cfao MOBILITY



Vers une mobilité plus sûre, plus propre et accessible en Afrique

WITH AFRICA
FOR AFRICA



Sommaire

Introduction
Mobilités africaines : comprendre pour agir 6

Chapitre 1
Agir pour une mobilité plus sûre 16

Chapitre 2
Relever les défis pour une mobilité accessible 32

Chapitre 3
Construire une transition vers une mobilité plus propre 52

Chapitre 4
Nos enseignements et conclusions 70

Andrew Velleman

Directeur général CFAO Mobility South Africa



L'Afrique du Sud démontre qu'il est possible de bâtir en Afrique une filière automobile mature, de la distribution aux services de maintenance et au financement, jusqu'à la production industrielle de véhicules et de composants. C'est tout un écosystème créateur d'emplois qualifiés, de transfert de technologies et de valeur ajoutée locale qui poursuit son développement.

Cet écosystème ne se décrète pas, il se structure et se régule. Il suppose un cadre politique courageux, capable d'encadrer l'importation massive de véhicules d'occasion pour attirer les investisseurs industriels et bâtir un cercle vertueux : un marché du neuf dynamique qui génère son propre parc d'occasion fiable et sécurisé.

Face aux enjeux climatiques, notre défi est la transition vers des motorisations plus propres qui se développeront si elles restent compatibles avec la réalité économique des particuliers et des professionnels.

En tant qu'acteur engagé sur l'ensemble de cette chaîne de valeur, c'est ce modèle d'équilibre que nous nous attachons à construire au quotidien.

JOHANNESBURG - AFRIQUE DU SUD

Marc Hirschfeld

Directeur général CFAO Mobility Africa



L'Afrique subsaharienne vit aujourd'hui un paradoxe : la modernisation des infrastructures routières combinée à un parc de véhicules encore vétuste qui accroît l'insécurité sur les routes de façon critique et aggrave la pollution urbaine.

Face à ce constat, le renouvellement du parc automobile constitue un enjeu majeur pour accompagner le développement d'une mobilité plus sûre, plus propre et plus valorisante pour les grandes villes africaines.

La mobilité n'est pas un luxe, mais un prérequis absolu au développement. L'accès à la santé, à l'éducation et aux marchés économiques dépend directement de la capacité des personnes et des biens à se déplacer de manière fluide et sûre.

Face à l'ampleur des enjeux de mobilité, ce livre blanc est une invitation au dialogue et à l'action. C'est par la coopération entre acteurs publics, institutions financières et opérateurs privés que nous pourrons hisser le Continent vers de meilleurs standards et permettre à la mobilité d'exercer pleinement son rôle, celui d'un véritable levier de prospérité.

ABIDJAN - CÔTE D'IVOIRE

Introduction

Mobilités africaines : comprendre pour agir



KINSHASA - RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO

Bien souvent, la mobilité est d'abord perçue à travers sa dimension la plus visible : l'infrastructure ou le véhicule. Pourtant, disposer d'une route ou d'un moteur ne permet pas forcément d'être en mesure de se déplacer. La mobilité désigne plus largement la capacité effective des personnes et des biens à circuler. Comme le souligne la Banque mondiale, le transport n'a de valeur que par l'accès qu'il ouvre à l'emploi, aux soins, à l'éducation et aux opportunités économiques. L'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) rappelle, de son côté, que cette accessibilité constitue un indicateur décisif de la performance d'un territoire.

Il convient donc de distinguer l'offre matérielle de transport de la possibilité réelle d'en bénéficier. Une route peut exister sans produire de mobilité si le coût du trajet est prohibitif. Un véhicule peut être disponible sans être réellement utile s'il ne peut être financé. Un réseau peut être en place sans offrir de solution fiable, faute de sécurité, de maintenance, d'énergie ou de continuité de service. La mobilité ne peut pas non plus être pensée au seul prisme de l'intensification des flux : elle doit s'organiser dans des conditions compatibles avec les exigences de sécurité, de santé publique et de soutenabilité environnementale.

