



Promouvoir des politiques en faveur de véhicules plus propres et plus efficaces en carburant, en Afrique

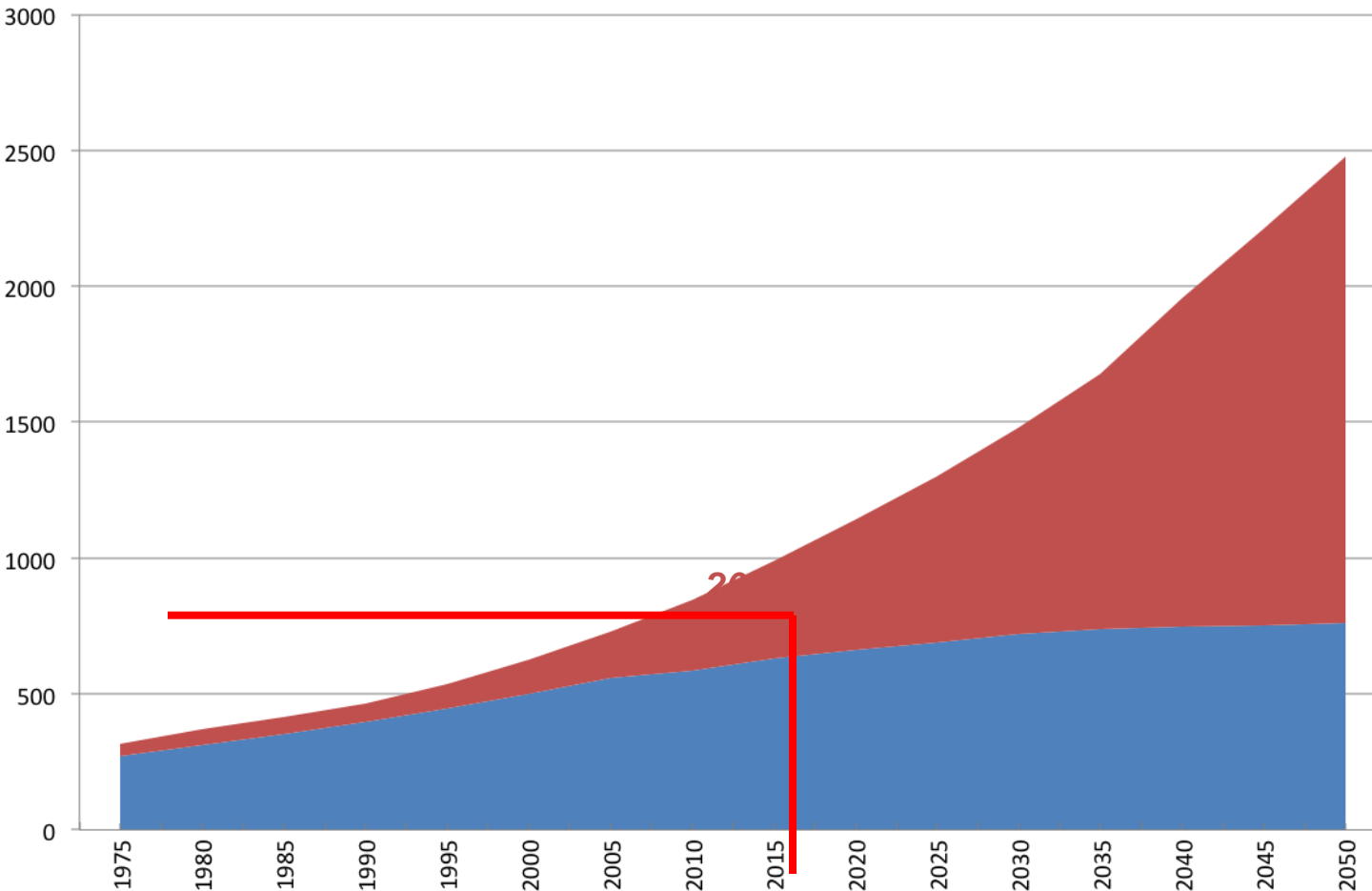


Jane Akumu
Unité Transport, UNEP
Réunion SSATP de 2013

Qualité de l'air & Santé

- La plus importante source de pollution de l'air dans de nombreuses villes, avec des niveaux de pollution excédant les normes de l'OMC et représentant plus de 5% du PNB
- **Sécurité énergétique** Consomme 25% de l'énergie mondiale, 90 % sont des combustibles fossiles.
- La consommation de carburant pour les transports a doublé depuis 1970
- **Changement climatique**
- Responsable de 23% des émissions globales de CO2
- Secteur avec taux de croissance le plus rapide en matière d'émissions de GES, 2.5% par an jusqu'en 2020

