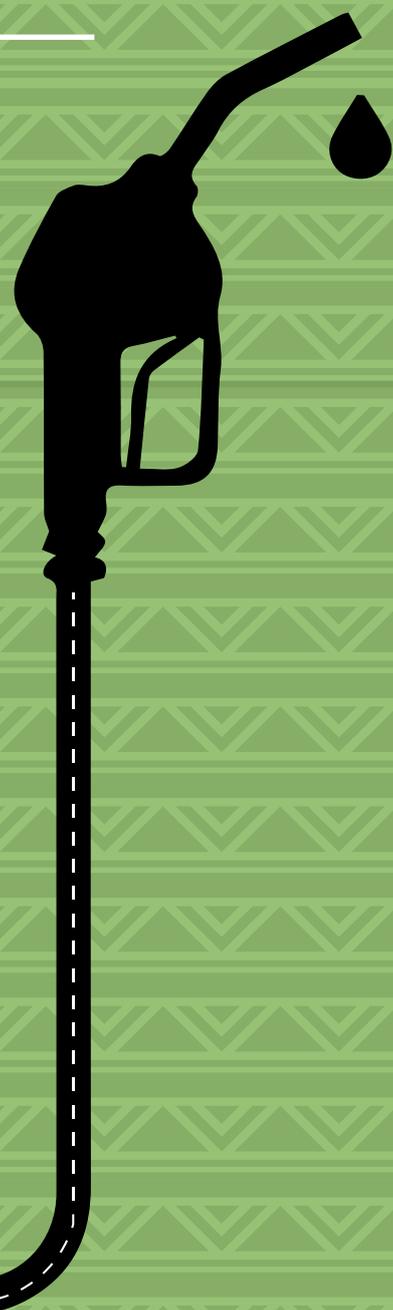




# FEUILLE DE ROUTE POUR L'ÉCONOMIE DE CARBURANT EN AFRIQUE DE L'OUEST

---

Livret de Synthèse de la Feuille de Route



# À propos de la Région CEDEAO

La Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) est un groupe régional de 15 membres dont le mandat est de promouvoir l'intégration économique entre ses États membres dans tous les domaines d'activité, y compris l'industrie, les transports, les télécommunications, l'énergie, l'agriculture, les ressources naturelles, le commerce, les questions monétaires et financières, les questions sociales ainsi que culturelles.



En tant qu'union commerciale d'environ 400 millions de personnes, la CEDEAO cherche à être un seul grand bloc commercial par le biais de la coopération économique. Créée pour promouvoir l'idéal d'autosuffisance collective de ses États membres, la CEDEAO a pour vision fondamentale de créer une région sans frontières et intégrée - gouvernée conformément aux principes de la démocratie, de l'État de droit et de la bonne gouvernance - où la population jouit de la libre circulation, a accès à des systèmes d'éducation et de santé efficaces et

s'engage dans des activités économiques et commerciales tout en vivant dans la dignité dans une atmosphère de paix et de sécurité. Les États membres qui composent la CEDEAO sont le Bénin, le Burkina Faso, le Cap-Vert, la Côte d'Ivoire, la Gambie, le Ghana, la Guinée, la Guinée Bissau, le Libéria, le Mali, le Niger, le Nigeria, la Sierra Leone, le Sénégal et le Togo. Pour atteindre ses objectifs, l'organisation a introduit la Vision transformationnelle 2020 de la CEDEAO visant à transformer la CEDEAO d'un corps d'États en une communauté de peuples.

# À propos de l'Initiative Mondiale pour l'Économie de Carburant (GFEI)

L'Initiative Mondiale d'Économie de Carburant (GFEI) est un partenariat de six organisations - la Fondation FIA, le Programme des Nations Unies pour l'Environnement (PNUE), l'Institut des Études De Transport de l'Université de Californie à Davis (ITS UC Davis), l'Agence Internationale de L'Énergie (AIE), le Conseil International pour les Transports Propres (ICCT) et le Forum International des Transports (ITF) - qui vise à améliorer l'efficacité énergétique des véhicules, y compris l'électrification, grâce à des politiques d'économie de carburant efficaces et ciblées pour créer un monde plus durable et plus propre.

Le partenariat se concentre sur l'amélioration de l'économie de carburant de tous les véhicules routiers, y compris les véhicules légers (par exemple les voitures particulières et les camionnettes), les poids lourds, les bus et les 2 et 3 roues. L'approche du GFEI s'articule autour de trois activités principales : la recherche, le plaidoyer mondial et le soutien aux gouvernements du monde entier. Au niveau national, les décideurs doivent prendre des décisions éclairées en comprenant la situation de référence des véhicules de leurs pays, la consommation de carburant moyenne historique et actuelle des véhicules en circulation, et d'autres facteurs clés tels que les types de carburant dominants et la proportion de véhicules neufs ou usagés.



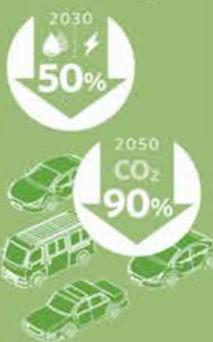
Le GFEI fournit une telle expertise en travaillant avec des experts locaux pour développer une approche nationale appropriée, établir la situation de référence nationale et proposer des cibles et des options politiques adaptées, prenant en compte contexte national. Des ateliers avec les principaux acteurs nationaux et régionaux des politiques de mobilité propre sont organisés pour partager les principales conclusions et explorer les options politiques les plus efficaces. En outre, le GFEI a développé un certain nombre d'outils pour aider les pays à comprendre l'impact potentiel des politiques alternatives d'économie de carburants.

Pour atteindre son objectif primordial, le GFEI a développé les ensembles d'objectifs suivants par rapport à la situation de référence de 2005 pour les véhicules légers (LDV), les camions lourds (HDT), les bus et les deux et trois roues (2 et 3- Ws).

## GFEI TARGETS

### Passenger light-duty vehicle targets

Double global fuel economy of new vehicles by 2030; reduce CO<sub>2</sub> emissions 90% by 2050



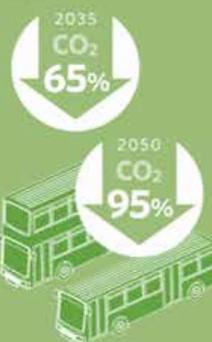
### Heavy-duty vehicle targets

Improve new vehicle fuel consumption 35% by 2035 - CO<sub>2</sub> reduction target of 70% by 2050



### Transit bus targets

Improve fuel economy to reduce CO<sub>2</sub> emissions by 65% by 2035 and 95% by 2050



### Two & three wheel vehicle targets

Improve fuel economy to reduce CO<sub>2</sub> emissions by 80% by 2035 and 95% by 2050



### Decarbonising road transport to tackle climate change

A new fleetwide CO<sub>2</sub> reduction target of 65% by 2050 compared with 2005. To comply with the Paris Agreement's less than 2 degree scenario, better fuel efficiency of conventional vehicle technologies; a faster transition to electric vehicles; a faster decarbonisation of the electricity grid; and additional 'avoid' and 'shift' measures eg more non-motorised mobility, are all needed.



Source: GFEI Working Paper 20 - Data based upon 2005 baseline.

# La Feuille de Route Régionale de l'Économie de Carburant de la CEDEAO

## 1. Introduction et Contexte

Malgré des taux de motorisation relativement faibles (nombre de véhicules pour mille habitants), les pays de la CEDEAO sont confrontés à une croissance rapide du parc de véhicules en raison de l'augmentation de la demande de transport, de la croissance démographique, de l'urbanisation rapide et d'autres facteurs.

Dans la plupart des États, l'économie moyenne de carburant à l'échelle de la flotte est parmi les plus faibles au monde, ce qui signifie une consommation de carburant plus élevée par kilomètre parcouru. Avec une capacité de fabrication de véhicules limitée, la région dépend principalement des importations de véhicules d'occasion et de technologies plus anciennes en provenance de grands marchés pour répondre au besoin croissant de mobilité. Cependant, cette dépendance à l'égard de véhicules inefficaces s'accompagne de coûts environnementaux et sanitaires importants.

Le parc automobile mondial devrait tripler d'ici 2050, plus de 90 % de cette croissance ayant lieu dans les pays en développement et en transition. Pour limiter les impacts environnementaux de leur flotte de véhicules, plusieurs gouvernements dans le monde se sont engagés dans les objectifs du GFEI. La réalisation de ces

objectifs devrait générer des avantages substantiels en termes de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, d'amélioration de la qualité de l'air, d'amélioration de la sécurité énergétique, de réduction des factures d'importation et d'économies financières pour les consommateurs.