Dans cette perspective, la mobilité doit être pensée comme un écosystème complet. Son efficacité dépend de l'articulation de plusieurs conditions : des infrastructures connectées, des véhicules adaptés, une énergie disponible, une maintenance rigoureuse, des pièces de rechange certifiées, des solutions de financement, des compétences techniques et un cadre de sécurité effectivement appliqué. La défaillance d'un seul de ces éléments suffit à affaiblir l'ensemble.

Pour un acteur comme CFAO Mobility, agir sur la mobilité consiste à fiabiliser des maillons essentiels de cette chaîne - le véhicule, sa maintenance et les compétences techniques associées - afin de contribuer, aux côtés des autres parties prenantes, à un service de transport pérenne, fiable et performant.

Portrait chiffré de la mobilité africaine

La mobilité africaine reste marquée par des fragilités structurelles profondes. Sécurité routière, dépendance à la route face au déficit d'infrastructures, pression environnementale : autant de déséquilibres qui continuent de peser sur le développement du Continent.

SÉCURITÉ



Plus de **700 personnes** meurent chaque jour sur les routes du Continent.[1] C'est le taux de mortalité le plus élevé au monde.[2]



Le Continent concentre **24 %** des décès routiers mondiaux, alors qu'il représente moins de **4 %** du parc mondial de véhicules motorisés.[1]



+17 %

C'est l'augmentation du nombre de décès dus aux accidents de la route dans la Région africaine de l'Organisation mondiale de la santé (OMS), entre 2010 et 2021.[2] Cette région regroupe 47 pays en Afrique subsaharienne. La tendance mondiale est pourtant en baisse de 5 %.

ACCESSIBILITÉ ET FINANCEMENT



En Afrique subsaharienne, l'achat d'un véhicule à crédit formel ne concerne qu'environ **12 %** des acheteurs.

Aux États-Unis, il atteint 36,5 % pour les véhicules d'occasion et près de 80 % pour les véhicules neufs.[3]



3 % du PIB

C'est le niveau moyen des investissements réels en infrastructures entre 2016 et 2020 sur le Continent, tous financeurs confondus.[4]



Le Continent aurait besoin d'y consacrer **5,6 %** par an d'ici 2040 selon la Banque mondiale.[5]

PARC AUTOMOBILE



L'âge moyen du parc automobile est estimé entre **16 et 20 ans** en Afrique subsaharienne,[6] contre **11 ans** en Afrique du Sud.[12]



Le Continent est la première région importatrice de véhicules d'occasion au monde, avec près de **7,5 millions** d'unités importées entre 2015 et 2022, soit **33 %** des importations mondiales.[6]



80 à 90 %

de la croissance du parc automobile africain provient de véhicules d'occasion.[7]

ENVIRONNEMENT

Jusqu'à **80 %**
des véhicules d'occasion exportés vers les pays en développement ne respectent pas les standards en vigueur dans les pays exportateurs.[8]



En Afrique subsaharienne, près **d'une personne sur deux** respire un air dont la concentration en particules fines est au moins cinq fois supérieure au niveau recommandé par l'OMS.[5]

+34 %
C'est le taux d'augmentation des émissions de CO_2 dues aux transports en Afrique entre 2010 et 2021, soit l'une des croissances les plus rapides au monde.[9]

USAGES

Plus d'**1 milliard**
de personnes sur
1,5 milliard
marchent ou pédalent quotidiennement sur le Continent.[10]

74 %, c'est le pourcentage de routes sans trottoirs en Afrique.
92 % des routes ne disposent pas de passages piétons.[10]

80 %
C'est la part du transport de marchandises assurée par le transport routier sur le Continent[9], contre près de 26 % dans l'Union européenne.[11]

PRODUCTION

L'Afrique du Sud fait figure d'exception. Avec plus de
618 000 véhicules produits en 2025, le pays représente la moitié de la production automobile africaine.[12]

Avec plus de
500 000 véhicules produits en 2025, le Maroc s'impose comme l'autre grand pôle industriel du Continent.[12]