Croissance estimée de véhicules légers



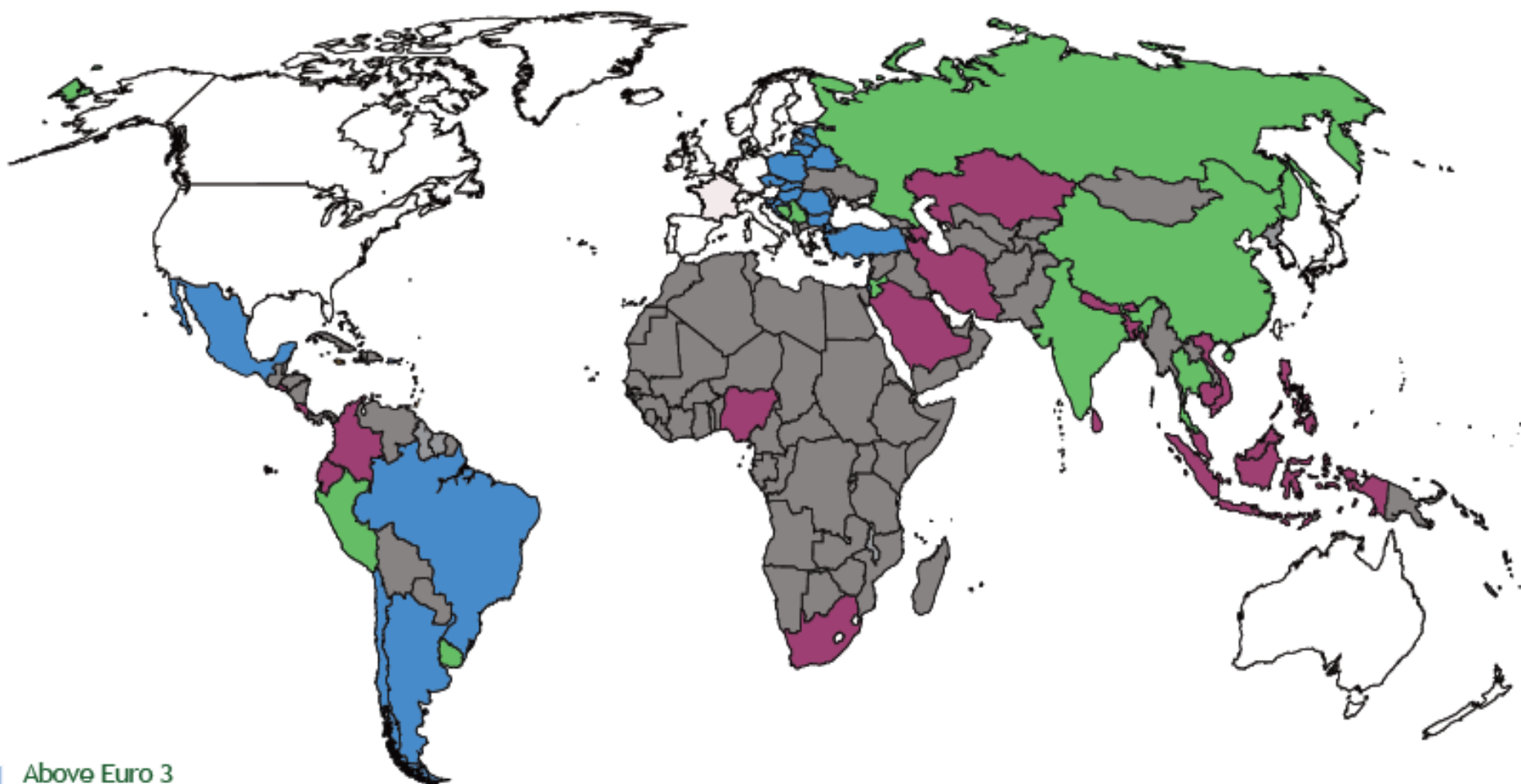
Predicted Growth of Light Duty Vehicles 1975-2050

(in 1000s)

