

REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO
Ministère de l'Environnement et Développement Durable



Secrétariat Général à l'Environnement et Développement Durable

Direction de Développement Durable

**RAPPORT D'ATELIER DE L'ADOPTION ET
VALIDATION DE LA « FEUILLE DE ROUTE
NATIONALE SUR LE NORMES
ENVIRONNEMENTALES DE CARBURANTS
A FAIBLE TENEUR EN SOUFRE
(CARBURANT PROPRE) POUR LA
REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU
CONGO »**

2020

1.1.1. INTRODUCTION

Faisant suite à la réunion d'Experts de ministères sectoriels impliqués et de la société civile par rapport à la thématique présentée, tenue précédemment, le Ministère de l'Environnement et Développement Durable à travers la Direction de Développement Durable, avec l'appui technique et financier du Programme des Nations Unies pour l'Environnement (PNUE) et de la *FIA Foundation*, a organisé un Atelier de validation par les parties prenantes de la « feuille de route nationale sur les normes environnementales de carburants à faible teneur en soufre (carburant propre) pour la République Démocratique du Congo ».

Cet atelier s'est tenu le 16/10/2020, dans la salle des conférences du Centre Béthanie de l'Archidiocèse de Kinshasa, dans la Commune de la Gombe à Kinshasa et a connu la participation active d'experts des ministères sectoriels impliqués; à savoir : Hydrocarbures, Transport, Ressources Hydrauliques (Energie), Commerce Extérieur, Santé Publique, Industrie, Economie et le Ministère de l'Environnement et Développement Durable ainsi que de ceux de la Société Civile.

A titre de rappel, il était question de valider par les participants ou les parties prenantes le draft de ladite feuille, élaboré par les experts des Ministères sectoriels et de la Société Civile désignés lors de la réunion restreinte tenue précédemment avant sa transmission au PNUE pour évaluation et appréciation.

Quatre temps forts ont marqué le déroulement des travaux de cet atelier ; à savoir :

- Les présentations sur la Consommation et Production Durable (CPD) et sur la thématique (carburant propre) ;
- Les échanges d'expériences pertinentes ;
- La présentation du draft de la feuille de route nationale de l'adoption de normes environnementales de carburants à faible teneur en soufre ;
- L'adoption en plénière de ladite feuille de route ; et
- Recommandations finales.

1.1.2. DES PRESENTATIONS

A l'occasion, deux présentations ont été faites ; savoir : sur la consommation et production durable (CPD) et sur le carburant à faible teneur en soufre (Carburant propre) à titre de rappel.

1.1.2.1. *Présentation sur la Consommation et la Production Durable (CPD)*

Cette présentation a été faite par Monsieur Adelard MUTOMBO KAZADI, Expert de Développement Durable, qui a parlé succinctement des notions générales de ce concept. Il a, par la suite, donné la corrélation qui existe entre ces variables : la population, la consommation et la technologie ; en précisant que la Consommation et Production Durable respecte ce lien, en vue de découpler de la gestion de l'environnement, la croissance économique et démographique. Avant de chuter, il a aussi défini le développement durable et de ce fait, a expliqué les trois piliers fondamentaux sur lesquels repose ce dernier; à savoir : le pilier environnemental, le pilier social et le pilier économique ; sans oublier le quatrième qui, jusque-là, reste encore en discussion, c'est le pilier culturel.

1.1.2.2. Présentation sur le Carburant à faible teneur en soufre, autrement dit « Carburant Propre ».

En rappel, la deuxième présentation a été abordée également par l'Expert Adelard MUTOMBO de la Direction de Développement Durable, qui a commencé d'entrée de jeu, de préciser à l'auditoire que le carburant propre au quel on fait allusion c'est le **gaz oil** ou **mazout** et non l'essence qui, à ce jour, est sans plomb ou est déjà propre pour la consommation.