Près de
1,3 million
de véhicules neufs ont été vendus en Afrique en 2025, dont près de 600 000 en Afrique du Sud, 235 000 au Maroc et plus de 160 000 en Égypte. À eux trois, ces marchés représentent près de 78 % des ventes de véhicules neufs du Continent.[13]

1 *Rapport Afrique sécurité routière 2025*, SSATP / Banque mondiale, 2025.
2 *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2023*, Organisation mondiale de la santé, 2023.
3 *Sub-Saharan Africa Automotive Market Size & Share Analysis*, Mordor Intelligence, 2026 ; State of the Automotive Finance Market, Experian, 2026.
4 *Africa's Development Dynamics 2025: Infrastructure, Growth and Transformation*, AUC / OECD, 2025.
5 *Accelerating Access to Clean Air for a Livable Planet*, Banque mondiale, 2025 ; State of Global Air 2025, Health Effects Institute, 2025.
6 *Used Vehicles and the Environment: Update and Progress 2024*, PNUE, 2024.
7 *Safer and Cleaner Used Vehicles for Africa*, PNUE, 2023.
8 *New UN Report Details Environmental Impacts of Export of Used Vehicles to Developing World*, PNUE, 2020, mis à jour en 2024.
9 *UN Sustainable Transport Africa Report, Nations Unies* / UNECA, 2024.
10 *Pan African Action Plan for Active Mobility*, PNUE / ONU, 2024.
11 *Freight Transport Statistics: Modal Split*, Eurostat, 2026.
12 *Automotive Trade Manual*, Naamsa, 2026.
13 *Registrations or Sales of New Vehicles: All Types, 2025*, OICA, 2026.

Une multitude de défis face à la pression démographique

Appréhender la mobilité en Afrique exige de se défaire d'une vision monolithique. Le Continent est un patchwork de territoires où coexistent des réalités radicalement opposées : des mégapoles côtières en surchauffe, connectées aux flux mondiaux, et d'immenses zones rurales enclavées, où le silence des pistes contraste avec le tumulte urbain. Pourtant, un dénominateur commun traverse ces environnements disparates : une transformation démographique majeure qui redessine en profondeur l'occupation des sols.

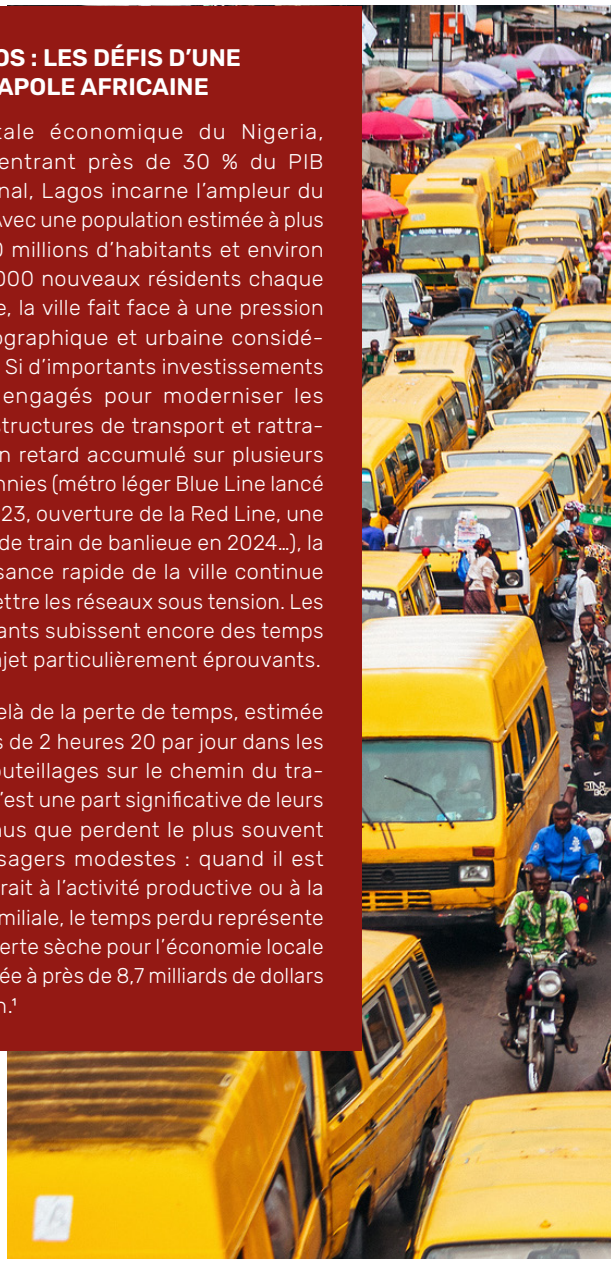
Dans les grandes villes, la densification rapide, couplée à une urbanisation soutenue, crée un besoin massif et incompressible de déplacements. Le rythme de l'installation des populations a souvent devancé le développement des infrastructures. Les nouveaux quartiers se développent là où l'espace est disponible, parfois loin des principaux pôles d'emploi, sans que les réseaux ne s'étendent assez vite pour absorber les nouveaux trajets quotidiens, créant un décalage structurel entre les zones d'habitation et les bassins d'emploi.