En Afrique de l'Ouest, où la pollution de l'air ambiant et les émissions des véhicules sont devenues des préoccupations croissantes, la Commission de la CEDEAO et ses États Membres se sont associés au PNUE pour examiner le parc de véhicules et les politiques existantes. Dans le cadre du soutien du GFEI, 13 des pays de l'Afrique de l'Ouest se sont engagés pour effectuer l'analyse des véhicules importés en termes d'âge, d'efficacité énergétique, d'émissions de CO<sub>2</sub> et de technologie. Ces pays comprennent le Bénin, le Burkina Faso, la Côte d'Ivoire, la Gambie, le Ghana, la Guinée Bissau, le Libéria, le Mali, le Niger, le Nigéria, le Sénégal,



la Sierra Leone et le Togo. Les États restants (Guinée et Cap-Vert) n'ont pas encore adhéré au partenariat à ce jour.

Les informations recueillies sur les véhicules sont essentielles pour aider la région à élaborer des politiques et des lignes directrices pour attirer des véhicules plus propres. La transition vers des véhicules économes en carburant est particulièrement urgente dans la région de la CEDEAO où une urbanisation sans précédent continue de mettre la pression sur les décideurs pour répondre aux besoins croissants de mobilité. Alors que les grands marchés automobiles du monde entier resserrent leurs normes d'économie de carburant et d'émissions de véhicules, électrifient leur flotte ou imposent des interdictions strictes sur les véhicules à moteur à combustion interne (ICE), la région de la CEDEAO pourrait continuer à être une destination pour les véhicules d'occasion et polluants qui ne respectent pas les politiques des pays d'où ils sont importés. Au contraire, en introduisant des politiques appropriées, il existe une large fenêtre d'opportunités pour les États de la CEDEAO de bénéficier facilement de l'importation de véhicules avec les technologies les plus propres déjà disponibles sur le marché mondial.

En plus des analyses de référence dans les pays, la Commission de la CEDEAO et ses États Membres ont franchi une étape supplémentaire en élaborant une feuille de route régionale en matière d'économie de carburant en vue d'atteindre les objectifs du GFEL. Avec 15 États Membres, la région constitue un important marché automobile. Des politiques harmonisées sur les véhicules propres dans toute la région permettront de progresser plus rapidement que des actions isolées prises par des États individuels. La feuille de route harmonisée de la CEDEAO en matière d'économie de carburant est un effort régional qui s'aligne sur la "Vision 2020" visant à transformer "la CEDEAO d'un corps d'États en une communauté de peuples".

La qualité des carburants dans la région et les normes d'émissions des véhicules ont également été l'une des pierres angulaires des efforts de la CEDEAO avec le PNUE pour réduire la pollution atmosphérique et les émissions de CO<sub>2</sub> liées aux transports en Afrique de l'Ouest. Les véhicules et carburants fonctionnent comme un système unique, avec les technologies de contrôle

des émissions des véhicules nécessitant des carburants propres pour fonctionner. Par conséquent, en combinaison avec la feuille de route régionale sur l'économie de carburant, les États de la CEDEAO ont élaboré un cadre régional pour l'harmonisation des spécifications des carburants et des normes d'émission des véhicules dans la région. Les directives imposent une teneur maximale en soufre de 50 ppm dans le diesel et l'essence, des limites sur d'autres paramètres de carburant et des normes d'émissions de véhicules Euro 4/IV ou plus strictes pour tous les véhicules importés dans la région à partir de 2021. Le règlement impose également des limites d'âge à l'importation de 5 ans pour les LDV et de 10 ans pour les véhicules lourds (HDVs) avec une période de transition de 10 ans pour que tous les États adoptent et mettent en œuvre la limite d'âge.

L'importation de véhicules plus propres et plus efficaces soutiendra également la mise en œuvre de la politique environnementale de la CEDEAO, en particulier dans la lutte contre la pollution atmosphérique locale et globale, et apportera un gain économique à la région grâce à la réduction de la consommation de carburant. Dans le même temps, les améliorations de l'efficacité énergétique, y compris l'efficacité énergétique des véhicules, sont contenues dans des accords internationaux tels que les Objectifs de Développement Durable (ODD - Objectif 7.3) et l'Accord de Paris sur le Climat, où certains pays ont spécifié des améliorations de l'efficacité énergétique des véhicules comme partie intégrante de leurs Contributions Déterminées au niveau National (CDNs).

Cette feuille de route s'appuie sur un examen approfondi des conclusions nationales en matière d'économie de carburant, des consultations avec les parties prenantes nationales, le partage d'expériences entre les États, des réunions d'experts techniques et plusieurs discussions régionales convoquées par la CEDEAO pour évaluer les propositions d'actions visant à accélérer la mise en œuvre des stratégies. La feuille de route régionale sur l'économie de carburant a été adoptée par les ministres sectoriels de la CEDEAO en charge de l'environnement, examinée par le Parlement de la CEDEAO et ratifiée par le Conseil des ministres statutaires de la CEDEAO et le Sommet des Chefs d'État.

## 2. Collecte de Données et Méthodologie

Les analyses de référence dans les États membres de la CEDEAO ont été réalisées selon la méthodologie définie par le GFEL. En vertu de cette ligne directrice, les données sur les véhicules nécessaires au calcul de la consommation moyenne pondérée de carburant chaque année doivent inclure tous les véhicules immatriculés pour la première fois dans le pays au cours de cette année.

Les véhicules sont divisés en trois grands types :

**1. Véhicules légers (LDVs) :** Véhicule routier motorisé à quatre roues transportant des personnes (jusqu'à 8 personnes) et/ou des marchandises, jusqu'à 3,5 t, y compris le poids du véhicule.

Cette catégorie comprend :

- Véhicules de tourisme légers (voitures, VUS) destinés au transport de personnes (ex. Toyota RAV4)
- Véhicules commerciaux légers (LCVs) : destinés au transport de marchandises (ex. Toyota Hilux)

**2. Véhicules Poids Lourds (HDVs) :** Véhicule dédié au transport de personnes ou de marchandises, d'une masse totale (véhicule compris) supérieure à 3,5 t. Ceci comprend:

- Camions lourds
- Bus

**3. Motos et Tricycles (MC) :** Véhicule routier motorisé à deux ou trois roues utilisé pour le transport de passagers et/ou de marchandises

Selon le GFEL, après la collecte des données d'immatriculation nationales, les données doivent être nettoyées et agrégées et inclure au moins les caractéristiques suivantes du véhicule :

- Marque du véhicule (par exemple Toyota)
- Modèle de véhicule (par exemple Corolla)
- Année de production du modèle - importante pour les véhicules d'occasion importés (par exemple 2007)
- Cylindrée du moteur (par exemple 1 800 cc ou 1,8 l)
- Puissance du moteur (par exemple 80 kW)
- Type de carburant (par exemple essence, diesel, GPL, GNC, électricité)
- Consommation de carburant nominale (Lge/100 km) ou émissions spécifiques de carbone par km (gCO<sub>2</sub> par km) et la base du cycle d'essai respectif (NEDC, CAFE (FTP), JC08)

La méthodologie fournit des directives supplémentaires pour aider les pays confrontés à des difficultés à retrouver les valeurs d'économie de carburant et d'émissions de CO<sub>2</sub> pour certains des véhicules de leur flotte. Dans de tels cas, la précision de la consommation de carburant de référence est suffisante si les données d'économie de carburant peuvent être ajoutées à au moins 85 % de tous les véhicules nouvellement immatriculés en un an. Dans la majorité des marchés, ce taux de remplissage minimal des données sur l'économie de carburant pourrait être atteint avec environ 50 modèles de véhicules. De plus, l'accès à des données supplémentaires (par exemple, le type de transmission, la configuration des essieux) peut aider à améliorer la précision des valeurs d'économie de carburant complétées.

Dans les pays de la CEDEAO, les données ont été fournies par les services nationaux d'immatriculations ou des douanes. Étant donné que le parc national est un mélange de véhicules neufs et





d'occasion importés, les études incluent les deux types d'importations. L'un des principaux avantages de l'approche régionale de l'économie de carburant dans la région de la CEDEAO était l'utilisation d'indicateurs et de méthodes communs à tous les États pour rendre les résultats comparables, faciliter l'élaboration du cadre harmonisé et normaliser la procédure de conformité. Dans tous les pays, les services nationaux d'immatriculation ou des douanes ne collectent pas les données d'économie de carburant nominale (Lge/100km) ou des émissions spécifiques de carbone par km ((gCO<sub>2</sub> par km). Ces données ont été remplies à l'aide de sources librement disponibles pour les valeurs testées de consommation de carburant des véhicules neufs fournies par le GFEI et ses partenaires. Lors de la récupération de ces valeurs, une attention particulière a été accordée au cycle d'essai du véhicule qui est un régime d'essai effectué sur un véhicule pour déterminer ses émissions de CO<sub>2</sub> et sa consommation de carburant. Partout dans le monde, les principaux marchés ont développé indépendamment leurs procédures de test pour refléter les caractéristiques du marché local et répondre aux exigences réglementaires locales.

