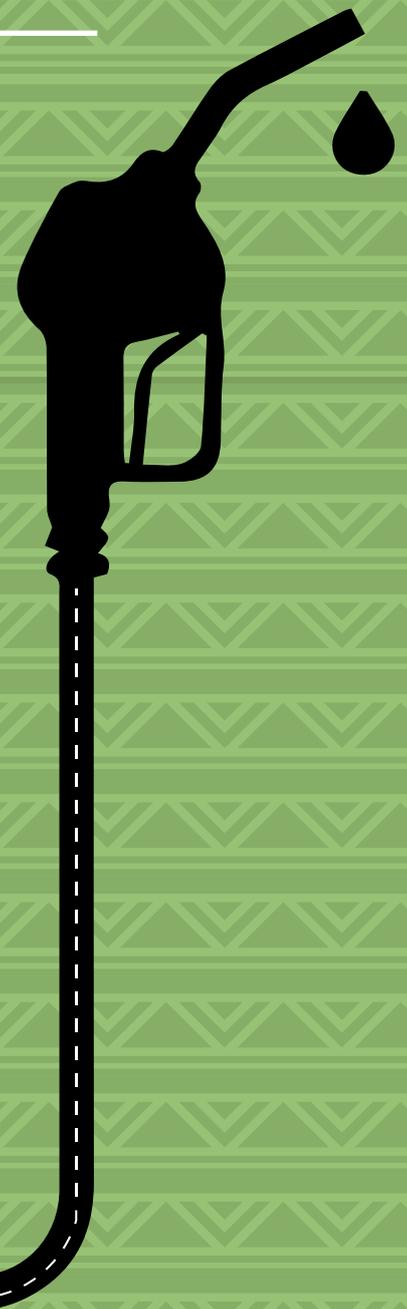




FEUILLE DE ROUTE POUR L'ÉCONOMIE DE CARBURANT EN AFRIQUE DE L'OUEST

Résumé Pour Les Décideurs Politiques



Contexte



Les émissions des véhicules sont une préoccupation croissante dans la région de la CEDEAO

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

La région dépend principalement des importations de véhicules d'occasion et de technologie plus ancienne pour répondre au besoin croissant de mobilité, mais cette dépendance à l'égard de véhicules inefficaces s'accompagne de coûts climatiques, environnementaux et sanitaires importants. L'économie de carburant moyenne à l'échelle de la flotte dans la sous-région est parmi les plus faibles au monde, ce qui signifie qu'en moyenne, les véhicules de la sous-région consomment plus de carburant par distance parcourue, et les villes sont aux prises avec une pollution atmosphérique croissante, principalement due au trafic.

Pour faire face à l'augmentation des émissions de CO₂ et de la

pollution de l'air provenant du transport routier dans la sous-région, le Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE), la Commission de la Communauté Économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) et les pays de la sous-région se sont associés pour analyser les émissions de gaz à effet de serre (économie de carburant) des véhicules légers importés dans la sous-région et les cadres de politique des véhicules. Treize pays ont bénéficié d'un soutien dans le cadre de l'Initiative Mondiale pour l'Économie de Carburant (GFEI) pour collecter des données sur les importations de véhicules et estimer leur niveau de référence et leurs tendances en matière d'économie de carburant moyenne. Les pays ont également passé en revue les politiques nationales existantes et formulé des recommandations politiques pour encourager l'importation de véhicules plus économes en carburant. Cette feuille de route, adoptée par les États membres de la CEDEAO en septembre 2020, est basée sur ces analyses et recommandations dans les pays.

Sous-région CEDEAO :

Avec pour mission de promouvoir l'intégration économique dans tous les domaines d'activités économiques y compris le transport routier, la CEDEAO est une communauté régionale de 15 États membres composée du Bénin, du Burkina Faso, du Cabo Verde, de la Côte d'Ivoire, de la Gambie, du Ghana, Guinée, Guinée Bissau, Liberia, Mali, Niger, Nigeria, Sénégal, Sierra Leone et Togo.

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

DOUBLE AVERAGE FUEL ECONOMY

OF NEW CARS BY 2030 AND ALL CARS BY 2050



Le GFEI est un partenariat de six organisations - l'Agence internationale de l'énergie (AIE), le Programme des Nations Unies pour l'Environnement (PNUE), le Conseil International pour les Transports Propres (ICCT), l'Institut des Études en Transport de l'Université de Californie à Davis, Forum International des Transports (ITF) et la Fondation FIA - travaillant pour garantir de réelles améliorations de l'économie de carburant et le déploiement maximal des technologies d'efficacité des véhicules à travers le monde.