Le résultat de cette équation ? La saturation. Dans ces capitales économiques, la congestion est une charge quasi permanente qui pèse sur la productivité. Ce phénomène a un coût tangible : il détruit de la valeur, consomme du temps utile et grève le budget des ménages. Le défi premier n'est donc pas de susciter la mobilité, car le besoin est manifeste, mais de la structurer pour qu'elle cesse d'être un frein au développement.

LAGOS : LES DÉFIS D'UNE MÉGAPOLE AFRICAINE

Capitale économique du Nigeria, concentrant près de 30 % du PIB national, Lagos incarne l'ampleur du défi. Avec une population estimée à plus de 20 millions d'habitants et environ 600 000 nouveaux résidents chaque année, la ville fait face à une pression démographique et urbaine considérable. Si d'importants investissements sont engagés pour moderniser les infrastructures de transport et rattraper un retard accumulé sur plusieurs décennies (métro léger Blue Line lancé en 2023, ouverture de la Red Line, une ligne de train de banlieue en 2024…), la croissance rapide de la ville continue de mettre les réseaux sous tension. Les habitants subissent encore des temps de trajet particulièrement éprouvants.

Au-delà de la perte de temps, estimée à plus de 2 heures 20 par jour dans les embouteillages sur le chemin du travail, c'est une part significative de leurs revenus que perdent le plus souvent les usagers modestes : quand il est soustrait à l'activité productive ou à la vie familiale, le temps perdu représente une perte sèche pour l'économie locale estimée à près de 8,7 milliards de dollars par an.[1]



1 Danne Institute for Research / Financial Derivatives Company.

L'ingéniosité locale : une réponse agile mais précaire

Face au besoin massif de déplacement et à l'insuffisance historique des réseaux publics formels, le Continent démontre sa capacité d'adaptation à travers la vitalité du secteur informel. Avant même que les grands plans de mobilité ne sortent de terre, une myriade d'opérateurs privés (taxis collectifs, minibus, motos-taxis) tissent une toile dense en guise d'alternative. Cette « débrouillardise », une réponse pragmatique qui assure le « dernier kilomètre », dessert les quartiers périphériques oubliés et offre une flexibilité que le transport lourd peine à égaler.

Cependant, cette agilité ne doit pas masquer la fragilité du système. Si l'initiative locale permet de maintenir la ville en mouvement, elle ne remplace pas une mobilité structurée. Ce système « D » opère souvent en marge de toute régulation, dans une logique de survie économique immédiate qui sacrifie les impératifs de long terme. La fragmentation de l'offre complique l'organisation des flux, limite la professionnalisation du secteur et rend plus difficile l'élévation des standards de sécurité et de qualité. Les conséquences sont lourdes : une accidentologie élevée liée à la prise de risque, une instabilité sociale pour les travailleurs du secteur et une pollution accrue. Si la ressource est là, l'enjeu est donc d'intégrer cette énergie entrepreneuriale à un cadre plus formel, transparent et donc plus sûr.

