

Véhicules d'occasion et environnement

Aperçu global des véhicules utilitaires légers d'occasion - Flux, échelle et réglementation

Principales Conclusions

Le rapport présente les conclusions principales suivantes:

Le parc automobile mondial de véhicules légers (VL) **devrait doubler d'ici 2050**. Environ 90 % de cette croissance proviendra des pays non-membres de l'OCDE qui importent un grand nombre de véhicules d'occasion.

En dépit du rôle majeur qu'ils jouent dans les accidents de la route, la pollution de l'atmosphère et les efforts pour atténuer le changement climatique, aucun accord régional ou mondial n'a encore été conclu sur le commerce et la circulation des véhicules d'occasion.

Les **trois principaux exportateurs de véhicules d'occasion** que sont l'Union Européenne (UE), le Japon et les États-Unis d'Amérique (USA) ont **exporté 14 millions de véhicules légers d'occasion (VUL) dans le monde entre 2015 et 2018**. L'UE était le plus grand exportateur avec 54 % du total, suivie du Japon (27 %) et des États-Unis (18 %).

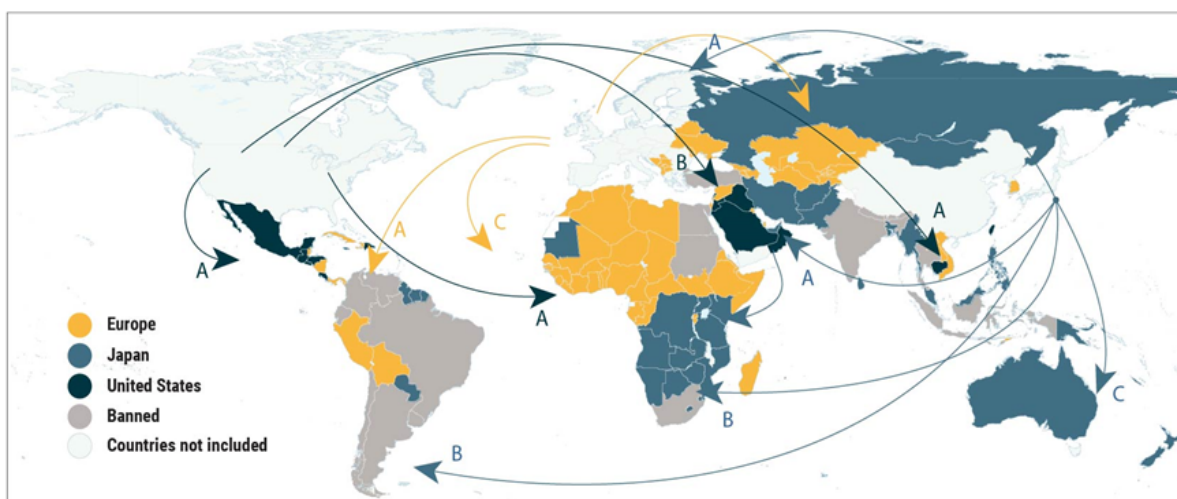
Les principales destinations des véhicules d'occasion en provenance de l'UE sont l'Afrique de l'Ouest et du Nord, le Japon exporte principalement vers l'Asie et l'Afrique de l'Est et du Sud et les États-Unis vers le Moyen-Orient et l'Amérique centrale.

Soixante-dix pour cent des véhicules légers exportés sont destinés aux pays en développement. L'Afrique a importé le plus grand nombre (40 %) au cours de la période étudiée, suivie par l'Europe de l'Est (24 %), l'Asie-Pacifique (15 %), le Moyen-Orient (12 %) et l'Amérique latine (9 %).

Les principales préoccupations sont les suivantes :

- **les émissions polluantes et climatiques des véhicules d'occasion ;**
- **la qualité et la sécurité des véhicules d'occasion ;**
- **la consommation d'énergie ;**
- **et les coûts d'utilisation des véhicules d'occasion.**

Ce commerce doit être supervisé. La réglementation est primordiale pour garantir la qualité des véhicules et réduire la pollution atmosphérique (urbaine) et les émissions climatiques mondiales.