- Non OECD
- OECD

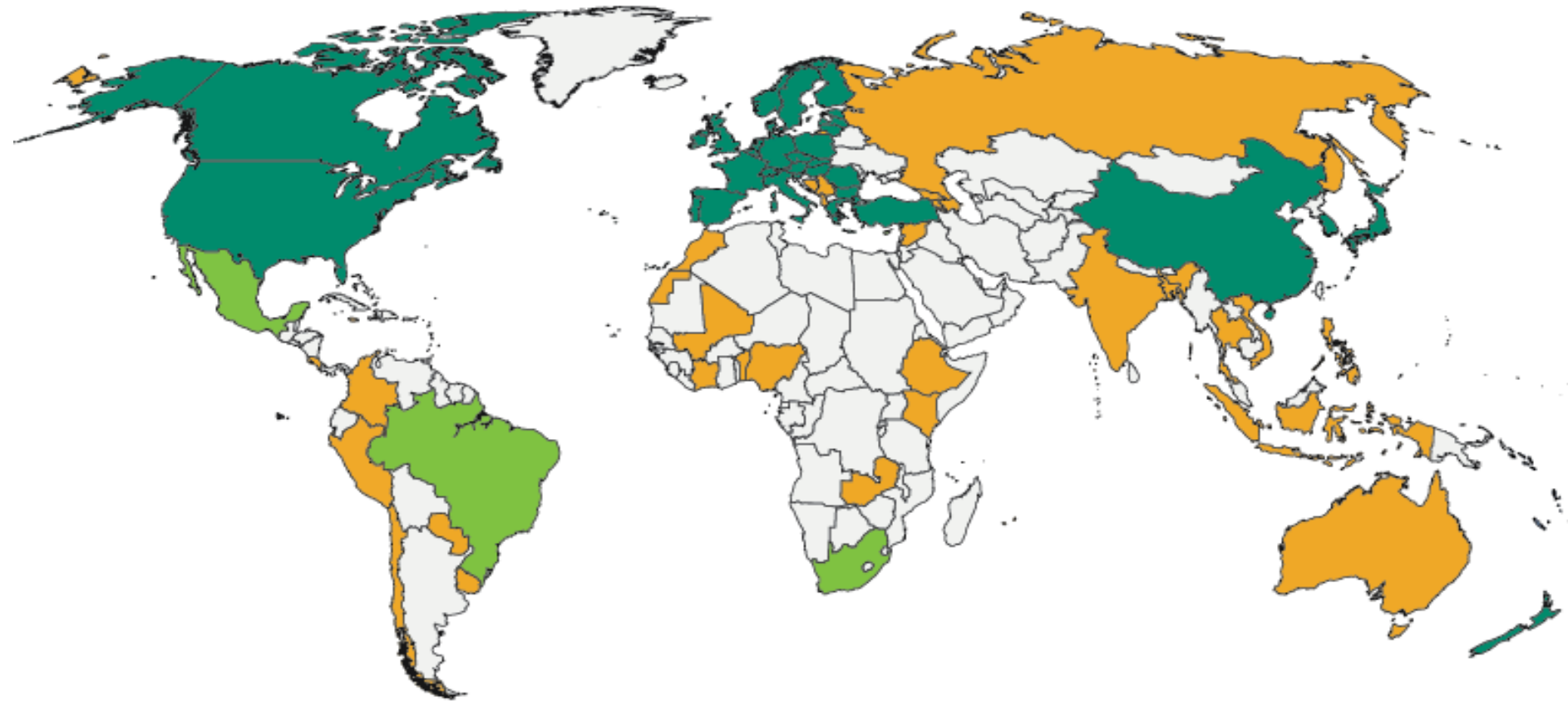
*Baseline Scenario
ETP 2010
IEA 2010*

Vehicle Emissions Standards



- Above Euro 3
- Euro 3
- Below Euro 3
- No Policy / Unknown

Global Fuel Economy Initiative



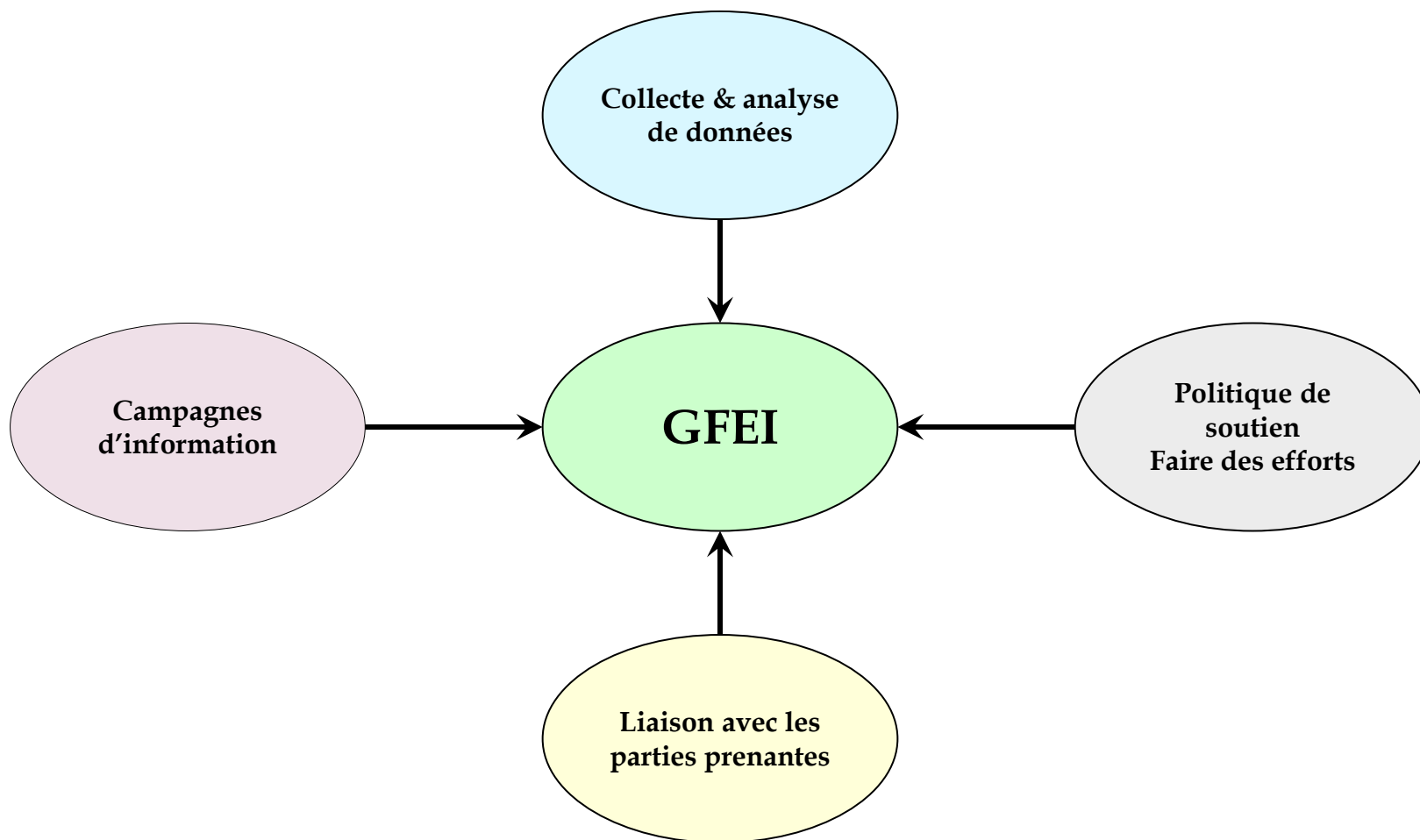
- Policy in Place
- Policy in Progress
- Ongoing/Planned GFEI Support

October 2012
www.globalfueleconomy.org





- Objectif : Réduire la consommation de carburant de l'ensemble du parc mondial de véhicules d'ici à 2050
- La consommation mondiale moyenne de carburant est de 8L/100km
- Objectif pour 2050 : consommation mondiale moyenne : 4L/100km (25km/L)



Partenaires et bailleurs de fonds



Partenaires :