Abordant le point qui concerne la norme environnementale sur le Carburant à faible teneur en soufre (carburant propre), qui doit être soit de **50 à 15 ppm** (particules par millième) pour une faible teneur en soufre ; ou soit de 15 ppm en dessous pour une très faible teneur en soufre, seuil recommandé par le PNUE au niveau mondial ; alors qu'actuellement en RDC, le Carburant consommé est de 500 à 50 ppm (Selon le Rapport du PNUE). L'Orateur a parlé des avantages de l'adoption de cette norme environnementale en République Démocratique du Congo sur le plan de la santé et de l'environnement, en évoquant le Programme des Nations Unies pour l'Environnement (PNUE) qui appui les pays dans la mise en œuvre des projets de transport durable c'est-à-dire transport sans émissions, visant à promouvoir une transition mondiale vers une mobilité nulle et à faible émission pour améliorer la qualité de l'air et l'atténuation des changements climatiques.

Il a également évoqué les cas de plusieurs décès dans le monde et particulièrement en Afrique dus aux maladies d'origine respiratoires causées par la pollution de l'air (Rapport fait par l'OMS en 2012).

Pour en finir, il a montré la grande importance de l'adoption de cette norme de Carburant à faible teneur en soufre dans notre pays, la RDC, à l'instar d'autres pays africains qui l'ont déjà adoptée; à savoir la plupart de pays de l'Est et de la SADC.

1.1.3. D'ECHANGES ET RECOMMANDATIONS PRELIMINAIRES

D'échanges, observations, contributions et discussions fructueux ont alimenté la réunion ; notamment chaque Expert a émis positivement son point de vue, allant dans le sens d'enrichir le draft de la feuille de route en la matière. Le Ministère des Hydrocarbures, par exemple, a fourni des informations sur la production, le commerce et la consommation de carburants, appelés aussi produits pétroliers en RDC indiquant les normes de spécificité, recommandées en la matière. Il a aussi précisé que le carburant brut produit en RDC est raffiné et utilisé aux USA, ne contient que 10% de soufre. Plus loin, il a aussi porté à la connaissance des Experts présents à la réunion que le Carburant en provenance de l'Angola était impropre, et de ce fait, qu'il devrait y falloir des mesures de reconditionnement.

Pour le Ministère de Transport, on a aussi évoqué l'importance d'harmoniser la consommation des types de carburants et des types de filtres des véhicules lors des contrôles techniques; car ces derniers (filtres), précise-t-il, jouent aussi un rôle non négligeable dans la réduction des particules fines qui contribuent à la pollution de l'air. Cas de la firme Volkswagen qui a été taxée de fortes amendes pour avoir diffusé de fausses informations sur les types de filtres utilisées dans ses véhicules.

Eu égard de ce qui précède, plusieurs recommandations pertinentes ont été formulées ; notamment :

- Renforcer la collaboration entre les Ministères sectoriels pour la cohésion d'une bonne politique en la matière ;
- Reconditionner le carburant provenant de l'Angola qui est trop toxique ;
- Mettre des structures de contrôle sévères au niveau des frontières, précisément dans les trois grandes zones d'importation de carburant ; à savoir les zones Est, Ouest et Sud de la RDC ;
- Relancer l'existante raffinerie de Moanda, arrêtée depuis 1975 et créer d'autres ;
- Introduire aussi la norme sur les véhicules ;
- Avoir un arrêté sur l'importation des carburants à faible teneur en soufre (voir normes de spécification);
- Mettre en place un Comité interministériel consultatif ; et
- Organiser dans les jours qui suivent un atelier de toutes les parties prenantes impliquées en vue de l'adoption de ladite feuille de route.

1.1.4. DE LA PRESENTATION DE LA FEUILLE DE ROUTE

La présentation du draft de la feuille de route, a été faite par Monsieur Benjamin KITOKO SALEH, Expert de la Direction et Développement Durable, qui a fait minutieusement sa lecture lignes par lignes et points par points, en vue de recueillir les avis, commentaires, observations et recommandations de toutes les parties prenantes.