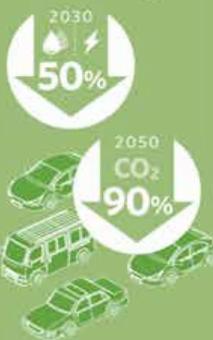
Pour atteindre ses objectifs en matière de climat et de qualité de l'air, le GFEI a élaboré les ensembles d'objectifs suivants par rapport à la référence de 2005 pour les véhicules légers (LDV), les camions lourds (HDT), les bus et les deux et trois roues (2- & 3-W).

L'atteinte de ces objectifs nécessitera des améliorations continues de l'efficacité des moteurs à combustion interne, l'introduction de véhicules électriques et la décarbonisation du réseau électrique mondial.

GFEI TARGETS

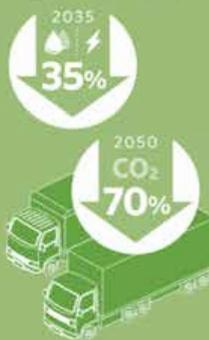
Passenger light-duty vehicle targets

Double global fuel economy of new vehicles by 2030; reduce CO₂ emissions 90% by 2050



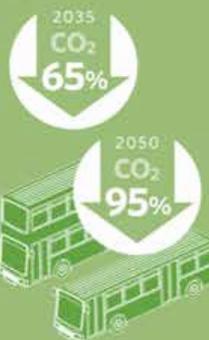
Heavy-duty vehicle targets

Improve new vehicle fuel consumption 35% by 2035 - CO₂ reduction target of 70% by 2050



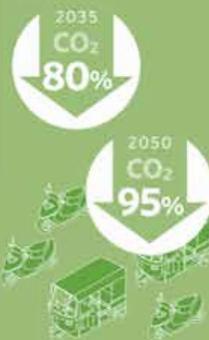
Transit bus targets

Improve fuel economy to reduce CO₂ emissions by 65% by 2035 and 95% by 2050



Two & three wheel vehicle targets

Improve fuel economy to reduce CO₂ emissions by 80% by 2035 and 95% by 2050



Decarbonising road transport to tackle climate change

A new fleetwide CO₂ 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.