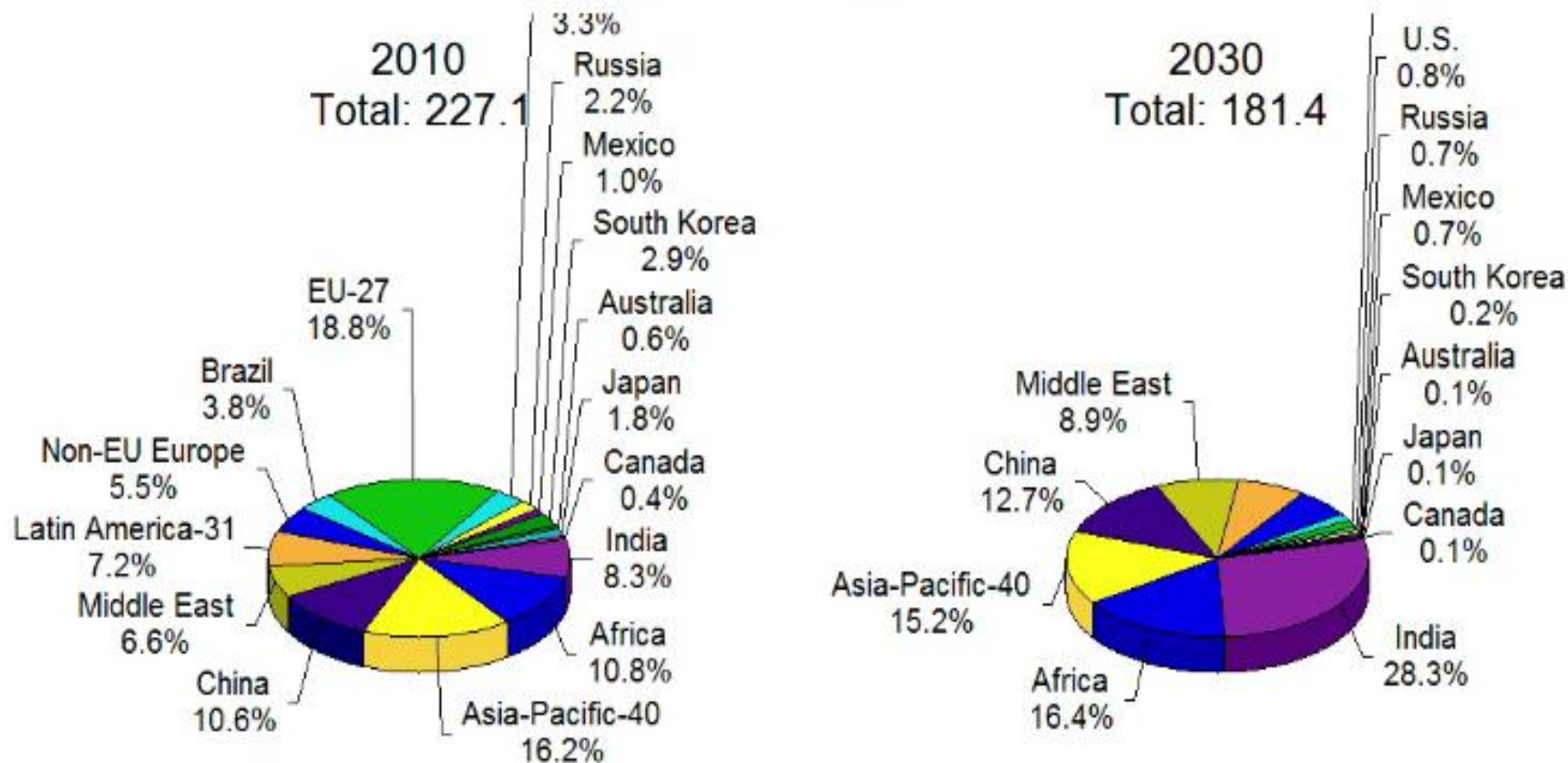
Bailleurs de fonds :