Source : PNUE, sur la base des données recueillies auprès des principaux exportateurs, 2017

A (20.000-145.000) B (145.000-270.000) C (Higher than 270.000)

La plupart des pays en développement disposent d'une réglementation limitée, voire inexistante, sur la qualité et la sécurité des véhicules d'occasion importés et les règles existantes sont souvent mal appliquées. **De même, peu de pays développés disposent de restrictions limitant l'exportation de véhicules d'occasion.**

Les réglementations peuvent prendre de nombreuses formes, allant des interdictions complètes d'importation aux restrictions d'âge, en passant par les incitations fiscales, l'étiquetage et les exigences de sensibilisation. Les réglementations réduisent les importations de véhicules d'occasion anciens et polluants et encouragent l'importation de véhicules d'occasion plus propres, y compris les véhicules à très faibles émissions ou sans émissions.

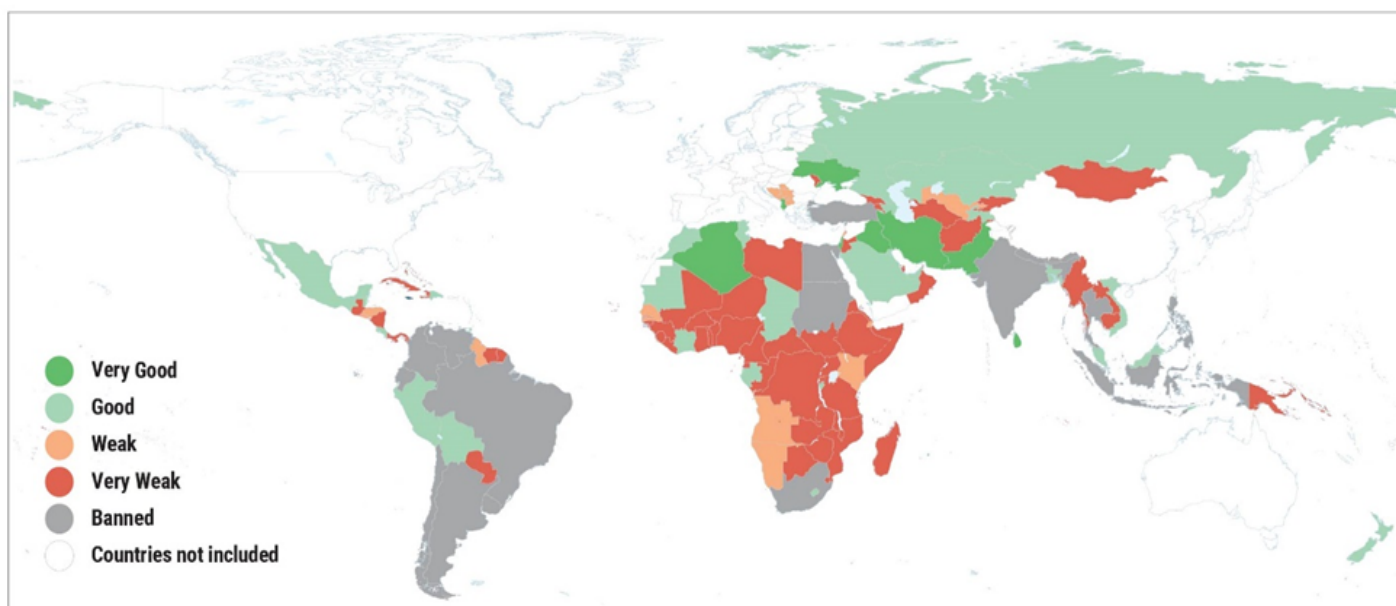
Sur les 146 pays étudiés dans le rapport, 18 ont **adopté une interdiction complète de l'importation de véhicules d'occasion.** Si les interdictions empêchent les véhicules d'occasion anciens et polluants d'entrer sur les marchés, elles peuvent également limiter l'accès abordable aux technologies de pointe, en particulier lorsque les nouveaux véhicules sont importés ou produits suivant des normes et des régimes politiques peu rigoureux. De nombreux pays bloquent l'importation de véhicules d'occasion

non seulement pour des raisons de protection de l'environnement et de sécurité, mais aussi pour protéger leur propre industrie manufacturière. Sur les 146 pays étudiés, 66 limitent l'âge des véhicules importés. Ces restrictions d'âge sont populaires en partie parce qu'elles peuvent être facilement appliquées. Elles varient de trois à quinze ans.