LES BODA-BODAS, TRANSPORTS SEMI-FORMELS OMNIPRÉSENTS À KAMPALA

À Kampala, en Ouganda, les motos-taxis sont utilisés par près de 70 % de la population, ce qui lui permet d'échapper à la congestion des grands axes. Avec environ 150 000 chauffeurs, ce secteur est vital pour l'emploi des jeunes dans un pays où 78 % de la population a moins de 30 ans.[1] Toutefois, face à une accidentologie critique où les motocyclistes sont impliqués dans une part majeure des décès urbains[2], la demande évolue. Le succès d'initiatives formelles comme celle de l'entreprise SafeBoda, qui résiste à tout assaut de concurrents, repose sur une exigence nouvelle de sécurité des passagers. En plébiscitant ces chauffeurs formés, identifiés et casqués, les usagers envoient un signal clair : la possibilité de se déplacer ne suffit plus, le marché attend fiabilité et sécurité physique.[3]

LES « ESPRITS DE MORT », MINIBUS INDISPENSABLES À KINSHASA

À Kinshasa, les minibus-taxis privés surnommés « Esprits de mort », en raison des accidents auxquels ils sont associés, assurent une part essentielle des déplacements quotidiens. En 2014, le gouvernement a lancé le programme « Esprit de vie », destiné à remplacer progressivement ces véhicules vieillissants par des bus neufs. Mais ce renouvellement est resté partiel. Environ 1 200 véhicules réaliseraient un tiers des trajets motorisés dans la ville. Souvent importés d'occasion, âgés de 15 à 20 ans, ces minibus exploités par des opérateurs privés peuvent transporter une vingtaine de passagers, voire plus, et desservent surtout des trajets courts, notamment autour de Gombe et N'djili. Leur rôle est prépondérant dans une capitale où l'offre formelle reste insuffisante. Mais leur vétusté, leur maintenance limitée et l'attente parfois supérieure à une heure rappellent la fragilité d'un système porté là encore par la débrouillardise plus que par l'organisation.[4]

1 Banque mondiale.

2 Données d'accidentologie locales (Kampala).

3 Données SafeBoda / Uganda Parliamentary Forum on Youth Affairs.

4 *Role of Informal Paratransit Report,* Africa Urban Mobility Observatory / Transport Links.

Contraste rural : quand la mobilité est facteur de survie

Si les métropoles luttent contre la saturation, d'autres territoires font face à des situations inverses : l'absence de liaisons dans des zones rurales peu denses, éloignées des grands centres urbains. Dans ces vastes zones enclavées, le Continent rural vit souvent sous la tyrannie des distances, où chaque kilomètre parcouru est une épreuve.

L'analyse des zones les plus isolées permet de tirer une conclusion nette : sans mobilité, le développement et l'accès aux services essentiels (santé, éducation, marchés) se dégradent rapidement. Lorsque les déplacements sont entravés, que ce soit par manque de routes carrossables ou par insécurité, c'est l'accès aux droits fondamentaux qui disparaît. L'accès à la santé devient aléatoire : une urgence médicale se transforme trop souvent en fatalité, faute de transport. L'éducation recule également, car la dangerosité ou l'impraticabilité des routes en saison des pluies éloigne durablement les enfants des écoles. Enfin, c'est l'économie locale qui s'asphyxie. Sans logistique fiable, les producteurs agricoles ne peuvent écouler leurs récoltes vers les marchés urbains, restant prisonniers d'une économie de subsistance. À terme, cet isolement fragilise jusqu'à la cohésion sociale : les territoires mal connectés décrochent des dynamiques nationales, nourrissant un sentiment d'abandon et alimentant une fracture durable avec les centres urbains.