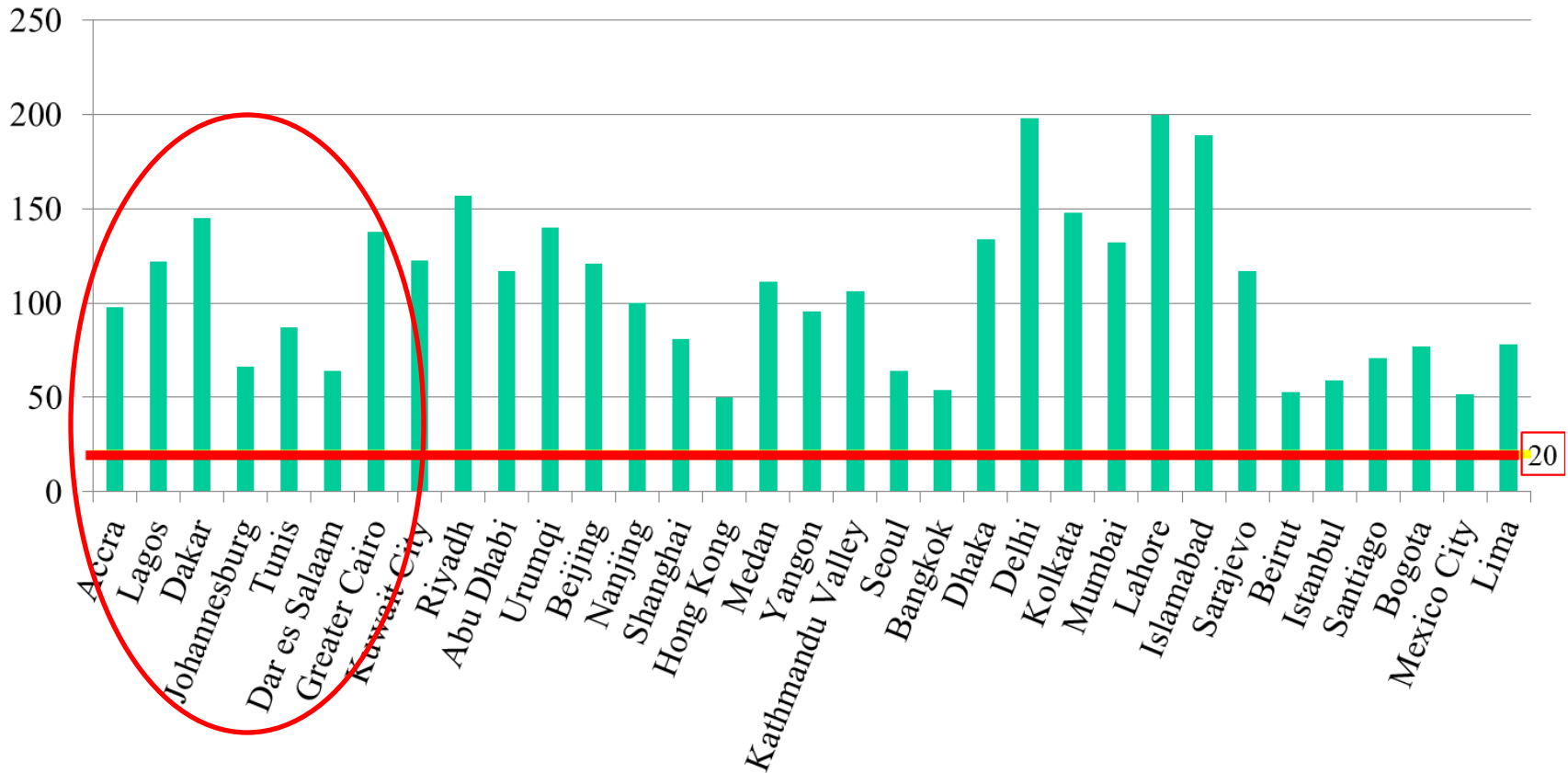


- Réduction de la pollution de l'air en milieu urbain
- Economie de carburant : estimée à plus de 300 milliards de dollars en 2025 et 600 milliards en 2050
- Réduction de CO₂ : estimée à plus de 1 gigatonne par an en 2025 et plus de 2 gigatonnes en 2050

Figure 31: Black Carbon Emissions From Road Vehicles by Region



Les niveaux annuels moyens des villes africaines sont bien plus élevés que les recommandations de l'OMS



OMS, 2012

— = 20µg/m3 OMS PM10 -Recommandations pour l'air ambiant

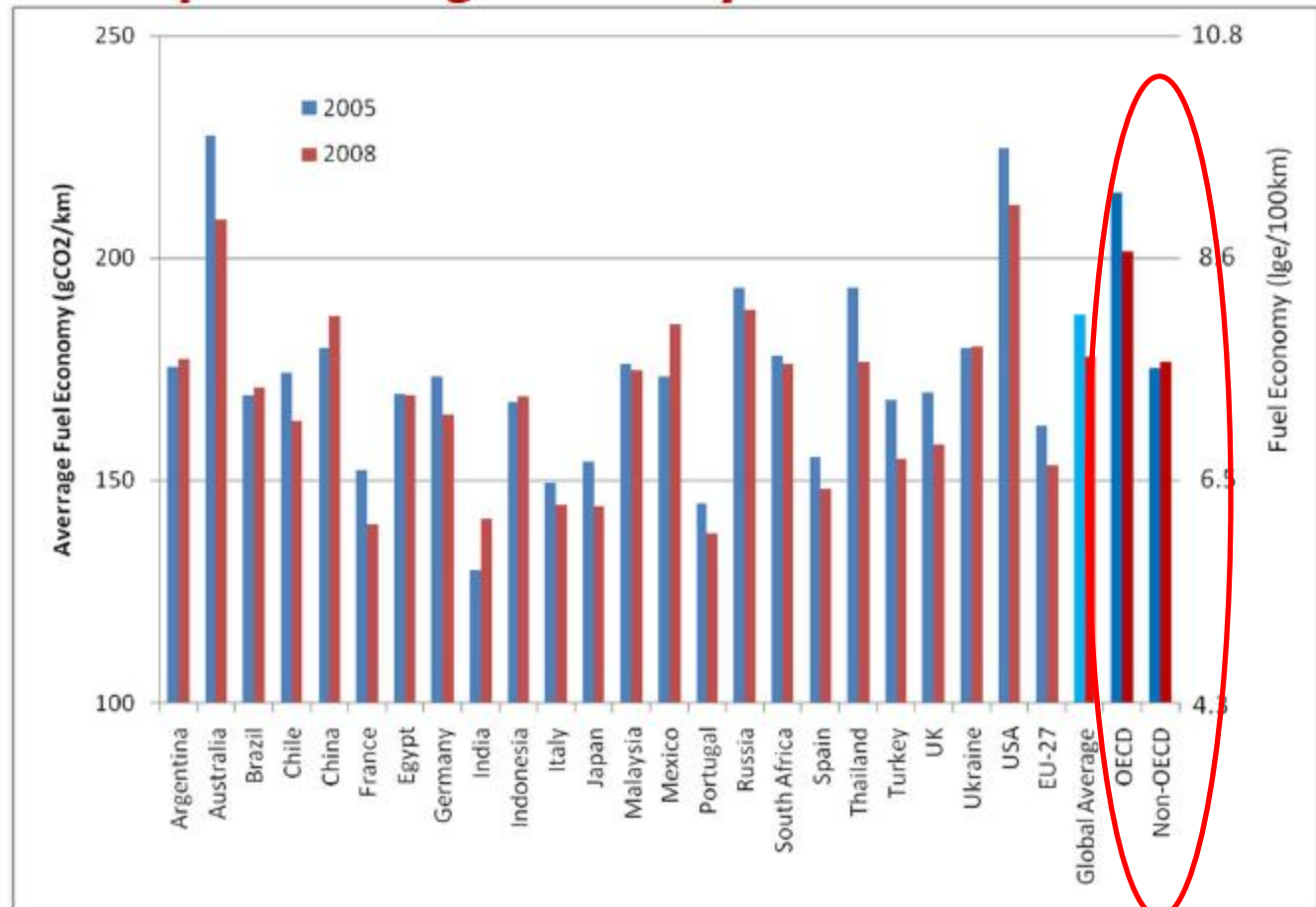
| Kenya | 2005 | 2008 |
|--------------------------|-------------|-------------|
| Moyenne (l/100km) | 7.69 | 7.6 |
| Diesel | 8.67 | 9.09 |
| Essence | 7.52 | 7.2 |

| Ethiopie | 2005 | 2008 | 2011 |
|-------------------------|-------------|-------------|-------------|
| Moyenne(l/100km) | 8.4 | 8.4 | 7.9 |
| Diesel | 9.3 | 9.4 | 9.0 |
| Essence | 7.8 | 7.4 | 6.9 |

| Global | 2005 | 2008 | 2011 |
|-------------------------------|-------------|-------------|-------------|
| Moyenne | 8.07 | 7.67 | 7.2 |
| Moyenne OCDE (l/100km) | 8.1 | 7.6 | 7.0 |
| Moyenne non-OCDE | 7.5 | 7.6 | 7.5 |