Peu de pays ont adopté des **normes d'émissions pour les véhicules d'occasion.** Sur les 146 pays étudiés, 28 ont adopté des normes d'émission pour les véhicules et 100 pays n'en disposent pas. Les autres ont interdit l'importation de véhicules d'occasion.

Les politiques fiscales peuvent être un moyen efficace de réglementer l'importation des véhicules d'occasion. Il s'agit par exemple d'une imposition en fonction de l'âge, d'un droit d'accise progressif basé sur les émissions de CO2 ou la taille du moteur, et d'exemptions pour des véhicules particuliers, tels que les véhicules électriques et hybrides.

Certains pays ont recours à **des interdictions sélectives**, par exemple en interdisant l'accès des centres-villes aux véhicules diesel dépassant un certain âge. Certains pays ont introduit **l'étiquetage obligatoire des véhicules d'occasion**, pour indiquer aux utilisateurs la consommation en carburant et les émissions d'un véhicule.



Ce rapport a comparé et combiné les différentes mesures en **une vue d'ensemble qui montre la situation réglementaire actuelle des véhicules d'occasion.**

Cette analyse révèle qu'environ deux tiers des pays étudiés (81 sur 146) disposent de politiques « faibles » ou « très faibles » pour réglementer l'importation des véhicules d'occasion. Environ un tiers (47 pays) disposent de « bonnes » ou « très bonnes » politiques. Alors que 60 % des immatriculations annuelles en Afrique concernent des véhicules d'occasion, seuls neuf (09) pays sur 54, soit environ 17 %, disposent d'un « bon » ou « très bon » cadre réglementaire pour les importations de véhicules d'occasion. Les analyses montrent une faible harmonisation entre les pays.

L'écart entre les mesures politiques en vigueur entre les marchés d'exportation et d'importation a conduit à un commerce mondial de véhicules d'occasion obsolètes, vieillissants, dangereux et polluants.

Si une grande partie des véhicules d'occasion commercialisés répondent à des normes avancées et contribuent à un accès abordable à des véhicules dotés de fonctions environnementales avancées, **une partie tout aussi importante ne répond pas aux exigences environnementales de base et contribue largement à la pollution atmosphérique et aux émissions climatiques dans les pays bénéficiaires.**

La plupart des marchés en développement importent aujourd'hui des véhicules qui ne seraient pas autorisés à circuler sur les routes des pays exportateurs.

Plus un pays importateur est rigoureux en matière de réglementation sur l'importation de véhicules d'occasion et de technologies associées, plus la technologie automobile introduite sur le marché national est propre et efficace. Lorsqu'ils sont associés à une qualité de carburant appropriée dans le pays importateur, les véhicules d'occasion qui répondent aux normes d'émission peuvent réduire l'impact des émissions de CO2 et d'autres gaz. La sécurité routière peut également être renforcée.

Certains pays ont mis en place des mesures d'incitation à **l'importation de véhicules électriques**

hybrides (HEV) et électriques (EV) d'occasion, ce qui a permis de passer à des parcs automobiles plus propres. Certains pays qui avaient interdit l'importation de tous les véhicules d'occasion autorisent désormais les véhicules électriques hybrides d'occasion ou les véhicules entièrement électriques.

Le rapport présente **trois études de cas** qui fournissent des données et des défis concrets dans le domaine du commerce des véhicules d'occasion.