Après échanges, observations, amendements et accords en plénière, voici la portée finale de la feuille de route nationale sur l'adoption des normes environnementales de carburants à faible teneur en soufre, autrement dit « carburant propre » pour la RDC (*voir page suivante*) :

LA « FEUILLE DE ROUTE NATIONALE SUR LA NORMES ENVIRONNEMENTALES DE CARBURANTS A FAIBLE TENEUR EN SOUFRE (CARBURANT PROPRE) POUR LA RDC, ADOPTÉE ET VALIDÉE », 16/10/2020

OBJECTIFS	ACTIVITES	RESPONSABLES	AUTRES INTERVENANTS	LIVRABLES	CHRONOGRAMMES
1. Phase de planification					
1.1. Mettre en place un cadre consultatif	*Identifier les parties prenantes et définir les priorités du pays ; (2mois)	Ministère de l'Environnement et Développement Durable (MEDD)	Ministères : -Industrie ; -Economie ; -Hydrocarbures ; -Transport ; -Energie ; -Commerce Ext. -Société civile	*Liste des parties prenantes et des priorités ;	
	*Sensibiliser et vulgariser (4mois)			*Rapport d'activités	
1.2. Le cadrage et l'analyse	*Collecter les données et les analyser *Evaluer la réglementation actuelle et les paramètres institutionnels dans le pays (3 mois)	MEDD	Ministères : -Industrie ; -Economie ; -Hydrocarbures ; -Transport ; -Energie ; -Société civile	Rapport d'activités	
1.3. La mise en place d'un cadre institutionnel	*préciser le mécanisme et les modalités de participation des membres (1mois)	MEDD		Arrêté du Ministre de MEDD	
2. Phase de développement de la norme environnementale					
2.1. Définir des actions prioritaires	*Organiser les états généraux des hydrocarbures en RDC (4 mois)	Ministère des Hydrocarbures		Rapport d'activités	
2.2. Définir des objectifs et finalités	*Réduire le taux de soufre de 50 à 15 ppm d'ici 2030 (2mois)	Hydrocarbures	Ministères : -Industrie ; -MEDD ; -Economie ; -Transport ; -Energie ; -Société civile	Rapport d'activités	
2.3. Évaluation et sélection des outils et instruments possibles.	*Evaluer la situation du pays par rapport à celle d'autres pays sur le plan international (3mois)	Hydrocarbures et Industrie (Direction métrologique légale)	Ministères : -MEDD ; -Economie ; -Hydrocarbures ; -Transport ; -Energie ; -Société civile	Rapport d'activités	

3. Phase d'application et mise en œuvre de la norme environnementale										
3.1.L'adoption officielle de la norme de Carburant à faible teneur en soufre (avant l'homologation)	*Proposer la réglementation en la matière (2mois)	Hydrocarbures	Ministères : -MEDD ; -Industrie	Une réglementation en la matière						
3.2. Lancement	*Planifier une stratégie de communication et d'information; (2mois)	Hydrocarbures	Ministères : -Industrie ; -Economie ; -MEDD ; -Transport ; -Energie ; -Société civile	Rapports d'activités						
	*Définir les compétences et capacités statutaires, institutionnelles et les ressources; (1mois)									
	*Mettre en place un cadre politique et des mécanismes de suivi. (1mois)									
14 Phase de suivi et évaluation										
4.1. Assurer le contrôle, suivi et évaluation	*Renforcer les capacités * Etablir les mécanismes de collecte d'informations * Définir une procédure d'évaluation et de révision (4mois)	MEDD	Ministères : -Industrie ; -Commerce Ext. -Economie ; -Hydrocarbures ; -Transport ; -Energie ; -Société civile	Rapports d'activités						
4.2. Maintenir et améliorer la norme de Carburant à faible teneur en soufre	*Adapter les paramètres nationaux aux paramètres internationaux	Ministère des Hydrocarbures	Ministères : -Industrie ; -MEDD ; -Economie ; -Commerce Ext. ; -Hydrocarbures ; -Transport ; -Energie ; -Société civile	Rapports d'activités	Activité permanente					

1.1.5. DE L'ADOPTION ET DE LA VALIDATION DE LA FEUILLE DE ROUTE

Après sa présentation en plénière et les différents échanges y relatifs, finalement toutes les parties prenantes ont procédé à l'adoption et à la validation ladite feuille route en ce qui concerne sa forme et son fonds, en vue de sa prochaine opérationnalisation ou mise en œuvre en République Démocratique du Congo dans le souci majeur de l'atteinte de tous les objectifs assignés et des activités définies quant à ce.