Certaines des procédures les plus courantes sont le cycle combiné américain CAFÉ, le JC08 japonais et le nouveau cycle de conduite européen (NEDC). Les efforts mondiaux pour harmoniser les variétés de cycles d'essai ont conduit au développement de la

procédure d'essai des véhicules légers harmonisée au niveau mondial (WLTP), mais de nombreux véhicules encore vendus aujourd'hui ont été certifiés selon l'une des procédures d'essai indépendantes.

La majorité de la flotte de véhicules légers (LDVs) de la CEDEAO est composée de véhicules neufs et d'occasion importés certifiés selon différents cycles de test en fonction du marché d'où ils sont importés, le NEDC étant la procédure la plus courante. Pour normaliser les résultats, toutes les valeurs d'économie de carburant ont été converties en NEDC en utilisant la nouvelle méthodologie développée par l'ICCT. Les États de la CEDEAO n'ont pas encore déterminé de procédure d'essai de certification en vertu de laquelle tous les LDVs importés devront déclarer les valeurs d'émissions de CO<sub>2</sub>.

La conversion croisée entre les cycles d'essai implique certaines incertitudes, et étant donné que la région de la CEDEAO est susceptible de continuer à importer des véhicules neufs et d'occasion d'autres marchés à court terme, cette feuille de route comprend un calendrier pour l'identification d'une procédure d'essai unique utilisant un carburant de référence spécifié par Les pays de la CEDEAO et les régulateurs nationaux en vertu desquels tous les véhicules, neufs et d'occasion, devront déclarer les valeurs d'émission de CO<sub>2</sub>. Cela aidera à assurer la conformité et à prévenir les lacunes dans la politique.

### 3. Processus de préparation de la feuille de route d'économie de carburant de la CEDEAO



**Juin 2018-décembre 2018 :** Élaboration du premier projet de feuille de route régionale sur l'économie de carburant de la CEDEAO, examen des analyses de référence et des options politiques des États, consultations avec les parties prenantes des États.

Le premier projet a été présenté lors de la "Réunion d'experts techniques l'élaboration d'une feuille de route sous-régionale sur l'économie de carburant de la CEDEAO", du **19 au 21 décembre 2018** à Abidjan, en Côte d'Ivoire. Des commentaires ont été reçus d'experts de tous les États membres de la CEDEAO et incorporés dans la feuille de route.

**Janvier 2019-décembre 2019 :** La feuille de route régionale sur l'économie de carburant a été présentée lors des réunions de validation de la situation de référence du GFEL dans les États membres de la CEDEAO tenues en 2019. Les commentaires des parties prenantes nationales ont été reçus et intégrés.

**6 février 2020 :** L'examen final de la feuille de route régionale a été réalisé par des experts des États de la CEDEAO lors de la « Réunion d'experts précédant la réunion des ministres en charge de l'environnement, Réunion conjointe des ministres des hydrocarbures et de l'environnement de la CEDEAO ». 5-7 février 2020, Ouagadougou, Burkina Faso.

**7 février 2020 :** Adoption par les ministres sectoriels de la CEDEAO en charge de l'Environnement. Réunion conjointe des ministres des hydrocarbures et de l'environnement de la CEDEAO. 5-7 février 2020, Ouagadougou, Burkina Faso

**Juillet 2020 :** Résolution du Parlement de la CEDEAO pour l'approbation de la feuille de route par le Conseil des ministres.

**Septembre 2020 :** Ratification par le Conseil des ministres statutaires de la CEDEAO et par le Sommet des chefs d'État.

**A partir de 2021 :** Diffusion, domestication et stratégies nationales de mise en œuvre de la feuille de route

## 4. Principaux résultats en matière d'économie de carburant

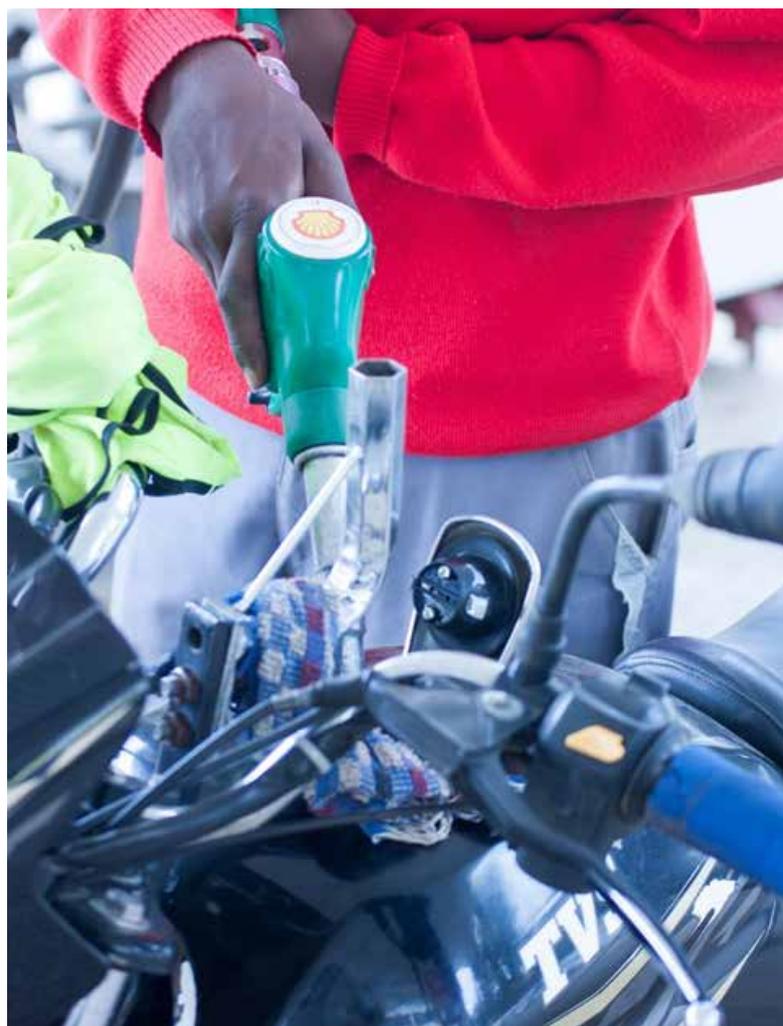
Les analyses de l'économie de carburant menées dans les États de la CEDEAO avec le soutien du GFEI ont fourni les conclusions globales et État par État suivantes.

### Croissance rapide du parc de véhicules :

Les importations annuelles et les immatriculations de LDVs et de véhicules lourds (HDVs) ont augmenté de manière significative et régulière dans les États de la CEDEAO. La région dépend de l'importation de véhicules pour répondre à la demande car la capacité de fabrication de véhicules est limitée. Les véhicules sont importés principalement de l'Union Européenne. Les autres marchés d'importation comprennent les États-Unis et le Canada, et la plupart des véhicules entrent dans la région par les ports de Lomé - Togo, Tema - Ghana et Cotonou - Bénin. Les analyses GFEI menées dans les États membres de la CEDEAO révèlent que tous les pays dépendent fortement des importations de véhicules d'occasion, la part des véhicules d'occasion dépassant 95 % des importations annuelles dans certains États et de nombreux véhicules importés ont dépassé leur durée de vie utile.

### Très forte consommation de carburant des véhicules :

La consommation annuelle moyenne de carburant est très élevée dans la région, avec une consommation de carburant supérieure à 9 l/100 km dans quelques États. Compte tenu de la contribution disproportionnée des véhicules usagés et polluants aux impacts sur le climat et la santé, la transition vers des véhicules économes en carburant est particulièrement urgente dans l'espace CEDEAO. De plus, alors que les grands marchés de véhicules à travers le monde resserrent leurs normes d'économie de carburant et d'émissions de véhicules, passent aux véhicules électriques ou imposent des interdictions strictes aux véhicules à moteur à combustion interne, la région de la CEDEAO pourrait continuer à être un marché pour les véhicules d'occasion et polluants qui ne sont pas conformes aux politiques des pays d'où ils sont importés. Au contraire, avec des politiques automobiles



adaptées, les États de la CEDEAO peuvent tirer parti des technologies automobiles les plus récentes en place sur les marchés d'exportation pour importer des véhicules propres et économes en carburant.