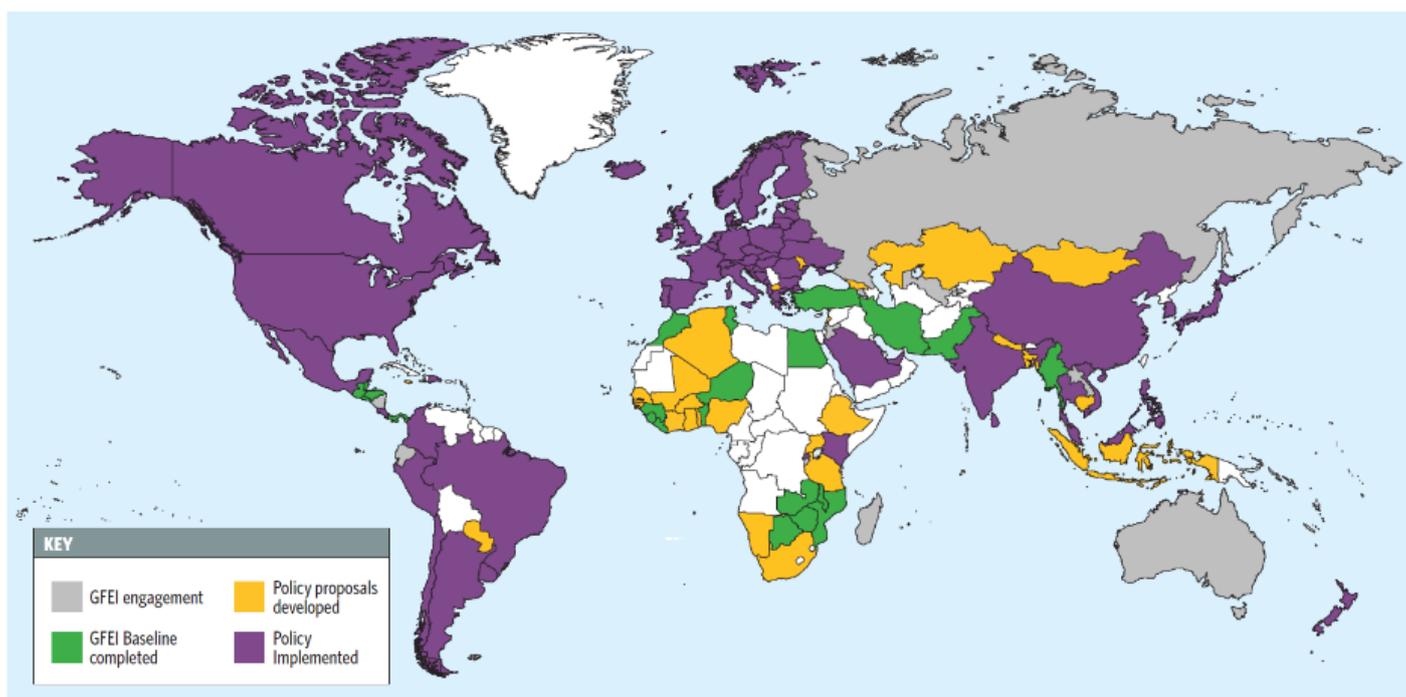
La réalisation des objectifs du GFEI apportera des avantages substantiels en termes de réduction des émissions de CO₂, d'amélioration de la qualité de l'air, d'amélioration de la sécurité énergétique et d'économies financières pour les consommateurs. La transition vers des véhicules économes en carburant est particulièrement urgente dans la région de la CEDEAO où l'urbanisation rapide continue d'exercer une pression sur les décideurs pour qu'ils répondent aux besoins croissants de mobilité tout en s'attaquant à la pollution atmosphérique et aux émissions de CO₂ croissantes. De plus, alors que les marchés de véhicules développés dans le monde entier resserrent leurs normes d'économie de carburant et d'émissions de véhicules, électrifiant leur flotte et imposant des interdictions plus strictes sur les véhicules à moteur à combustion interne (ICE), la sous-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. Cependant, avec des politiques automobiles appropriées, les pays de la CEDEAO peuvent tirer parti des dernières technologies automobiles en place sur les marchés d'exportation pour importer des véhicules plus propres et plus économes en carburant, y compris les véhicules électriques. À ce jour, plusieurs gouvernements dans le monde se sont déjà engagés envers les objectifs du GFEI, y compris les États d'Afrique

de l'Ouest (voir carte ci-dessous). Les pays de la CEDEAO ont franchi une étape supplémentaire pour élaborer une feuille de route régionale en matière d'économie de carburant en vue d'atteindre les objectifs du GFEI. 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 les États individuellement. 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".

Cette feuille de route s'appuie sur un examen approfondi des conclusions nationales sur l'économie de carburant, des consultations entre les parties prenantes nationales, le partage d'expériences entre les pays, des réunions d'experts techniques et plusieurs discussions régionales convoquées par la Commission de la CEDEAO pour discuter de propositions d'actions visant à accélérer la mise en œuvre des stratégies. La feuille de route 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 de la CEDEAO en septembre 2020.

Light-duty Vehicle Fuel Economy Policy Progress Worldwide

Source: GFEI, 2021



Nationale De L'économie De Carburant Dans Les Etats De La CEDEAO

Malgré l'importance des véhicules d'occasion importés dans la région, peu de politiques sont en place pour encourager les importations de véhicules plus propres



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 lge/100 km dans quelques États, contre une consommation de carburant légèrement inférieure à 6 lge/100 km en Europe. 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. Il existe une grande fenêtre d'opportunité pour les États de la CEDEAO de tirer parti des dernières technologies existant sur les principaux marchés.