Kenya - plus de 95 % des véhicules actuellement ajoutés au parc automobile kenyan de véhicules légers, qui connaît une croissance rapide, sont des véhicules d'occasion importés, principalement du Japon. Le Kenya a imposé une limite d'âge de 8 ans maximum pour les véhicules d'occasion importés. Ainsi, la majorité des véhicules importés ont environ 7 ans.

Le parc automobile kenyan est relativement jeune et propre par rapport à ceux des autres pays de la région, notamment l'Ouganda et le Rwanda qui importent également des véhicules d'occasion du Japon. L'Ouganda a imposé une limite d'âge de 15 ans pas plus tard qu'en 2019. Le Rwanda, quant à lui, n'a pas de limite d'âge pour les véhicules d'occasion importés. **Ainsi, les parcs de l'Ouganda et du Rwanda sont beaucoup plus anciens que celui du Kenya. Par conséquent, la consommation moyenne de carburant et les émissions de CO2 sont environ un quart plus élevées qu'au Kenya.**

Les Pays-Bas - sont un grand exportateur de véhicules d'occasion via leurs ports de Rotterdam et d'Amsterdam, avec 35 000 véhicules exportés vers l'Afrique de l'Ouest en 2017-2018. La plupart de ces véhicules ne disposaient pas d'un certificat de contrôle technique valide au moment de l'exportation. La plupart d'entre eux avaient entre 16 et 20 ans et étaient en dessous de la norme d'émission des véhicules Euro 4. Le Maroc est une exception dans la mesure où il a mis en place des normes Euro 4 et le Ghana a mis en place des politiques d'âge et de fiscalité qui se traduisent par l'importation de véhicules d'occasion aux normes Euro 4.

En décembre 2019, l'Inspection de l'environnement humain et des transports du ministère néerlandais des Infrastructures et de la gestion de l'eau a testé 160 véhicules dans le port d'Amsterdam destinés à l'exportation vers l'Afrique. Plus de 80% des véhicules étaient en dessous de la norme Euro 4 et la plupart des véhicules n'avaient pas de certificats de circulation routière valides. Un grand nombre d'entre eux ont vu leurs principaux équipements d'émission et de sécurité retirés ou ne fonctionnant pas.

En 2021, les pays ouest-africains, coordonnés par l'organisme de coopération régionale CEDEAO, introduiront des exigences minimales pour les véhicules d'occasion. La plupart des véhicules actuellement exportés des Pays-Bas ne répondront pas à cette exigence.

Maurice - est un petit État insulaire en développement qui a introduit avec succès un ensemble de politiques visant à améliorer la qualité des véhicules d'occasion. Maurice n'autorise que les véhicules d'occasion dont l'âge ne dépasse pas 3 ans. Elle a également introduit un système d'imposition des véhicules basé sur le CO2 et mis en place un système de vérification et d'inspection des véhicules d'occasion. Récemment, Maurice a introduit des incitations fiscales pour les véhicules à faibles et sans émissions. Ainsi, elle a connu une augmentation importante des importations de véhicules électriques (hybrides) d'occasion.

Recommandations

Des **recherches supplémentaires** sont nécessaires pour détailler davantage les impacts du commerce des véhicules d'occasion, y compris celui des véhicules d'occasion lourds.

Au niveau mondial et/ou régional, des réglementations harmonisées devraient être élaborées pour réglementer le commerce des véhicules d'occasion afin de mettre un terme au commerce de ceux qui sont obsolètes, dangereux, sales et défectueux. La réglementation devrait comprendre des mesures visant à garantir que les véhicules d'occasion contribuent de manière significative au passage à une mobilité plus propre, plus sûre et plus abordable.

Les réglementations devraient être progressivement renforcées au cours de la prochaine décennie. **Il convient de promouvoir les véhicules d'occasion à faibles et sans émissions comme un moyen abordable pour les pays à revenu intermédiaire et faible d'accéder aux technologies de pointe.**

Les pays exportateurs et importateurs ont une responsabilité partagée d'améliorer et de réglementer les véhicules d'occasion afin de minimiser leurs impacts négatifs.

Un solide **mécanisme d'application et d'exécution** devrait être mis en place pour vérifier le respect et l'application des règlements convenus.