### La croissance rapide des 2 et 3 roues :

Un nombre croissant de populations dans la région dépendent de l'utilisation des motos et les tricycles pour le transport de personnes et de marchandises comme alternative aux véhicules, ce qui entraîne une demande croissante pour ces moyens de transport. Dans certains États, le parc de motos a déjà dépassé le million. Ces 2 et 3 roues sont majoritairement importés neufs ou à un âge relativement bas de la Chine, d'Inde et d'autres marchés asiatiques. Cependant, ces moteurs restent des sources importantes de consommation de carburant, d'émissions de CO<sub>2</sub>, de pollution de l'air, d'embouteillages et de problèmes de sécurité routière.

## Les véhicules électriques et les engins électriques à 2 et 3 roues n'ont pas encore été adoptés :

Bien que la majorité des véhicules importés et des engins à 2 et 3 roues proviennent de l'UE, d'Amérique du Nord et de Chine, qui disposent de technologies propres et de véhicules et motos électriques, la plupart des États membres de la CEDEAO ne disposent pas d'incitations pour faciliter l'importation de véhicules et motos électriques. Il suffit que les États de la CEDEAO révisent leur cadre réglementaire pour encourager l'adoption de la mobilité électrique.

## Réglementation environnementale faible ou quasi inexistantes sur l'importation de véhicules :

Les études du GFEL ont montré que malgré l'importance de l'importation de véhicules d'occasion dans la région, il existe peu de réglementation sur la performance environnementale des véhicules importés. Dans les États membres, les réglementations sont rares et varient, allant de la limite d'âge la plus stricte de 5 ans pour les LDVs importés en Côte d'Ivoire à l'absence de restrictions à l'importation dans la plupart des États. Cette disparité rend le cadre harmonisé élaboré par la CEDEAO encore plus pertinent.

## Pas d'incitations fiscales :

Les États de la CEDEAO ont mis en place peu d'incitations fiscales pour encourager les importations de véhicules propres. Seuls quelques États ont des frais supplémentaires pour les véhicules de plus de 10 ans. Il y a peu d'incitations basées sur les performances environnementales des véhicules (consommation de carburant, émissions de CO<sub>2</sub>, normes d'émissions des véhicules). La mise en place de politiques fiscales harmonisées favorisant les véhicules propres donnera un signal fort aux consommateurs.

## Absence de systèmes d'étiquetage des véhicules :

Aucun des États membres de la CEDEAO n'a mis en place de systèmes d'étiquetage pour aider les consommateurs à prendre des décisions éclairées lors de l'achat d'un véhicule. Les systèmes d'étiquetage renforcent également l'efficacité d'autres politiques d'économie de carburant telles que les normes d'émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules et les politiques fiscales. Ces programmes encouragent les constructeurs et les importateurs de véhicules à



# 9lge/100km

consommation  
annuelle moyenne  
de carburant dans  
quelques États de  
la CEDEAO ; qui est  
assez élevé

importer des véhicules dotés de la meilleure technologie d'économie de carburant disponible.

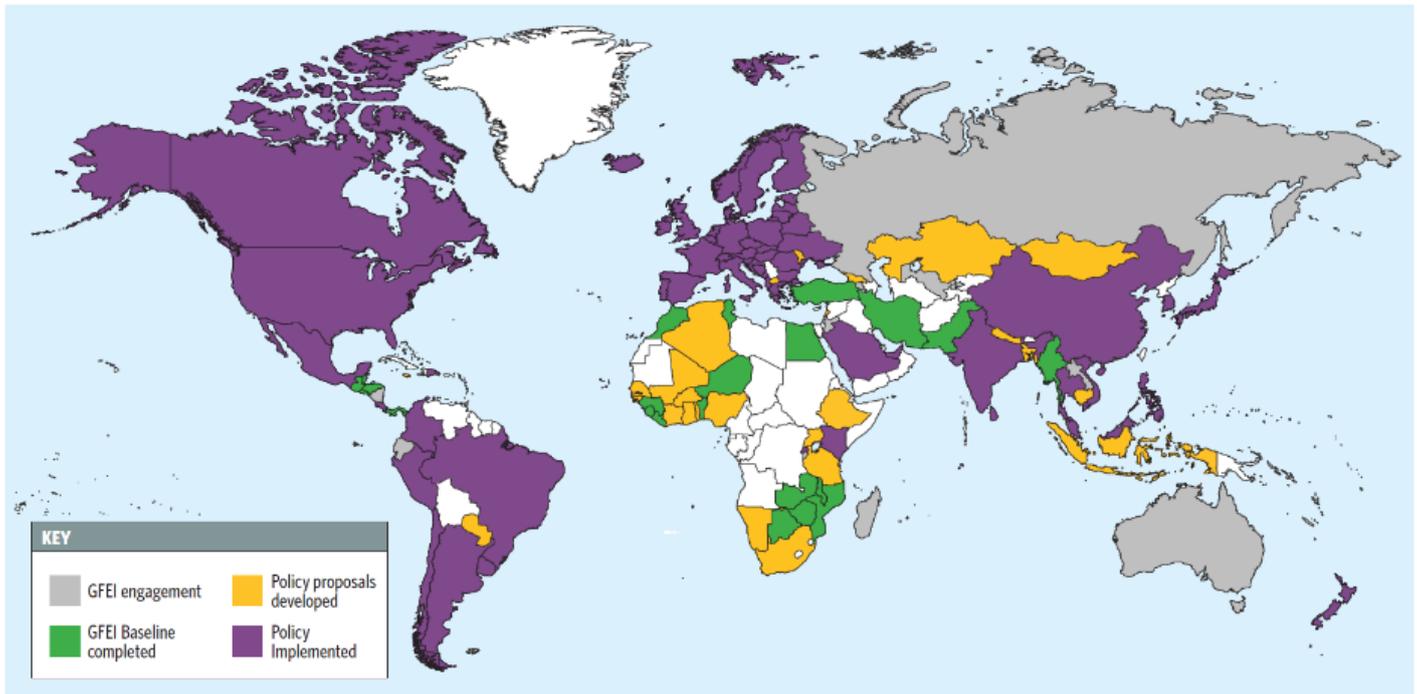
## Sensibilisation limitée des consommateurs sur la performance environnementale des véhicules :

Bien que la pollution de l'air et les émissions de CO<sub>2</sub> soient devenues des préoccupations croissantes dans les États membres de la CEDEAO, en particulier dans les villes, les programmes de sensibilisation des consommateurs et d'incitation à l'achat de véhicules propres sont inexistantes dans la plupart des États. Pour une mise en œuvre efficace des mesures d'économie de carburant, des programmes et des actions de sensibilisation sont nécessaires à tous les niveaux des groupes de consommateurs, du public, des propriétaires de flottes et des agences gouvernementales.

## La collecte de données sur les véhicules doit être améliorée :

L'une des principales conclusions des études du GFEL est que les États membres de la CEDEAO ne surveillent pas les caractéris-

## Light-duty Vehicle Fuel Economy Policy Progress Worldwide



tiques environnementales importantes de la flotte importée. Les États doivent surveiller les données sur les performances environnementales, notamment les niveaux de certification des émissions, la consommation de carburant, les émissions de CO<sub>2</sub> et les cycles d'essai des véhicules importés. Les données sont devenues un outil essentiel pour informer les décideurs et suivre les progrès des politiques.

La consommation de carburant moyenne pondérée par les ventes dans les États membres de la CEDEAO pour lesquels des données étaient disponibles est la suivante:

Année	Moyenne pondérée
2005	7.46
2008	7.74
2011	8.10
2013	7.69
2014	8.16
2015	7.63
2016	8.00
2017	7.47

# Profils des pays



## BENIN

Valeurs moyennes de consommation de carburant des véhicules légers (Lge/100 km NEDC)	2005	2010	2013	2015
	9.69	10.67	10.48	9.92

### Importations :

En moyenne 22 000 LDVs, 3 500 véhicules lourds (HDVs) et 21 000 motos (MCs) sont immatriculés annuellement. En 2015, les importations de LDVs ont dépassé les 30 000 véhicules. L'essence est le carburant le plus utilisé dans les importations de LDVs, les véhicules légers diesel ne représentant que 8 % du total des immatriculations. L'âge moyen des voitures particulières importées est supérieur à 10 ans, avec une moyenne de 14 ans en 2013 et de 11 ans en 2015. Les véhicules commerciaux légers importés avaient environ 12 ans. En 2015, 94 % des voitures particulières importées et 81 % des véhicules commerciaux légers étaient des véhicules d'occasion.