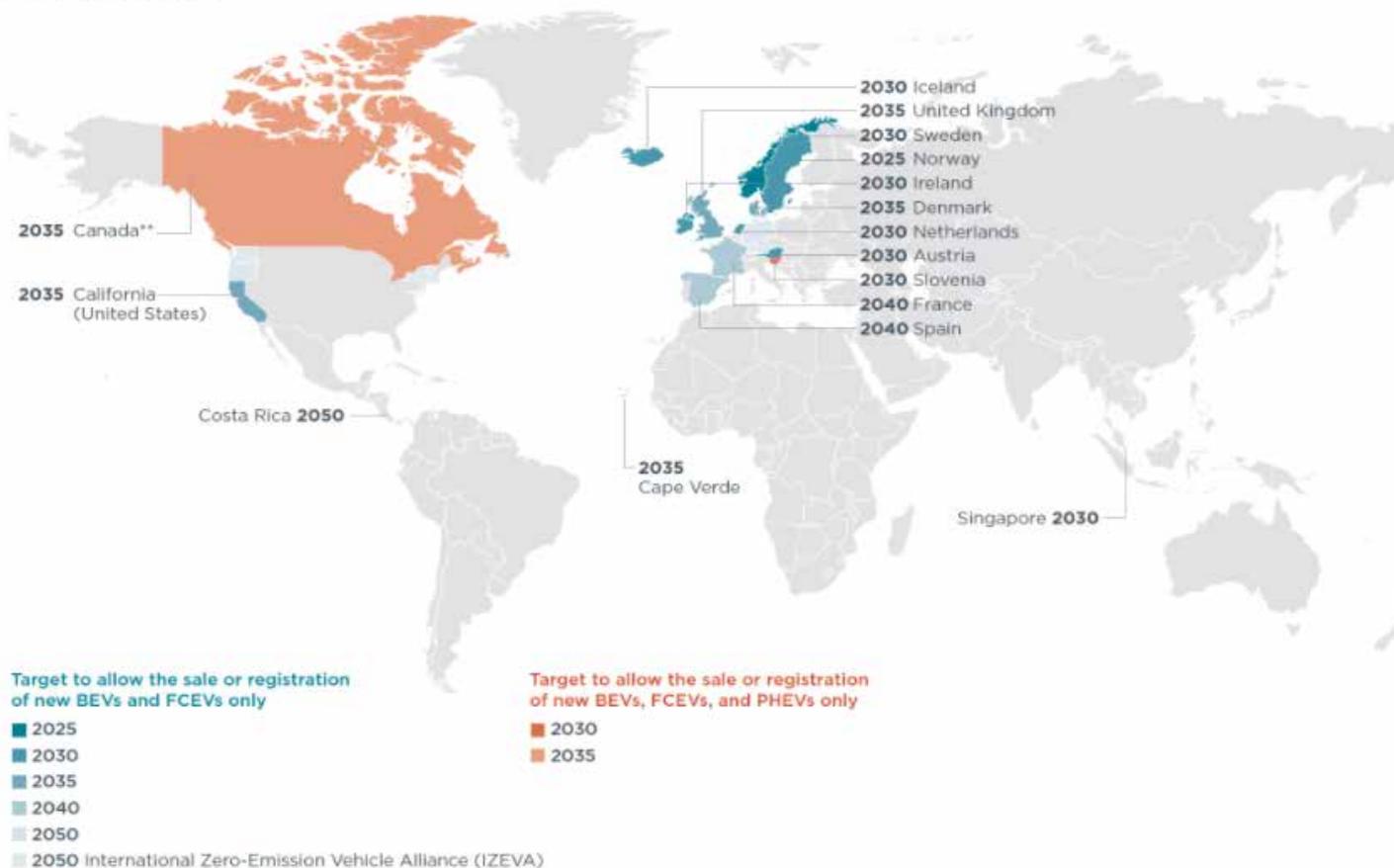
La croissance rapide des 2 et 3 roues :

Un nombre croissant de populations dans la région dépendent de l'utilisation des motos et des tricycles pour le transport de personnes et de marchandises comme alternative aux véhicules à quatre roues, ce qui entraîne une demande croissante pour ce mode 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. Pourtant, ces moteurs sont des sources importantes de consommation de carburant, d'émissions de CO₂, de pollution de l'air, d'embouteillages et de problèmes de sécurité routière. Il existe des opportunités pour les États de la CEDEAO d'accélérer l'importation de 2 et 3 W électriques, qui ont des batteries plus petites et un temps de charge plus court.

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

Bien que la majorité des véhicules et des véhicules à 2 et 3 roues importés 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 n'ont pas d'incitations pour faciliter l'importation de véhicules électriques. Seul le Cap-Vert a adopté des objectifs nationaux pour passer complètement à la mobilité électrique d'ici 2050. Il suffit que les États de la CEDEAO révisent leur cadre réglementaire pour encourager l'adoption de la mobilité électrique et mettent en place les infrastructures adéquates.