Cette réalité rappelle que la route est une ligne de vie. Assurer une mobilité sûre n'est pas seulement un enjeu de transport, c'est un impératif pour garantir l'accès aux droits essentiels, soutenir l'économie locale et préserver la stabilité territoriale.

L'IMPOSSIBLE MOBILITÉ DES HABITANTS DES ZONES RURALES SAHÉLIENNES

Les zones rurales des pays enclavés du Sahel (Mali, Burkina Faso, Niger, Tchad) illustrent les conséquences de l'isolement. Sur ce territoire immense s'étirant sur 5 500 km, la densité routière bitumée est infime, estimée autour de 0,4 % du réseau routier.[1]

Cet enclavement géographique est aggravé par des conditions climatiques extrêmes et par une insécurité armée chronique qui cible les axes de déplacement. Cette immobilité subie a des répercussions humanitaires directes : la fermeture de plus de 9 900 écoles et 922 centres de santé dans la région.[2]



1 Policy Center for the New South, 2025

2 Bureau de la coordination des affaires humanitaires des Nations Unies (OCHA).

Des routes modernes exigent un parc automobile renouvelé



Pour répondre simultanément à la saturation urbaine et à l'enclavement rural, les pouvoirs publics multiplient les initiatives. La nécessité structurelle se matérialise par le déploiement de politiques de grands travaux : élargissement des corridors routiers, construction d'échangeurs et introduction de systèmes de transport de masse. Ces projets sont cruciaux car ils prouvent que lorsque l'État prend la main par une planification volontariste, il est possible de redessiner les flux.

Cependant, l'infrastructure, aussi moderne soit-elle, ne résout pas tout. Si le « contenant » (la route) s'améliore, le « contenu » (les véhicules qui y circulent) reste le maillon faible de la chaîne. On observe ainsi un paradoxe dans certaines métropoles et sur les grands corridors logistiques : des réseaux modernisés qui doivent composer avec une flotte de véhicules héritée de standards obsolètes.

Financer des infrastructures modernes sans politique de renouvellement du parc roulant est un dispositif incomplet. Les investissements des États perdront en rentabilité tant qu'ils autoriseront la circulation de flottes de véhicules en fin de vie, lents, susceptibles de tomber en panne et de bloquer la circulation, ou de créer des accidents mortels.

À cela s'ajoute un facteur humain, la qualité de la conduite. Dans de nombreux contextes, les conducteurs apprennent encore largement par eux-mêmes et la connaissance du code de la route reste inégale, ce qui accroît les comportements à risque et limite encore davantage les bénéfices attendus des infrastructures modernes.

L'équation de la mobilité pérenne ne peut se résoudre uniquement par le béton et l'asphalte ; elle exige une approche globale intégrant la qualité du matériel roulant, la formation des conducteurs et le respect des règles de circulation. Sans renouvellement du parc et sans montée en compétence des usagers de la route, le coût humain restera inacceptable et le retour sur investissement des infrastructures publiques plafonné.

LES DÉFIS DE LA MOBILITÉ URBAINE

En Ouganda, l'Expressway Kampala-Entebbe est la première autoroute à péage du pays. Cet axe moderne à quatre voies a été conçu pour désengorger la congestion entre la capitale et l'aéroport international d'Entebbe. Mais son exploitation a rapidement isolé deux facteurs majeurs d'accidents, régulièrement traités par Egis Road Operation Uganda dans ses campagnes de prévention : le comportement des usagers et l'état des pneus, trop souvent dégradés. À 100 km/h, l'échauffement par l'asphalte moderne de gommes déjà usées devient un piège mortel.[1] À cela s'ajoute, sur les axes rapides, le risque créé par les écarts de vitesse entre véhicules récents et véhicules vieillissants.