### Incitations et mesures :

Des écotaxes annuelles sont prélevées en fonction des catégories de véhicules (LDVs, véhicules lourds (HDVs) or MCs). Ces taxes ne sont pas basées sur les performances environnementales des véhicules (CO2 ou polluants, consommation de carburant) et ne suffisent pas à accélérer l'achat de véhicules plus propres. L'étude du GFEI était essentielle pour la mise à jour les CDNs du pays.



## BURKINA FASO

Valeurs moyennes de consommation de carburant des véhicules légers (Lge/100 km NEDC)	2005	2008	2011	2013	2015	2017
	8.2	8.26	7.4	7.89	8.05	7.48

### Importations :

L'importation annuelle de véhicules légers (LDVs) a augmenté rapidement, passant de 5 000 en 2005 à 23 000 en 2017. L'âge d'importation des LDVs était d'environ 12 ans en 2017. L'essence est le carburant le plus répandu, les véhicules diesel représentant 23 % des LDVs importés en 2017. Les véhicules d'occasion dominent les importations, représentant 91% des LDVs importés en 2017. Un nombre important de motos avec plus de 150 000 motos immatriculées annuellement en moyenne et un stock dépassant le million de MCs.



## COTE D'IVOIRE

Valeurs moyennes de consommation de carburant des véhicules légers (Lge/100 km NEDC)	2013	2014	2015
	<b>8.47</b>	<b>8.46</b>	<b>7.98</b>

### Importations :

Le taux de croissance annuel des importations de véhicules légers était d'environ 11 % entre 2013-2014, de 17 % entre 2014-2015 et de 12 % entre 2015-2016. Les véhicules d'occasion représentent environ 80 % des immatriculations annuelles. L'âge moyen à l'importation était d'environ 11 ans en 2016. Une grande partie des SUV (Véhicules utilitaires de sport) constitue le top 10 des véhicules neufs importés en 2015. L'importation annuelle moyenne de motos est relativement faible, avec moins de 10 000 immatriculations annuelles en moyenne.

### Incitations et mesures :

L'État a introduit la plus forte restriction à l'importation dans la région avec des limites d'importation basées sur l'âge de 5 ans pour les véhicules légers et de 10 ans pour les véhicules lourds.



## LA GAMBIE

Valeurs moyennes de consommation de carburant des véhicules légers (Lge/100 km NEDC)	2005	2010	2013	2015	2017
	<b>7.73</b>	<b>7.89</b>	<b>7.95</b>	<b>8.39</b>	<b>7.84</b>

### Importations :

Les importations annuelles sont passées de 7 000 en 2005 (véhicules légers et lourds) à 23 000 en 2020. Les véhicules d'occasion représentent plus de 95 % du parc. La collecte de données a été très limitée, ce qui rend crucial d'améliorer considérablement la collecte et la saisie des données sur les véhicules sous le format GFEI.



## GHANA

Valeurs moyennes de consommation de carburant des véhicules légers (Lge/100 km NEDC)	2005	2008	2011	2013	2015
	<b>7.38</b>	<b>7.41</b>	<b>7.26</b>	<b>7.05</b>	<b>6.99</b>

### Importations :

L'âge moyen des véhicules légers (LDVs) importés était d'environ 5 ans en 2016. Les véhicules d'occasion représentent environ 80 % du parc. Les véhicules à essence dominent le parc annuel importé, le diesel représentant 30 % du parc de véhicules légers (LDVs). Le nombre annuel de véhicules légers (LDVs) importés est passé de 20 000 en 2005 à 63 000 en 2016.

### Incitations et mesures :

Aucune restriction à l'importation, mais l'État impose des frais supplémentaires sur les véhicules importés de plus de 10 ans.



## GUINÉE BISSAU

Valeurs moyennes de consommation de carburant des véhicules légers (Lge/100 km NEDC)	2015	2016	2017	2018	2019	2020
	8.1	8.2	8.3	9.0	8.6	9.0

### Importations :

Environ 2 000 véhicules légers (LDVs) ont été importés chaque année entre 2015 et 2020. Contrairement à la plupart des États de la région, le diesel domine les importations de véhicules légers (LDVs) dans le pays, représentant environ 70 % des importations annuelles. Les véhicules importés ont en moyenne 18 ans, les véhicules d'occasion représentant 95 % de toutes les importations. Environ 500 véhicules lourds (HDVs) sont importés chaque année, les véhicules lourds (HDVs) importés ayant en moyenne environ 23 ans. 97 % des véhicules légers (LDVs) sont importés en tant que véhicules d'occasion. Il existe également un nombre très limité de véhicules hybrides.



## LIBERIA

Valeurs moyennes de consommation de carburant des véhicules légers (Lge/100 km NEDC)	2005	2008	2011	2013	2015
	7.89	8.12	7.96	7.93	7.79

### Importations :

90 % des véhicules importés sont d'occasion. L'âge moyen des véhicules d'occasion est de 10 ans. Les immatriculations de véhicules légers (LDVs) sont passées de 7 000 en 2005 à 33 000 en 2015. L'essence domine le parc, les véhicules diesel ne représentant en moyenne que 30 % du parc importé.



## MALI

Valeurs moyennes de consommation de carburant des véhicules légers (Lge/100 km NEDC)	2005	2006	2007	2008	2009	2010
	<b>7.9</b>	<b>7.9</b>	<b>7.9</b>	<b>8.1</b>	<b>8.4</b>	<b>8.4</b>
2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
<b>8.4</b>	<b>8.4</b>	<b>8.4</b>	<b>8.5</b>	<b>8.5</b>	<b>8.5</b>	<b>8.5</b>

### Importations :

Les importations annuelles de véhicules légers (LDVs) sont passées de 7 000 en 2005 à plus de 23 000 en 2015. Les véhicules à essence dominent les importations de véhicules légers (LDVs), le diesel représentant 40 % des importations en 2017. L'âge moyen des véhicules légers (LDVs) importés est de 14 ans, avec en moyenne 94 % des véhicules importés annuellement étant des véhicules d'occasion. Les importations de véhicules lourds (HDVs) sont passées de 3 000 en 2005 à 6 000 en 2017. L'âge d'importation des véhicules légers (LDVs) en 2017 était de 18 ans, les véhicules légers (LDVs) importés d'occasion représentant 89 % des importations de 2017.

### Incitations et mesures :

Pas de restriction à l'importation. Faiblesse de programme de sensibilisation des consommateurs ou système d'étiquetage en place pour encourager l'importation de véhicules propres. Aucune mesure d'économie de carburant.



## NIGER

Valeurs moyennes de consommation de carburant des véhicules légers (Lge/100 km NEDC)	2005	2008	2011	2013	2015	2017
	<b>10.34</b>	<b>10.15</b>	<b>10.21</b>	<b>9.14</b>	<b>9.28</b>	<b>7.46</b>

### Importations :

Les importations annuelles de véhicules légers (LDVs) ont été relativement stables de 2005 à 2017, avec des importations totales de véhicules légers (LDVs) de 20 000 en 2005 et de 15 000 en 2017. Les véhicules à essence dominent les importations, les importations de diesel représentant 15 % des véhicules légers (LDVs) en moyenne entre 2005 et 2017. L'âge moyen des véhicules importés reste très élevé, passant de 16 ans en 2005 à 17 ans en 2017, les véhicules d'occasion représentant 97 % des importations. La flotte de MC est également importante, avec une flotte totale de 240 000 MC en 2017.

### Incitations et mesures :

Pas de restriction à l'importation. Faiblesse de programme de sensibilisation des consommateurs ou système d'étiquetage en place pour encourager l'importation de véhicules propres. Aucune mesure d'économie de carburant.



## NIGERIA

Valeurs moyennes de consommation de carburant des véhicules légers (Lge/100 km NEDC)	2013	2014	2015	2016	2017
	9.73	9.66	9.56	9.49	9.19

### Importations :

les importations annuelles de véhicules légers (LDVs) de 2013 à 2017 étaient en moyenne de 127 000. Les projections des immatriculations annuelles devraient atteindre 400 000 d'ici 2035. Les voitures d'occasion représentent 94 % des importations. Le parc de véhicules en 2016 était de 12 millions d'immatriculations cumulées. L'essence est le combustible le plus répandu, représentant environ 95 % des importations. Les véhicules légers (LDVs) à essence sont principalement dans la gamme de 2001 à 2500 cc. Un grand nombre (16 %) des véhicules lourds (HDVs) immatriculés ont plus de 15 ans. Quelques véhicules électriques ont été immatriculés (42 au total entre 2013 et 2017). Environ 4 000 véhicules hybrides ont été immatriculés entre 2013 et 2017, soit l'équivalent de 800 véhicules hybrides immatriculés par an, représentant moins de 1 % des véhicules légers immatriculés annuellement.

