, constant monitoring, managing product interfaces and supply/demand planning for multi-products.

Mr Jacob Amuah, Technical Director of the National Petroleum Authority of Ghana and Mr Leonce da Silveira, Managing Director, West and Central Africa at Authentix, then presented the benefits of bulk road vehicle (BRV) tracking systems and stressed that the right fuel marking program is essentially chosen by the level of enforcement which determines which programme and technology is applied. Such systems can significantly reduce supply costs and increase tax collection and reduce subsidy malpractices.

Le colloque de Dakar

The final speakers of the conference completed the journey down the petroleum supply chain by focusing on the final delivery point at service stations.

• Engr. Godwin Samwel, Director of Petroleum, EWURA, the Tanzanian Energy and Water Utilities regulator, spoke by Skype on petroleum stations licensing requirements in Tanzania. Engr. Samwel reported that when new regulations were introduced in 2008, EWURA initiated a major campaign to assist stations to comply, issuing "Licenses with Conditions" to avoid shortage of products in the country and operators were given one year to comply while frequent inspections were made. New stations were not allowed to operate until after fulfillment of 100% of the requirements.

In parallel, a Review of Petroleum Distributors Margins was launched in 2013 which led to new approved margins for Retailers and Wholesalers, approved by the EWURA Board.

Finally he listed as one of the main challenges facing EWURA that they cannot close all "below standard" petrol stations in rural areas as otherwise there would be severe fuel shortages in rural communities.

• Mr Feyami Oven, of Total's Marketing & Services, Africa Division, spoke of the TOTAL group's commitment to establish exemplary operational standards in respect of safety in its terminals and service stations not only in respect of fire or explosion risk induced by the explosive or flammable nature of distributed products, but also the risk of surface water pollution and groundwater. The risk to and from customers in the service stations and occupational hazards to personnel and the many providers of maintenance and service work must also be assessed, as well as any potential risk to and from adjacent property.

Total's definition of minimum standards is based on international best practice for building regulations, equipment, controls, and operating procedures. Standards and targets are set regularly by each Total subsidiary to enable continuous improvement in the reduction of risk. Mr Feyami concluded by saying that appropriate training for drivers, petrol station attendants, operators, and the staff of each subsidiary is continuously carried out, as is the encouragement of sharing Returns of Experience (REX) to encourage feedback, analysis of accidents and the setting of new standards.

Du 16 au 17 février 2015 s'est tenu à Dakar (Sénégal) le Colloque du Groupe RHSEQ intitulé «Machines Tournantes» ayant réuni 41 participants (Cameroun, Côte d'Ivoire, France, Italie, Maroc, Emirats Arabes Unis et Sénégal. En conclusion, il recommande aux participants de reporter sur le site de l'ARA leurs retours d'expériences sur l'utilisation des pompes sans garniture, aux fabricants des pompes de fournir la liste de référence des sites industriels qui utilisent les pompes sans garniture. En outre, il engage les membres de l'ARA :

- de partager leurs expériences sur les améliorations et fiabilisations qui ont fait preuve de réussite sur les machines tournantes
- de demander aux fournisseurs de les informer sur les améliorations de leurs produits
- d'assurer une veille technologique auprès

des fournisseurs sur les améliorations disponibles sur les compresseurs alternatifs

- d'impliquer les opérateurs sur la fiabilité des machines tournantes à travers les recueils de bonnes pratiques pour la surveillance des machines tournantes

- de communiquer une note de sensibilisation aux soudeurs sur les phénomènes de dégradation par micro-soudure causés par les mauvaises mises en place des prises de masse des postes à souder

- d'intégrer tous les aspects organisationnels et humains dans un contrat de cohésion pour la fiabilisation des machines tournantes

- de mettre en place une base de données des fournisseurs agréés par les constructeurs et aux acheteurs de se référer à cette base de données. ■



The Dakar symposium

From 16 to 17 February 2015 was held in Dakar (Senegal) the Symposium of the RHSEQ Group entitled "Rotating Machines", which brought together 41 participants (Cameroun, Cote d'Ivoire, France, Italy, Morocco, United Arab Emirates and Senegal). In conclusion, the symposium recommends the participants to share, on the ARA website, their returns of experience regarding the use of seal-less pumps, and pump manufacturers to provide a reference list of industrial sites that use seal-less pumps. In addition, the symposium urges the members of the ARA:

- to share their experiences on improvements and reliability enhancements that have proved successful on rotating machines
- to ask suppliers to inform them

about their product improvements

- to ensure technological watch among suppliers regarding improvements available for reciprocating compressors

- to get operators involved in ensuring the reliability of rotating machines through the identification of best practices for monitoring rotating machines

- to send awareness-raising briefs to welders regarding the phenomena of degradation by micro-welding due to bad installation of the earth clamps of welding machines

- to integrate all organizational and human aspects into a cohesion contract on the reliability of rotating machines

- to set up a database of suppliers certified by the manufacturers, and buyers must refer to this database. ■

des normes opérationnelles exemplaires en matière de sécurité dans ses terminaux et stations-service, non seulement en ce qui concerne les risques d'incendie ou d'explosion, induits par la nature explosive et inflammable des produits distribués, mais également les risques de pollution des eaux de surface et souterraines. Le risque pour le client, ou engendré par le client dans les stations-service, ainsi que les risques professionnels pour le personnel et les nombreux prestataires de maintenance et de service, doivent également être évalués, de même que le risque potentiel pour les propriétés adjacentes, ou engendré par elles. Chez Total, la définition des normes minimales est basée sur les meilleures pratiques internationales en matière de réglementations de construction, d'équipements, de contrôles et de procédures opérationnelles. Les normes et les objectifs sont fixés régulièrement par chaque filiale de Total afin de permettre l'amélioration continue dans la réduction du risque. M. Peyami a conclu en disant que des formations adéquates pour les conducteurs, les pompistes, les exploitants et le personnel de la filiale étaient menées en permanence et que les retours d'expérience étaient encouragés, afin de favoriser les commentaires, l'analyse des accidents et la mise en place de nouvelles normes.

M. Oven est ensuite revenu sur l'un des thèmes récurrents de la conférence: le besoin de réglementations panafricaines ou, au mieux, régionales: celles-ci devraient être harmonisées entre les pays afin de simplifier le processus d'investissement et de développement. Si les réglementations sont communes, elles seront plus faciles à mettre en place sur le continent.

M. Joël Dervain, Secrétaire Exécutif de l'ARA, a conclu la conférence en résumant les principaux constats de ce premier Forum sur le Stockage et la Distribution et les défis auxquels sera confronté le Groupe de Travail Stockage & Distribution de l'ARA:

- Une campagne de sensibilisation à la sécurité est nécessaire au sein de l'ARA et à l'extérieur, afin que toutes les parties prenantes, et notamment les organismes de réglementation natio-

naux, soutiennent l'amélioration des normes de sécurité et leur application. Les investisseurs doivent être sûrs de l'Etat de droit et de la mise en place de normes régionales afin de garantir une rétribution équitable et une bonne gouvernance au sein du continent.

- Pour la distribution des produits pétroliers, il faut encourager le recours à un transport ferroviaire efficace et aux nouveaux oléoducs produits qui permettent de concilier seuils de sécurité et seuils économiques, dans l'objectif de réduire le nombre de décès survenus dans des accidents de la route.

- Il est indispensable de faire un examen approfondi des lacunes dans les compétences du personnel de la distribution (managers et opérateurs), afin de mettre en place des programmes de formation solides qui permettront de faire évoluer la culture de l'industrie en matière de sécurité et d'efficacité.

Ces thèmes seront désormais repris par le Groupe de Travail de l'ARA sur le Stockage et la Distribution dont l'objectif sera de recommander les meilleures pratiques africaines en matière de distribution sûre, efficace, économique et durable de produits pétroliers. M. Joël Dervain, Secrétaire Exécutif de l'ARA, a déclaré que « les délégués présents débordaient d'enthousiasme à l'idée de mettre en place ces améliorations et, eu égard à la présence au forum de toutes les parties prenantes, depuis les autorités de régulation jusqu'aux sociétés de stockage, de distribution et de marketing, nous plaçons beaucoup d'espoir dans le fait que l'industrie favorisera la croissance économique continue de l'Afrique plutôt que d'y faire obstacle ».

Une copie complète des présentations est à la disposition des Membres et des Sponsors sur le site de l'ARA. L'avenir des chaînes d'approvisionnement en produits pétroliers de l'Afrique sera une nouvelle fois discuté lors de la prochaine ARA WEEK, au Cap (Afrique du Sud) entre le 16 et le 20 mars 2015, et la planification du 2ème Forum de l'ARA sur le Stockage et la Distribution, qui doit se tenir en 2015, a déjà commencé. ■

Mr Oven then returned to one of the recurring themes of the conference: the need for pan-African, or at best regional, regulations – they should be aligned among countries in order to simplify investment and the development process. If they are common, they will be easier to implement across the continent.