Le constat vaut aussi pour les infrastructures urbaines, lorsque l'indiscipline des usages vient neutraliser l'ingénierie. À Dar es Salaam, le Bus Rapid Transit a été conçu pour réduire la congestion et réorganiser les déplacements sur des couloirs dédiés. Son lancement en 2016 avait permis de réduire de 90 minutes par jour le temps de trajet aller-retour sur le corridor concerné.[2] Pourtant, les autorités alertent encore régulièrement sur les comportements des motos et tricycles qui, pour échapper aux bouchons, empruntent en toute illégalité les voies réservées, provoquant des accidents et perturbant le fonctionnement du système.[3]

1 *Egis Road Operations Celebrates One Year with a Collection of Shs34b from Kampala-Entebbe Expressway*, Kampala-Entebbe Expressway, 2023.

2 *Transforming Dar es Salaam's Road Transport*, Banque mondiale, 2017.

3 *Safety Evaluation of the First Bus Rapid Transit System in Dar es Salaam*, Transportation Research Record, 2023.





Le coût humain de l'insécurité des transports

Les statistiques d'accidentologie sur le Continent mettent en évidence l'urgence : la route tue, et elle tue massivement. Ce fléau est la conséquence directe d'un système où la sécurité n'est pas suffisamment prise en compte. Si l'état des infrastructures et les comportements humains jouent un rôle indéniable, la défaillance technique des véhicules constitue un facteur aggravant déterminant.

Le parc roulant, dominé par des véhicules d'occasion en fin de vie, présente des lacunes techniques critiques. Pièces de rechange contrefaites, systèmes de freinage obsolètes, pneus usés, absence de système de freinage antiblocage (ABS) ou d'airbags, éclairage défaillant ; autant de manquements qui transforment la moindre erreur de conduite en drame. Lorsqu'un véhicule techniquement dégradé circule dans un environnement dense, il devient un danger public immédiat, renforcé par l'absence d'infrastructures sécurisées et le manque de formation des chauffeurs.

Les victimes sont majoritairement les usagers les plus vulnérables : piétons, cyclistes et motocyclistes paient le prix fort de cette insécurité systémique. Cette vulnérabilité est une constante tragique à travers le Continent : à Kampala, ces usagers représentent 94 % des décès enregistrés[1] ; au Kenya, les rapports 2024 de l'Autorité nationale des transports et de la sécurité routière[2] confirment qu'ils constituent la majorité des victimes, loin devant les automobilistes ; tandis qu'au Ghana, ils constituent près de 70 % des personnes tuées sur la route.[3]

C'est avant tout un drame humain et familial et c'est aussi une perte économique pour les nations, les victimes étant souvent de jeunes actifs. Cette insécurité a donc un coût financier direct pour les ménages et les entreprises. Selon la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique (UNECA), le coût des accidents de la route peut ainsi atteindre 5 % du PIB des pays africains chaque année.[4] Sécuriser la mobilité est avant tout un enjeu humain, mais également un enjeu économique.

1 Données d'accidentologie locales, Kampala.

2 *Road Safety Situation Report, National Transport and Safety Authority (NTSA)*, Kenya, 2024.

3 *Provisional Stats 2024, National Road Safety Authority (NRSA)*, Ghana, 2024.

4 *Road Safety Performance Review*, UNECA, 2024.

Pollution de l'air : une urgence sanitaire invisible

Parallèlement à l'insécurité physique, un autre danger, plus insidieux mais tout aussi mortel, guette les populations urbaines : la pollution atmosphérique. Dans les grandes métropoles africaines, elle tient largement à la pression du trafic routier, dans un contexte où l'industrialisation lourde occupe souvent une place moins structurante que dans d'autres régions du monde.

À Nairobi, le trafic contribue à 40 % des émissions polluantes.[1] À Lagos, il est aussi identifié comme la source principale de particules fines (PM2,5).[2] Principale coupable là encore : la structure du parc automobile, dont la vétusté des véhicules est directement pointée du doigt par la Banque mondiale[3] comme cause majeure de la détérioration de la qualité de l'air.

En effet, l'importation massive de véhicules diesel anciens, souvent âgés de plus de 15 ans, combinée à l'utilisation de carburants de qualité inégale, crée un cocktail toxique. Ces véhicules, fréquemment dépourvus de leurs pots catalytiques (retirés pour la revente du métal précieux ou jamais remplacés), rejettent des quantités importantes d'oxydes d'azote et de particules fines directement au niveau des voies respiratoires des passants.