1.1.6. RECOMMANDATIONS PERTINENTES FINALES

Quelques recommandations pertinentes ont été formulées à la fin de travaux ; notamment :

- Une franche collaboration entre le Ministère de l'Environnement et Développement Durable (MEDD), comme initiateur et leader de ce processus, et les autres Ministères sectoriels impliqués ainsi que la société civile ;
- Une bonne définition des tâches au niveau de la stratégie de communication ;
- L'implication spécifique du Ministère de l'Industrie, qui est l'institution publique chargée d'homologation des normes en termes de production et de consommation ; et
- Une prompte mobilisation des financements pour ce faire.

1.2. ACTIVITE DE SENSIBILISATION DES CONSOMMATEURS SUR LE BIEN-FONDE DE CARBURANTS A FAIBLE TENEUR EN SOUFRE (CARBURANT PROPRE) EN REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO »

1.2.1. INTRODUCTION

Après les deux activités précédentes (réunions d'experts pour élaboration de la feuille de route et atelier de sa validation), la Direction de Développement Durable, a procédé aux activités de sensibilisation des consommateurs directs de carburants dans la ville-province de Kinshasa, à travers les matériels ou équipements de communication ; notamment la presse écrite et la distribution des dépliants portant les messages -clés sur le bien fondé de la consommation de carburants à faible teneur en soufre et les conséquences ou caractères nocifs de carburants actuellement en usage en RDC.

1.2.2. DEROULEMENT DE LA SENSIBILISATION

Cette activité de sensibilisation était caractérisée par :

- La diffusion par la presse écrite dénommée « INFOS-ENVIRONNEMENT » de la thématique à l'édition du mois d'octobre 2020 dont le site web est mis en annexe;
- La distribution des dépliants imprimés en couleurs portant les messages-clés de la démarche aux usagers routiers et/ou détenteurs des véhicules en circulation pour une prise de conscience de la thématique et de ses enjeux.

2. CONCLUSION D'ACTIVITES ORGANISEES

Eu égard à ce qui précède, cette première phase d'activités préliminaires en rapport avec la feuille de route nationale de l'adoption des normes environnementales sur la consommation de carburants à faible teneur en soufre, autrement dit « carburant propre » pour la République Démocratique du Congo, a finalement connu une manifestation d'intérêts de toutes les parties prenantes tant publiques que des secteurs privés dans le souci de réduire les émissions de gaz à

effet de serre d'origine combustibles en République Démocratique du Congo, en particulier, et dans le monde, en général, ainsi que de parvenir à se situer dans l'assiette des standards et normes environnementaux mondiaux exigés suivant les différents accords des Nations Unies en matière de la gestion de l'Environnement aux quels notre pays s'est engagé.

En ce qui concerne les deux ateliers organisés, les participants ou les parties prenantes ont émis à l'unanimité, les vœux de la réussite de cette démarche initiée par le Ministère de l'Environnement et Développement Durable, avec l'appui technique et financier du Programme des Nations Unies pour l'Environnement (PNUE) et de la Fondation FIA en soulignant une franche collaboration de tous les Ministères sectoriels impliqués quant à ce, et en saluant ce partenariat de développement (PNUE ET FIA) pour son implication ou financement à travers ce projet initié, combien salutaire pour les vies humaines.

Finalement, la sensibilisation à travers les outils de communication, a facilité en premier essai, d'atteindre les cibles en vue du sondage et du rapprochement dans la démarche mise en place. Voilà en condensé, la quintessence de la première phase de financement d'activités d'élaboration et de validation de la feuille de route nationale sur l'adoption des normes environnementales de carburants à faible teneur en soufre pour la République Démocratique du Congo ainsi que de sa sensibilisation préliminaire.

Fait à Kinshasa, le 26/10/2020

Benjamin KITOKO SALEH

Adelard MUTOMBO KAZADI

3. ANNEXES