Mr Joël Dervain, the ARA Executive Secretary, then closed the conference by summarising the main findings of the inaugural



Storage and Distribution Forum and the challenges facing the ARA Storage and Distribution Work Group:

- There is a need for a safety awareness campaign within the ARA, and externally, so that all stakeholders, including national regulators, support improvements in safety standards and enforcement. Investors need to be sure of the rule of law, and establishment of regional standards, to assure a fair reward and good governance across the continent.

- The need to encourage efficient rail distribution for oil products was stressed, alongside new product pipelines where safety and economic thresholds can be met, in order to reduce deaths from road traffic accidents.

- A thorough review of the skills gaps in the distribution industry workforce is vital, for both management and operators, in order to establish robust training programmes to change the culture of the industry towards both efficiency and safety.

These topics will now be taken up by the ARA's Storage & Distribution Work Group in order to work towards recommending African best practice for safe, efficient, economic and sustainable petroleum product distribution. Mr Joël Dervain, the ARA's Executive Secretary said "the enthusiasm for improvement was over-whelming across all delegates at the Forum, and having all stakeholders present from government regulators to storage, distribution and marketing companies, means that expectations are high for our industry to help, rather than hinder, Africa's continuing economic growth."

Full copies of all the presentations are available to Members and Sponsors through the ARA website.

The future of African petroleum product supply chains will be discussed again during ARA WEEK in Cape Town, South Africa to be held 16th-20th March 2015, and planning has already started for the 2nd ARA Storage & Distribution Forum to be held later in 2015. ■

Cap sur la croissance africaine

Le Comité Exécutif de l'ARA a décidé que le thème de la 10^{ème} ARA WEEK serait « Cap sur la croissance africaine » afin de refléter l'importance de l'approvisionnement énergétique dans le développement futur de l'économie africaine.

Il discutera des thèmes suivants:

- Financer la croissance: les enjeux du financement des projets et du commerce
- Investir dans les projets régionaux: infrastructures portuaires, infrastructures de stockage, infrastructures ferroviaires et pipelinères
- Comment promouvoir un changement culturel vis-à-vis de l'hygiène, sécurité, environnement, qualité (HSEQ) dans le secteur pétrolier aval
- L'investissement dans les raffineries africaines comme moyen de protéger l'industrie du raffinage de l'impact des faibles prix du brut, de la révolution du schiste aux Etats-Unis et des raffineries de taille mondiale au Moyen-Orient
- Répondre aux spécifications futures applicables aux carburants
- Optimiser les stocks d'alimentation – brut, intermédiaires et mélange
- Electrifier l'Afrique: le charbon a-t-il un avenir ?
- La croissance du gaz naturel, du GNL et du GNC en Afrique
- Le développement des ressources humaines: identifier les lacunes en matière de compétences et les besoins de formation
- Indigénisation : les défis du développement du secteur aval en Afrique
- Organismes indépendants de réglementation: un outil pour assainir le secteur de l'aval en Afrique ?

Fuelling African Growth

The ARA Executive Committee has decided that the theme for the 10th ARA WEEK will be "Fuelling African Growth" to reflect the importance of energy supply in the future development of Africa's economy.

The panel topics chosen by the Executive Committee are:

- Financing growth – future challenges for project and trade finance
- Investing in regional projects – ports, storage, rail and pipeline infrastructure
- How to promote cultural change for HSEQ in the downstream petroleum sector
- Refinery investments to protect African refining from the impact of lower crude prices, the US shale revolution and world-scale Middle East refineries
- Meeting future fuel specifications
- Optimising feedstocks – crude, intermediates & blending
- Powering Africa – does coal have a future?
- Growth of natural gas, LNG and CNG in Africa
- Development of human resources – identifying skills gaps & training needs
- Local content: challenges for the development of the downstream sector in Africa
- Independent regulation: a tool for improving the downstream oil sector in Africa?



ARA WEEK 2015

16 au 20 mars 2015

**Le Cap, Afrique du Sud
Cape Town, South Africa**

**Pour plus d'informations, visitez le site web
For more information, visit the site web
<http://www.afrra.org/uk/events>**