Governments with official targets to 100% phase out sales or registrations of new internal combustion engine cars by a certain date* (Status: August 2021)



Source: <https://ukcop26.org> transport/

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

Les études du GFEI montrent 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 véhicules légers (LDVs) importés en Côte d'Ivoire à l'absence de restrictions à l'importation dans la plupart des États. Cette disparité rend encore plus pertinent le cadre harmonisé élaboré par la CEDEAO. L'adoption de réglementations harmonisées sur les émissions des véhicules par la région en 2020 contribuera à remédier à cette lacune une fois pleinement mise en œuvre.

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 n'y a pas d'incitations basées sur les performances environnementales des véhicules (consommation de carburant, émissions de CO₂, 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 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.



Sensibilisation limitée des consommateurs sur les performances environnementales des véhicules :

Bien que la pollution de l'air et les émissions de CO₂ soient devenues une préoccupation croissante 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 aux propriétaires de flottes et aux agences gouvernementales.

L'économie de carburant moyenne de certains pays africains par rapport à la moyenne mondiale et aux niveaux de l'UE est indiquée dans le graphique en ligne ci-dessous. Cela montre que la consommation de carburant moyenne de la plupart des pays africains est supérieure à l'économie de carburant d'environ 70 pays analysés à l'échelle mondiale dans le cadre du programme GFEI et supérieure aux niveaux de l'UE, d'où proviennent la plupart des véhicules, en particulier en Afrique de l'Ouest et du Nord.

Pays	2005	2008	2010	2011	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Benin	9.69	-	10.67	-	10.48	-	9.92	-	-	-	-	-
Burkina Faso	8.2	8.26	-	7.4	7.89	-	8.05	-	7.48	-	-	-
Cote d'Ivoire	-	-	-	-	8.47	8.46	7.98	-	-	-	-	-
La Gambie	7.73	-	7.89	-	7.95	-	8.39	-	7.84	-	-	-
Ghana	7.38	7.41	-	7.26	7.05	-	6.99	-	-	-	-	-
Guinée Bissau	-	-	-	-	-	-	8.1	8.2	8.3	9.0	8.6	9.0
Liberia	7.89	8.12	-	7.96	7.93	-	7.79	-	-	-	-	-
Mali	7.9	8.1	8.4	8.4	8.4	8.5	8.5	8.5	8.5	-	-	-
Niger	10.34	10.15	-	10.21	9.14	-	9.28	-	7.46	-	-	-
Nigeria	-	-	-	-	9.73	9.66	9.56	9.49	9.19	-	-	-
Sénégal	-	-	-	-	-	-	-	10.48	-	-	-	-
Sierra Leone	-	-	11.8	11.8	10.8	10.1	9.4	-	-	-	-	-
Togo	-	-	-	-	8.3	8.1	8.0	8.0	-	-	-	-
Moyenne pondérée¹	7.46	7.74	-	8.10	7.69	8.16	7.63	8.00	7.47	-	-	-

1 Moyenne d'économie de carburant pondérée par les ventes dans les États membres de la CEDEAO pour lesquels des données étaient disponibles: Burkina Faso, Côte d'Ivoire, Ghana, Libéria, Niger et Togo