Results by country

There's a wide range of averages across the studied countries. Non-OECD countries have a lower (better) average than OECD, but improved less (or not at all) between 2005-2008 whereas OECD improved significantly.



Pourquoi la GFEI est importante pour les pays africains

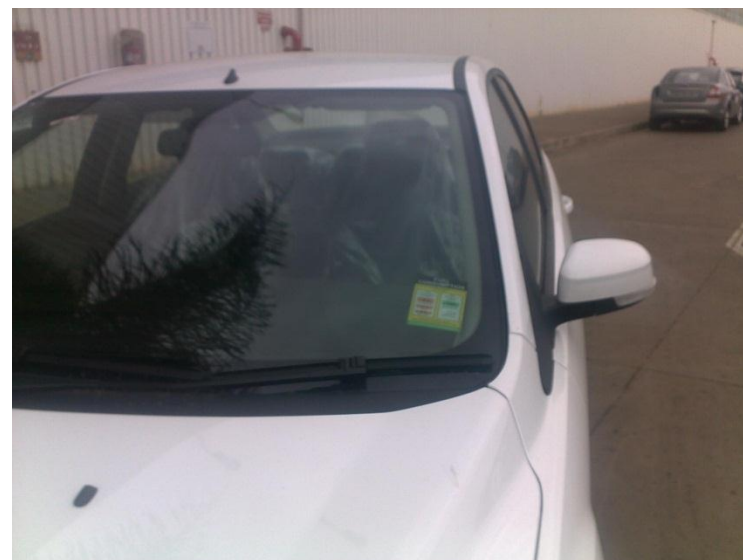


- Le projet offre une bonne appréhension des caractéristiques des véhicules importés dans le pays, tels que modèles, dimensions, technologies...
- Ceci devrait permettre aux décideurs de choisir la combinaison d'instruments politiques adéquats par rapport
 - Aux objectifs nationaux en matière d'émission
 - À la sécurité énergétique, et aux
 - Objectifs en matière de sécurité



Economie de carburant pour l'Afrique du sud /exemple label CO2

| FUEL CONSUMPTION | |
|--|------------------|
| MORRIS MINOR 1200 | |
| Comparative fuel consumption | |
| 6.8 | litres per 100km |
| Comparative CO ₂ emissions | |
| 159 | grams per km |
| <ul style="list-style-type: none">■ Carbon dioxide (CO₂) is the main greenhouse gas responsible for global warming■ Actual fuel consumption and CO₂ emissions depend on factors such as traffic conditions, vehicle condition and how you drive | |





CLEANER, MORE EFFICIENT VEHICLES



Introduction

- Economie de carburant
- Aperçu de la GFEI
- Carburants propres
- Et plus encore...

Instruments

- Règlementaire
 - Normes
- Economique
 - Eco-incitatif
 - Taxe d'immatriculation
- Information
 - Etiquetage

- Regulatory policies
 - + National Standards
 - Import Restrictions
 - Technology Mandates
- Economic instruments
- Traffic control measures
- Information
- Technology

Introduction

Instruments

Case Studies

Resources

Global View

Case Studies

- Europe
- Amerique du nord
- Afrique
- Amerique latine
- Asie
- Moyen-orient

- Case Studies
 - + Europe
 - + North America
 - + Africa
 - South Africa
 - Kenya
 - Mauritius
 - + Latin America
 - + Middle East West Asia
 - + Asia Pacific