### Incitations et mesures :

Pas de restriction à l'importation, faiblesse de programme de sensibilisation des consommateurs ou système d'étiquetage en place pour encourager l'importation de véhicules propres. Le Sénat nigérian a rejeté un projet de loi visant à éliminer progressivement les véhicules à essence d'ici 2035 et à introduire les voitures électriques. Aucune mesure d'économie de carburant.





## SÉNÉGAL

Valeurs moyennes de consommation  
de carburant des véhicules légers  
(Lge/100 km NEDC)

2016

10.48

### Importations :

Avec 25% de la population du pays, la région de Dakar est une zone urbaine très dense regroupant 70% du parc automobile du pays. Le diesel est le carburant principal, représentant 58 % de la flotte alors que l'essence représente 33 %. La part des véhicules à essence et électriques est inférieure à 1 %. En moyenne, 20 000 véhicules légers (LDVs) ont été importés annuellement entre 2000 et 2016, dont la majorité sont des véhicules d'occasion, représentant 63 % des importations en 2000 et 72 % en 2016. Le parc est ancien, avec 45 % des véhicules légers (LDVs) de plus de 20 ans en 2016. La même année, l'âge moyen était de 19 ans pour les véhicules légers (LDVs) et de 24 ans pour les véhicules lourds (HDVs). La taille totale de la flotte en 2016 est estimée à 500 000 véhicules, dont 34 véhicules électriques.

### Incitations et mesures :

En 2001, la limite d'âge pour les véhicules légers (LDVs) importés était de 5 ans. Cette restriction a encore été révisée en 2012 à 8 ans. Faiblesse des programmes de sensibilisation des consommateurs, pas de système d'étiquetage en place pour encourager l'importation de véhicules propres. Aucune mesure d'économie de carburant.



# Feuille De Route Pour L'économie De Carburant En Afrique De L'ouest

## RÉSUMÉ DE LA FEUILLE DE ROUTE

La feuille de route régionale sur l'économie de carburant crée une opportunité de limiter considérablement les émissions de CO<sub>2</sub> du parc de véhicules en pleine croissance dans la région. Il fournit un cadre dans lequel tous les États membres et les parties prenantes concernées pourront coordonner leurs actions et conjuguer leurs efforts pour assurer un transport propre et durable aux populations. La feuille de route détaille les 10 points suivants

- Objectifs régionaux d'économie de carburant de 5 lge/100 km d'ici 2025 et de 4,2 lge/100 km d'ici 2030 pour les véhicules légers nouvellement importés ou immatriculés dans la région de la CEDEAO.
- Promouvoir et accélérer l'adoption des véhicules et des motos électriques.
- Harmoniser le cadre d'immatriculation, de déclaration et de collecte de données des véhicules
- Assurer le leadership national et renforcer la coopération régionale sur l'économie de carburant.
- Harmoniser les systèmes d'étiquetage des véhicules.
- Promouvoir les programmes de communication, de sensibilisation et d'information.
- Introduire et harmoniser les politiques fiscales des véhicules en fonction des émissions de CO<sub>2</sub> et des performances en matière d'économie de carburant des véhicules.
- Harmoniser les programmes de contrôle des émissions des véhicules en service.
- Mettre en œuvre des normes régionales d'émissions de CO<sub>2</sub> ou d'économie de carburant.
- Promouvoir les transports publics, les infrastructures de transport non motorisé et les carburants alternatifs.

### La vision :

Avec 15 États membres et une population de 400 millions d'habitants, la région de la Communauté Économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) constitue un grand marché.

Des politiques de véhicules propres harmonisées dans la région de la CEDEAO permettront de progresser plus rapidement que des actions isolées prises individuellement par les États.

La feuille de route régionale sur l'économie de carburant aidera à surmonter les obstacles importants et contribuera aux objectifs régionaux et nationaux d'atténuation du changement climatique, d'air pur et de développement durable. Cette approche s'aligne sur la vision 2020 de la CEDEAO visant à transformer "la CEDEAO d'un corps d'États en une communauté de peuples"

## 1. Objectifs régionaux d'économie de carburant

Objectifs régionaux moyens d'économie de carburant de 5 lge/100 km d'ici 2025 et de 4,2 lge/100 km d'ici 2030 pour les véhicules légers nouvellement importés ou immatriculés dans la région de la CEDEAO.

**1.1 Améliorer l'économie de carburant moyenne pour atteindre 5 lge/100 km sur le NEDC d'ici 2025 pour tous les véhicules légers (LDVs) nouvellement importés ou immatriculés dans les États membres de la CEDEAO.** Cet objectif équivaut à une amélioration de 34 % par rapport à la moyenne pondérée de 2015 de la consommation de carburant dans les États membres pour lesquels des données de référence sur la consommation de carburant étaient disponibles. Les gouvernements doivent fournir un soutien tel que des incitations fiscales pour atteindre cet objectif. Conformément aux directives régionales sur les carburants et les véhicules propres approuvées simultanément par les États membres de la CEDEAO, et pour permettre l'adoption rapide des technologies d'amélioration de l'économie de carburant les plus récentes disponibles sur les marchés d'importation de véhicules, les gouvernements doivent limiter l'âge d'importation de tous les véhicules d'occasion à 5 ans pour les véhicules légers (LDVs), 10 ans pour les

véhicules lourds (HDVs) avec une période de transition de 10 ans pour tous les États pour l'intégration dans la législation nationale et la mise en œuvre.

**1.2 Améliorer l'économie de carburant moyenne pour atteindre 4,2 lge / 100 km sur NEDC d'ici 2030 pour tous les véhicules légers (LDVs) nouvellement importés dans les États membres de la CEDEAO.** Les États membres doivent continuer à améliorer l'économie de carburant des véhicules légers (LDVs) importés ou nouvellement immatriculés après 2025 pour atteindre 4,2 lge/100 km d'ici 2030.

## 2. Mobilité électrique : une feuille de route pour accélérer l'adoption des véhicules et motos électriques.

Les États membres de la CEDEAO doivent élaborer une feuille de route régionale pour la transition vers les véhicules à zéro émission (ZEV) avec une cible pour les ZEV et les deux et trois roues électriques.

La feuille de route comprendra des mesures fiscales et non fiscales pour soutenir l'introduction des ZEV et des infrastructures de recharge et de ravitaillement appropriées.

Ces mesures seront accompagnées de politiques ciblant les véhicules en circulation, telles que des politiques de mise à la casse obligatoire. Les États membres sont encouragés à prendre des mesures pour réduire l'importation et l'utilisation de véhicules légers (LDVs) diesel..



- 2.1 Mettre en place le cadre réglementaire pour soutenir et accélérer la transition vers les véhicules et motos électriques.** Les États membres de la CEDEAO doivent définir le cadre réglementaire pour la mise en œuvre de la mobilité électrique.
- 2.2 Établir des partenariats internationaux pour la mobilité électrique.** Les États membres de la CEDEAO sont encouragés à rejoindre des partenariats internationaux qui soutiennent les pays à accélérer l'adoption des véhicules et des motos électriques, y compris le programme de mobilité électrique du PNUE. Les États membres sont encouragés à rejoindre le programme de mobilité électrique du FEM grâce à leurs allocations FEM STAR.
- 2.3 Les gouvernements doivent diriger la transition vers la mobilité électrique en renouvelant leurs propres flottes avec des véhicules électriques.** Les États membres de la CEDEAO doivent développer des mesures d'achats de véhicules électriques et des projets pilotes menés par des agences gouvernementales pour le renouvellement de leur flotte. Les programmes de commandes publiques pour les véhicules gouvernementaux ou municipaux qui favorisent la mobilité électrique seront l'occasion pour les gouvernements de donner l'exemple, de démontrer la viabilité des technologies électriques au public et d'accroître la confiance des consommateurs.
- 2.4 Mobiliser les énergies renouvelables.** Les États membres doivent accélérer la transition vers les énergies renouvelables pour soutenir l'adoption des véhicules et des motos électriques en partenariat avec le Centre des Énergies Renouvelables et de l'Efficacité Énergétique de la CEDEAO (ECREEE) qui œuvre pour faciliter l'adoption et la mise en œuvre des politiques d'énergies renouvelables et d'efficacité énergétique dans la région de la CEDEAO.

### **3. Cadre harmonisé pour l'immatriculation des véhicules, la déclaration et la collecte de données**

La région est confrontée à des défis importants en termes de collecte, de disponibilité et de qualité des données sur les véhicules. La collecte de données solide a été un élément clé des études nationales sur l'économie de carburant et de la feuille de route régionale.