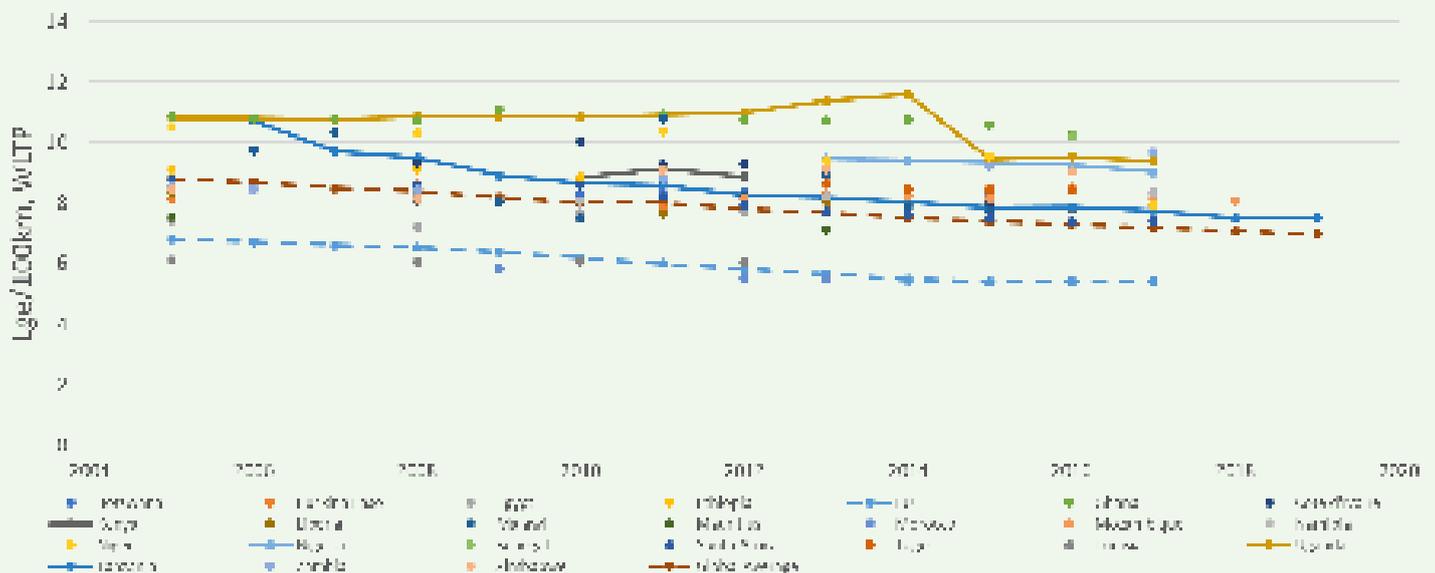
La collecte de données sur les véhicules devra être améliorée :

L'une des principales conclusions des études du GFEI est que les États membres de la CEDEAO ne suivent pas les attributs environnementaux importants des flottes de véhicules importés. Les États doivent suivre les données sur les performances environnementales, notamment les niveaux de certification des émissions, la consommation de carburant, les émissions de CO₂ 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.

Les valeurs moyennes d'économie de carburant dans chaque État et l'économie de carburant moyenne pondérée par les ventes dans les États membres de la CEDEAO pour lesquels des données étaient disponibles sont résumées ci-dessous et confirment en outre que la consommation de carburant dans la région reste élevée, malgré les tendances à la baisse sur la plupart des marchés à partir desquels les véhicules sont importés.

Average fuel consumption baseline and trends in GFEI-supported countries in Africa



Feuille De Route Régionale De La CEDEAO Sur L'économie De Carburant

Une approche régionale pour plus d'impacts

La feuille de route régionale sur l'économie de carburant crée une opportunité de limiter considérablement les émissions de CO2 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.

01 Objectifs régionaux d'économie de carburant.

Améliorer l'économie de carburant pour atteindre un objectif régional moyen 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

COP26

Lors de la COP26, plus de 100 gouvernements, villes et acteurs de l'industrie se sont engagés à mettre fin aux nouvelles ventes de moteurs à combustion interne d'ici 2035 sur les principaux marchés en 2040 dans le monde, le Royaume-Uni s'engageant à mettre fin aux nouvelles ventes de véhicules à essence et diesel d'ici 2030.

02

Promouvoir et accélérer l'adoption des véhicules et des motos électriques.

Les États membres de la CEDEAO doivent élaborer une feuille de route régionale pour la transition vers des 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 gouvernements sont encouragés à renouveler leurs flottes avec des véhicules électriques et les États membres sont encouragés à prendre des mesures pour réduire l'importation et l'utilisation de véhicules légers (LDVs) diesel.

03

Harmoniser le cadre d'immatriculation de déclaration et de collecte de données des véhicules.

Les États membres de la CEDEAO doivent élaborer et mettre en œuvre un ensemble commun de lignes directrices en matière d'immatriculation et de déclaration obligatoire des véhicules afin de normaliser le suivi des véhicules et la collecte de données dans la région.

04

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, désigner l'institution chef de file pour les initiatives d'économie de carburant et évaluer régulièrement les progrès. Au niveau régional, la coopération et le partage d'expériences devront être renforcés.





05

Harmoniser les systèmes d'étiquetage 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.

06

Promouvoir les programmes de communication, de sensibilisation et d'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. Les programmes d'information des consommateurs peuvent être mis en œuvre par le biais de campagnes de sensibilisation et de diffusion médiatique pour promouvoir l'amélioration de l'efficacité opérationnelle des véhicules, y compris l'écoconduite, les stratégies d'économie de carburant, d'études de marché pour sonder les attentes des consommateurs, de la collecte de données sur les performances de consommation de carburant en cours d'utilisation, d'informations sur les véhicules alternatifs, sites Internet, grands médias, canaux de communication pour répondre aux questions des consommateurs et autres mesures. 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.