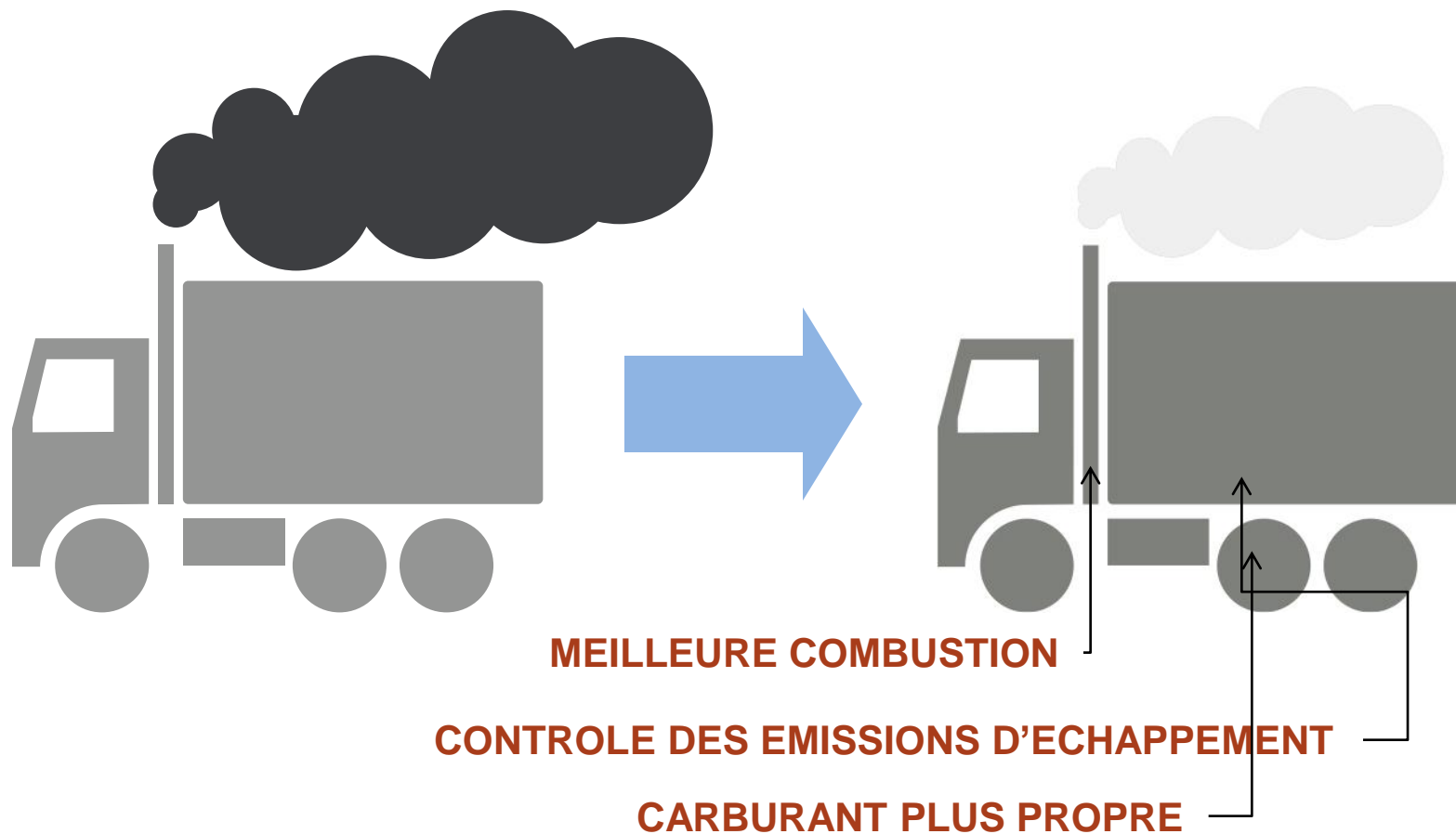
Resources

- Base de référence
- Finance
- Ressources

Global View



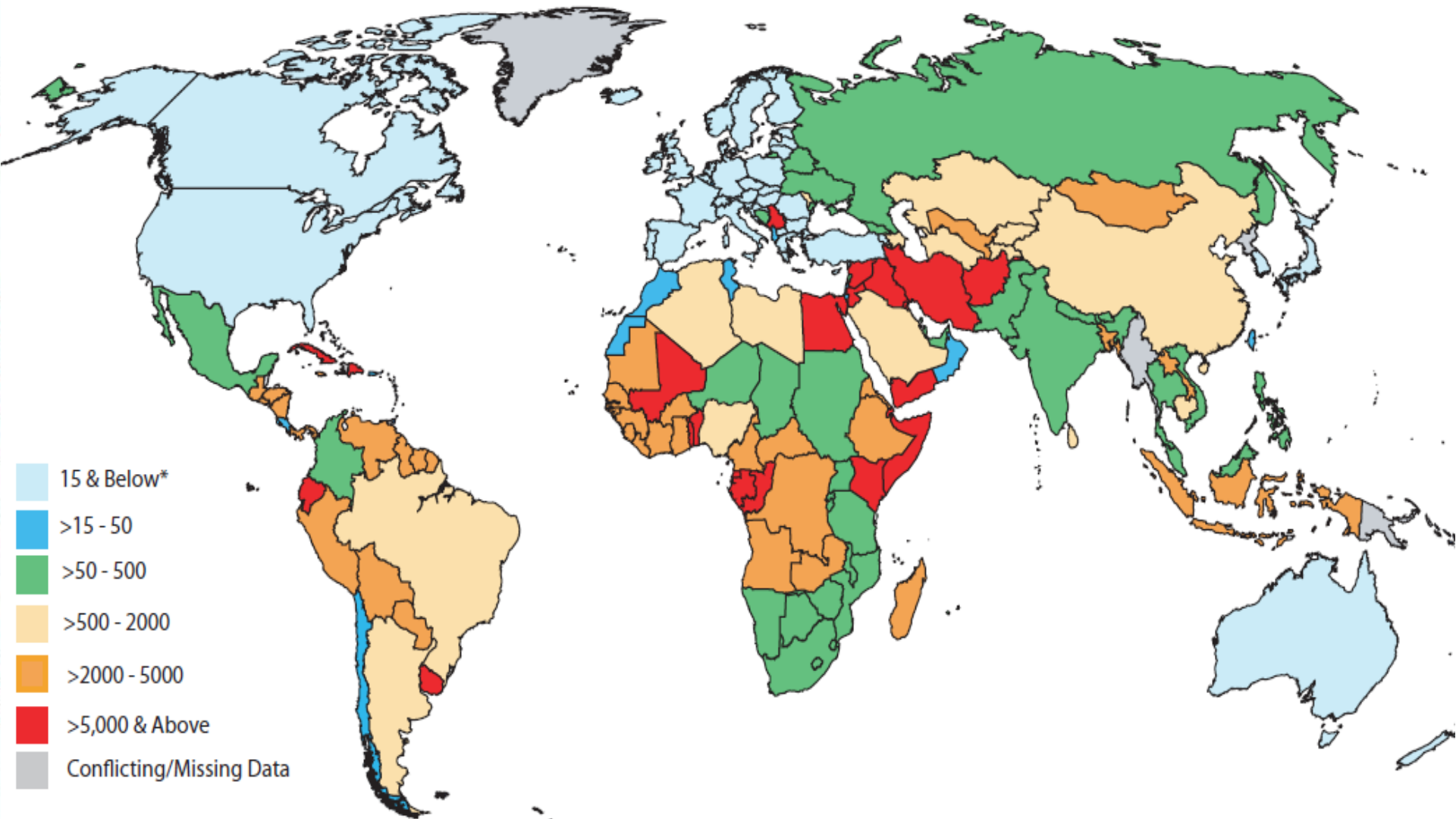
Carburants et véhicules: une approche systémique