Les pays de la CEDEAO devraient mettre en œuvre les meilleures pratiques de collecte de données pour suivre avec précision le parc de véhicules et soutenir les décideurs politiques avec des orientations politiques basées sur les données. À cet égard, la feuille de route comprend le développement et la mise en œuvre d'un outil de saisie de données sur les véhicules qui saisira tous les paramètres nécessaires aux analyses GFEI. Les États membres de la CEDEAO doivent élaborer et mettre en œuvre un ensemble commun de lignes directrices en matière d'immatriculation des véhicules et de déclaration obligatoire afin de normaliser le suivi des véhicules et la collecte de données dans la région.

- 3.1 Déclaration obligatoire des émissions de CO2 des véhicules, de la consommation de carburant et d'une preuve de documentation par les importateurs, concessionnaires ou producteurs de véhicules de la région.** Les États membres de la



CEDEAO doivent établir et exiger que tous les importateurs, concessionnaires ou producteurs de véhicules de la région soient responsables de la déclaration des émissions de CO2 et de la consommation de carburant des véhicules et de la preuve de la documentation produite par ou tirée du constructeur d'origine du véhicule.

**3.2 Ensemble commun de documents d'immatriculation des véhicules.** Tous les États membres de la CEDEAO devraient adopter des documents d'immatriculation communs pour renforcer et faciliter la libre circulation des personnes et des biens dans la région

**3.3 Procédures communes de classification des véhicules et de collecte de données.** Tous les États membres de la CEDEAO devraient définir et utiliser une classification commune des données des véhicules, des directives d'enregistrement et de la déclaration afin d'assurer le suivi des véhicules entrant et en circulation dans la région. Les États doivent collecter et mettre à disposition des données de référence, de tendance et de suivi des mesures d'économie de carburant.

## 4. Assurer le leadership national et renforcer la coopération régionale sur l'économie de carburant

La coopération nationale et régionale est essentielle pour atteindre les objectifs d'économie de carburant. Au niveau national, chaque État membre devrait renforcer ses capacités institutionnelles et évaluer les progrès. Au niveau régional, la coopération et le partage d'expériences doivent être renforcés.

**4.1 Établir l'institution chef de file.** Les États doivent identifier l'institution chef de file pour la mise en œuvre de politiques de véhicules propres et efficaces. Ces institutions doivent s'appuyer sur un comité technique de coordination et pourraient comprendre les ministères, départements et agences suivants des États membres : Transport, Énergie/Pétrole, Environnement,

Commerce, Finances, Économie/Planification, etc.

**4.2 Suivi et évaluation.** Un comité directeur comprenant les institutions clés de chaque État devrait suivre et évaluer les efforts nationaux pour atteindre les cibles et les objectifs. La CEDEAO doit soutenir la région pour le suivi des efforts régionaux visant à atteindre des objectifs harmonisés.

**4.3 Renforcement l'engagement des parties prenantes.** Les États doivent engager les agences gouvernementales, la société civile, les ONG, les instituts de recherche, l'industrie automobile, les importateurs, les concessionnaires et toutes les parties prenantes concernées par le biais d'une collaboration et d'une implication dans les dialogues politiques nationaux et régionaux. Les établissements universitaires devraient être activement impliqués pour fournir l'analyse et la recherche nécessaires pour aider les décideurs politiques à prendre des décisions éclairées en matière d'économie de carburant.

**4.4 Promouvoir la coopération régionale.** La Commission de la CEDEAO soutiendra les États membres pour la coopération régionale par le biais de réunions, de partage d'expériences et de connaissances et d'exams par les pairs.

## 5. Étiquetage harmonisé des véhicules

Les États membres doivent élaborer des réglementations harmonisées sur l'étiquetage de la consommation de carburant.

Les systèmes d'étiquetage sont mis en œuvre en tant que mesures d'information des consommateurs et visent à rendre les informations sur la consommation de carburant des véhicules et les émissions de CO2 largement accessibles aux consommateurs. L'étiquetage des véhicules favorise l'économie de carburant en sensibilisant les consommateurs, en guidant leur choix et en les aidant à prendre des décisions d'achat éclairées.

Les systèmes d'étiquetage renforcent également l'efficacité d'autres politiques d'économie de carburant telles que les normes

d'émissions de CO2 des véhicules et les politiques fiscales. Ces programmes encouragent les constructeurs et les importateurs de véhicules à importer des véhicules dotés de la meilleure technologie d'économie de carburant disponible.

Les dispositions harmonisées d'étiquetage des véhicules et de conception des étiquettes sont essentielles à la mise en œuvre efficace de la feuille de route régionale de la CEDEAO. Un projet de conception d'étiquette de véhicule harmonisée de la CEDEAO a été élaboré pour approbation.

**5.1 Harmoniser les systèmes d'étiquetage.** Les États membres doivent aligner leurs programmes d'étiquetage, la conception et l'information sur les étiquettes, le cadre réglementaire et les mesures de conformité et d'application.

## 6. Communication, sensibilisation et information

Les États membres de la CEDEAO doivent promouvoir l'information, la communication et la sensibilisation sur les mesures d'économie de carburant. Des mesures d'information complètes sont essentielles à la réussite de la mise en œuvre des politiques d'économie de carburant.

Un programme d'information des consommateurs devrait être mis en œuvre pour les sensibiliser. Des informations devraient également être fournies aux agences gouvernementales en termes de renforcement des capacités, ainsi qu'aux décideurs politiques et aux gouvernements pour les aider à examiner les coûts et les avantages des mesures d'amélioration de l'économie de carburant des véhicules.

**6.1 Développer une stratégie de communication multimédia.** Les États membres doivent s'engager à sensibiliser et à élaborer des programmes de communication et de sensibilisation à l'intention des consommateurs et des autres parties prenantes sur les avantages de l'économie de carburant des véhicules et de la réduction des émissions de CO2 du secteur des transports.

**6.2 Promouvoir la recherche pour informer les décideurs politiques.** Les États membres doivent soutenir la recherche visant à informer les décideurs politiques sur les coûts et les avantages des stratégies d'économie de carburant.

**6.3 Dispositions budgétaires pour l'économie de carburant.** Les États membres devraient prévoir des dispositions budgétaires pour soutenir les initiatives d'économie de carburant.

## 7. Introduction de politiques fiscales harmonisées pour les véhicules basées sur les émissions de CO2 des véhicules et les performances en matière d'économie de carburant

ECOWAS Member States must introduce tax policies based on Les États membres de la CEDEAO doivent mettre en place des politiques fiscales basées sur la réduction des émissions de CO2 et l'amélioration de l'économie de carburant des véhicules ; Les politiques fiscales basées sur le CO2 ou sur l'économie de carburant visent à encourager les acheteurs de véhicules à choisir des véhicules propres et économes en carburant, et aident ainsi les gouvernements à gérer les performances environnementales de la flotte.

Dans la plupart des pays de la CEDEAO, les politiques fiscales existantes sur l'achat et l'utilisation des véhicules ne sont pas basées sur les émissions de CO2 . L'introduction ou l'amélioration de politiques fiscales basées sur les émissions de CO2 est importante pour atteindre les objectifs de la région.

**7.1 Introduire des politiques fiscales basées sur les performances en matière de CO2 ou d'économie de carburant.** Les États membres de la CEDEAO devraient introduire et renforcer les politiques fiscales basées sur les émissions de CO2 des véhicules ou les performances d'économie de carburant pour encourager les consommateurs à acheter des véhicules propres et efficaces. Ces mesures devraient être ajustées pour tenir compte de la densité énergétique

## MOBILITÉ ÉLECTRIQUE - ÉTUDE DE CAS : CAP-VERT

Le Cap-Vert est le premier pays africain à s'être engagé à atteindre un objectif d'électrification de toute la flotte de véhicules d'ici 2050. Lors de la COP 26, d'autres pays africains, à savoir le Ghana, le Kenya, le Maroc, le Rwanda et la ville de Lagos, se sont engagés à "travailler intensément pour accélérer la prolifération et l'adoption de véhicules à zéro émission.