07

Introduire et harmoniser les politiques fiscales des véhicules en fonction des émissions de CO₂ des véhicules et des performances en matière d'économie de carburant.

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 la performance environnementale du parc automobile. 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 et l'amélioration des politiques fiscales basées sur les émissions de CO₂ contribueront à la réalisation des objectifs régionaux.

08

Harmoniser les programmes de contrôle des émissions des véhicules en service.

Les États membres devront harmoniser les programmes de contrôle des émissions des véhicules en service dans la région. Le contrôle des émissions du parc en service, en particulier pour identifier les véhicules à fortes émissions, peut aider à réduire les émissions du transport. Les programmes de contrôle des émissions des véhicules en cours d'utilisation comprennent les programmes d'inspection et d'entretien, la télédétection, les vérifications ponctuelles, l'élimination des émetteurs élevés des routes, les programmes de carburants propres et l'établissement de zones à faibles émissions, etc. Des programmes harmonisés tels que l'alignement des programmes d'inspection et d'entretien à travers les États membres de la CEDEAO contribueront à réduire les émissions et à rendre plus propre le parc de véhicules dans la région.

09

Mettre en œuvre des 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 flotte 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, et les normes d'économie de carburant limitent indirectement les émissions de carbone.

10

Promouvoir les transports publics, les infrastructures de transport non motorisé et les 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 la mobilité non motorisée.





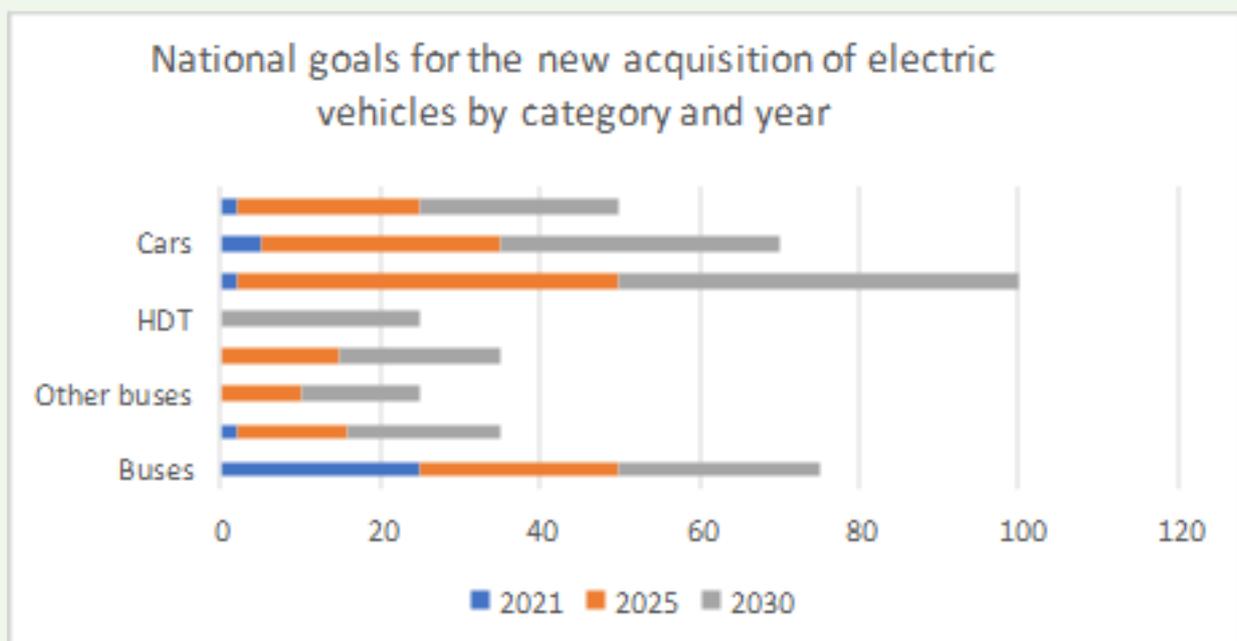
ÉTUDE DE CAS : CAP-VERT

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

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.

Source: Cape Verde NDC report 2020





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; website: www.ecowas.int