Diesel Fuel Sulphur Levels: Global Status

June 2012

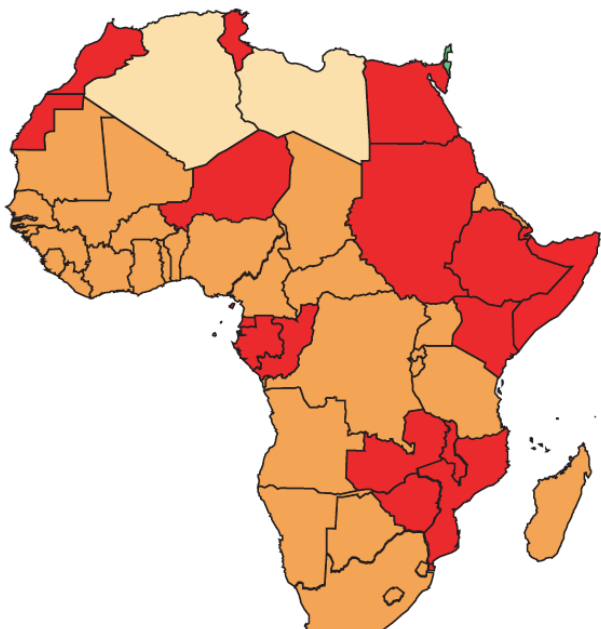


* Information in parts per million (ppm)

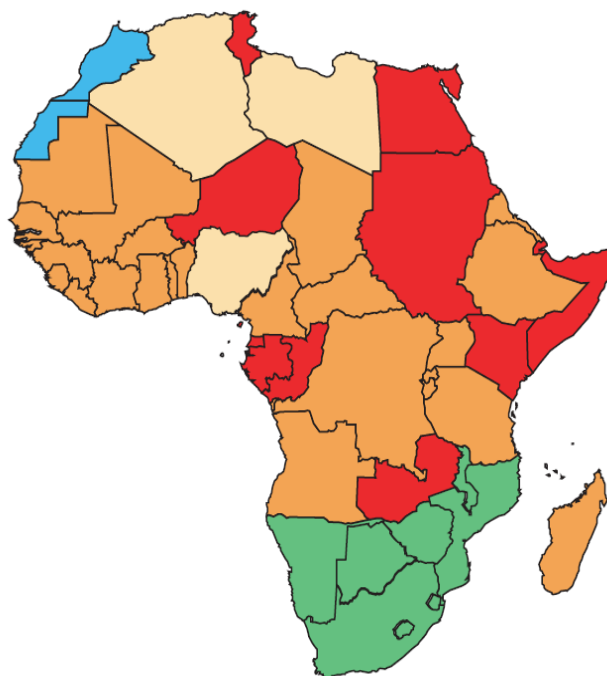
Sulphur levels are maximum allowable as of June 2012. For additional details and comments per country, visit www.unep.org/transport/pcf.v.

Mais il y a progrès – en Afrique, par exemple

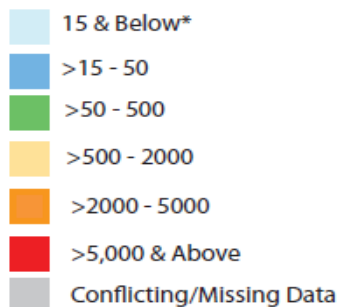
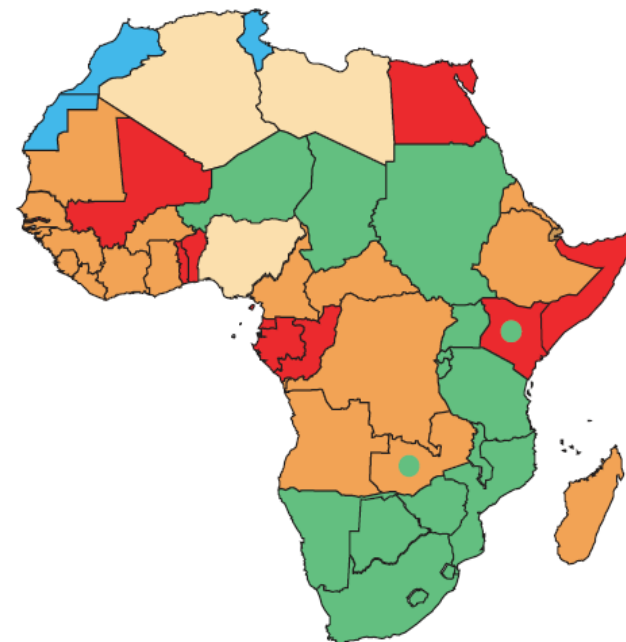
2002



February 2009



2013



Recommandations

- Mise en oeuvre de **50 ppm** pour l'objectif de véhicules plus propres
- Pour la flotte de véhicules existants, **inspection et entretien pour** réduire les émissions
- **Approche multipartite**
- Saisir des **données correctes** sur les véhicules importés
- Soutien aux politiques qui favorisent l'efficacité de la consommation de carburant
- La **sensibilisation** est essentielle





Unité Transport

Division de la Technologie, de l'industrie et de
l'économie

Programme des Nations Unies pour l'Environnement
(PNUE)

P.O. Box 30552

00100 Nairobi

Kenya

E-mail : Jane.Akumu@unep.org

Web: <http://unep.org/transport/>

www.globalfueleconomv.org