Dans sa CDN et sa législation, le Cap-Vert s'est engagé à atteindre les objectifs suivants pour les véhicules à zéro émission :

- Électrifier le parc de véhicules en privilégiant les véhicules publics, collectifs, de grande capacité, utilitaires et commerciaux par rapport aux véhicules privés, individuels, de faible capacité de charge, afin de rendre cette mobilité socialement inclusive et créatrice d'adhésion du public et d'emplois locaux ;
- D'ici 2050, remplacer entièrement tous les véhicules thermiques résiduels (essence/diesel) par des Véhicules Électriques (EV) ;
- Mettre en œuvre la mesure d'atténuation appropriées à l'échelle nationale (NAMA) « Promotion des véhicules électriques au Cabo Verde » et le Plan d'action pour la mobilité électrique comprenant:
- D'ici 2025, établir les règles de passation des marchés pour l'acquisition de 100 % de EV par les entités institutionnelles et disposer d'au moins 50 % de EV dans la nouvelle acquisition de collectif urbain ;
- Installer progressivement un large réseau de bornes de recharge, avec priorité aux bornes de recharge publiques, collectives, groupées dans les gares bus/taxis/entreprises bénéficiant au plus grand nombre d'utilisateurs, complétées par des bornes privées ; en commençant dans les principaux centres urbains de Cabo Verde et le long des corridors routiers stratégiques ;
- D'ici 2030, l'infrastructure publique nationale de recharge est entièrement mise en place ;
- D'ici 2030, le parc de véhicules de l'administration publique est entièrement électrifié.



du diesel et de l'essence. Les États membres devraient sensibiliser et renforcer les capacités des agences gouvernementales respectives, examiner régulièrement l'efficacité des politiques, accroître leur rigueur au fil du temps et combler les lacunes potentielles.

**7.2 Partage d'expériences.** Les États membres doivent échanger les enseignements tirés de la mise en œuvre de politiques fiscales basées sur les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules et les performances en matière d'économie de carburant. Au fur et à mesure que les pays élaborent et mettent en œuvre ces politiques, il est important pour la CEDEAO d'organiser des réunions régionales où les pays pourraient partager leurs expériences, discuter des obstacles potentiels et apprendre des succès. Ces panels aideront la CEDEAO à travailler à la convergence des politiques fiscales sur les véhicules.

## 8. Programmes harmonisés de contrôle des émissions des véhicules en service

Des progrès vers la réalisation de cet objectif ont été réalisés grâce à l'adoption des directives de la CEDEAO sur les normes d'émissions des véhicules et les spécifications des carburants. En plus de cette feuille de route régionale sur l'économie de carburant, les États membres de la CEDEAO ont adopté ces deux directives imposant des normes d'émissions de véhicules Euro 4/ IV ou plus strictes pour tous les véhicules importés ou nouvellement immatriculés et une teneur maximale en soufre de 50 ppm dans l'essence et le diesel.

La directive sur les véhicules comprend également l'harmonisation des programmes de contrôle des émissions des véhicules en service dans la région. La plupart des États membres de la CEDEAO n'ont pas de limites d'émissions obligatoires pour les véhicules. Ces limites d'émissions des véhicules en service complètent les normes d'émissions des véhicules.

Alors que les normes d'émissions ciblent les véhicules importés ou nouvellement immatriculés dans la région, les limites d'émission des véhicules en circulation ciblent le parc routier roulant.

Dans les pays de la CEDEAO, ces limites sont généralement basées sur les exigences annuelles d'inspection et d'entretien.

Les émissions en cours d'utilisation sont généralement plus



élevées qu'elles ne le seraient pour un véhicule neuf pour tenir compte de la détérioration naturelle, de l'âge du véhicule, de la qualité du carburant, de l'entretien, de la surcharge, etc. Le contrôle des émissions du parc existant des véhicules en service, en particulier pour identifier les véhicules à fortes émissions, peut accélérer le renouvellement de la flotte et entraîner des améliorations de la qualité de l'air et des réductions des émissions de gaz à effet de serre.

Les programmes de contrôle des émissions des véhicules en service comprennent des programmes d'inspection et d'entretien, la télédétection, des vérifications ponctuelles, le retrait des véhicules à émissions élevées, des programmes de carburants propres, des programmes de mise au rebut et de modernisation, des systèmes de diagnostic embarqués (OBD) et l'établissement de zones à faibles émissions, etc. Des programmes harmonisés de contrôle des émissions des véhicules du parc roulant faciliteront la conformité et la mise en application dans la région.

**8.1 Limites d'émissions harmonisées.** La CEDEAO devra définir un seuil minimum harmonisé pour les émissions des véhicules en service. Ces mesures devraient tenir compte des différences de technologie et d'âge des véhicules en circulation. (Déjà adopté dans les directives sur les normes d'émissions des véhicules et les spécifications de carburant).

**8.2 Centres d'inspection et d'entretien certifiés.** Les États membres de la CEDEAO devront allouer des ressources aux centres d'inspection certifiés, aux centres de maintenance certifiés pour entreprendre les réparations et aux installateurs certifiés de systèmes de modernisation.

## 9. Normes régionales d'émissions de CO2 ou d'économie de carburant

Les États membres de la CEDEAO doivent élaborer des normes régionales d'émissions de CO2 ou d'économie de carburant avec des réglementations fixant des objectifs de moyenne de consommation aux constructeurs de véhicules.

Les normes de CO2 font référence aux réglementations qui limitent directement les émissions de dioxyde de carbone du parc de véhicules, tandis que les normes d'économie de carburant limitent indirectement les émissions de carbone.

**9.1 Élaborer des normes régionales d'émissions de CO2 ou d'économie de carburant pour les véhicules légers (LDVs).** La CEDEAO et ses États membres devraient travailler à l'élaboration de normes d'émission de CO2 ou d'économie de carburant pour la région. La CEDEAO et ses États membres doivent coordonner les éléments clés de la réglementation, y compris les valeurs cibles et la conformité.

## 10. Transports publics, infrastructures de transport non motorisé et carburants alternatifs

Les États membres doivent développer les carburants alternatifs, l'écoconduite et d'autres formes d'infrastructures de mobilité durable, y compris l'amélioration des transports publics durables et de mobilité non motorisée.

**10.1 Carburants alternatifs.** Les États membres doivent promouvoir les carburants alternatifs, l'écoconduite et les programmes de mobilité partagée pour soutenir les initiatives d'économie de carburant.

**10.2 Transport public.** Les États membres de la CEDEAO s'engagent fortement dans le développement de transport public durable, y compris les modes de transport public propres tels que les bus électriques.

**10.3 Transport non motorisé.** Les États membres de la CEDEAO doivent développer d'autres infrastructures de mobilité durable, notamment des infrastructures pour les piétons et les cyclistes.

## Calendrier Des Actions De La Feuille De Route Pour L'économie De Carburant En Afrique De L'ouest

OBJECTIFS		2020-2025	2025-2030	2030 et au-delà
1.	Objectifs d'économie de carburant	Améliorer l'économie de carburant moyenne pour atteindre 5 lge/100 km sur NEDC		
			Améliorez l'économie de carburant moyenne pour atteindre 4,2 lge / 100 km sur NEDC	
2.	Mobilité électrique	Mettre en place le cadre réglementaire		
		Établir des partenariats internationaux		
		Les gouvernements devront diriger la transition vers la mobilité électrique		
		Mobiliser les énergies renouvelables		
3.	Immatriculation et déclaration harmonisées des véhicules	Déclaration obligatoire des émissions de CO2 des véhicules, consommation de carburant et preuve de documentation par les importateurs, concessionnaires ou producteurs de véhicules de la région		
		Ensemble commun de documents d'immatriculation des véhicules		
		Procédures communes de classification des véhicules et de collecte de données		
4.	Assurer le leadership national et renforcer la coopération régionale	Établir l'institution chef de file		
		Suivi et évaluation		
		Renforcer l'engagement des parties prenantes		
		Favoriser la coopération régionale		
5.	Étiquetage harmonisé des véhicules	Harmoniser le cadre réglementaire et la conception de l'étiquetage		
6.	Communication, sensibilisation et information	Développer une stratégie de communication multimédia		
		Promouvoir la recherche pour éclairer les politiques		
		Dispositions budgétaires pour l'économie de carburant		
7.	Politiques fiscales harmonisées basées sur le CO2 et l'économie de carburant	Introduire CO2 or fuel economy performance based fiscal policies.		
		Partage d'expériences		
8.	Programmes harmonisés d'émissions des véhicules en service	Limites d'émissions harmonisées		
		Centres d'inspection et d'entretien certifiés		
9.	Normes régionales d'émissions de CO2 ou d'économie de carburant		Élaborer des normes régionales d'émissions de CO2 ou d'économie de carburant pour les véhicules légers	
10.	Transports publics, transports non motorisés et carburants alternatifs	Promouvoir les carburants alternatifs		
		Développer les transports en commun		
		Promouvoir les transports non motorisés		



L

Fondé par



Published by the Directorate of Communication, ECOWAS Commission 101,  
Yakubu Gowon Crescent, Asokoro District, P.M.B. 401 Abuja, Nigeria  
e-mail: [info@ecowas.int](mailto:info@ecowas.int); website: [www.ecowas.int](http://www.ecowas.int)