Cette pollution ne connaît pas de frontières sociales, mais elle affecte particulièrement les travailleurs de la rue, les commerçants et les enfants. Les conséquences sanitaires se chiffrent en augmentation des maladies respiratoires chroniques, des asthmes et des pathologies cardiovasculaires. Le rapport State of Global Air 2024 souligne d'ailleurs que la pollution de l'air est devenue le deuxième facteur de risque de décès sur le Continent, aggravée par l'urbanisation rapide.[4]

Agir pour la mobilité, c'est également s'attaquer à cette source d'émissions. On ne peut bâtir des villes durables et vivables si elles demeurent asphyxiées par des « épaves roulantes », qui constituent une bombe sanitaire à retardement.


NAIROBI - KENYA

1 *World Air Quality Report 2023-2024*, IQAir.

2 *Clean Air Fund,* 2024.

3 *Côte d'Ivoire Country Climate and Development Report,* World Bank Group, 2023.

4 *State of Global Air Report 2024,* Health Effects Institute (HEI), 2024.

01

Agir pour une mobilité plus sûre



ABIDJAN - CÔTE D'IVOIRE

Le Continent demeure la région du monde la plus durement touchée par la mortalité routière. La nécessité de mouvement, en forte croissance, se heurte chaque jour à une insécurité systémique, qui frappe d'abord les usagers les plus vulnérables et pèse lourdement sur les sociétés africaines.

En premier lieu, la modernisation accélérée des infrastructures, pourtant indispensable au désenclavement, ne s'accompagne pas toujours d'une amélioration équivalente des véhicules qui les empruntent. Elle peut au contraire accroître les risques lorsque le parc roulant, vieillissant ou mal entretenu, n'est pas adapté aux nouvelles conditions de vitesse et de trafic. À cela s'ajoutent d'autres fragilités : les limites de la formation des conducteurs, la fiabilité insuffisante d'une maintenance encore souvent exercée dans des conditions précaires, la qualité des pièces de rechange non tracées, la faiblesse du contrôle technique et l'application encore inégale des règles de circulation.

Pour CFAO Mobility, sortir de cette vulnérabilité suppose d'élever les standards à chaque maillon de la chaîne de sécurité. L'accessibilité des véhicules, notamment d'occasion, ne peut se faire au détriment de leur fiabilité technique et environnementale : elle appelle d'une part des critères d'importation plus exigeants et des contrôles coordonnés à l'échelle régionale, d'autre part un contrôle technique réellement appliqué et des réseaux de maintenance capables de garantir la traçabilité des pièces et la qualité des interventions, et enfin le suivi des rappels constructeurs et la lutte contre la contrefaçon. Cette exigence doit s'accompagner d'un effort continu de formation des conducteurs comme des techniciens. Elle implique enfin une réponse coordonnée : une puissance publique capable de réguler, contrôler et encadrer le marché ; un secteur privé engagé pour professionnaliser les filières et diffuser, sur le terrain, une véritable culture de la responsabilité routière.

Le piège de l'accroissement du réseau

Alors que les travaux de rénovation des axes routiers progressent dans le corridor Abidjan–Ouagadougou, les accidents y sont paradoxalement plus nombreux. La Banque africaine de développement décrit ce phénomène : la mortalité routière augmente souvent au début du développement d'un réseau, car l'infrastructure progresse plus vite que la sécurité, la formation ou l'application des lois.[1] C'est le « piège de l'accroissement du réseau ».

Le constat de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) est sans appel : les décès routiers ont augmenté de 17 % dans la région africaine de l'OMS entre 2010 et 2021, alors qu'ils diminuaient globalement ailleurs.[2] Ces chiffres sont d'autant plus alarmants alors même que le Continent rénove son réseau routier pour permettre aux habitants de mieux circuler dans les villes.

L'Afrique de l'Ouest fait également face au problème des « grey dealers ». Ces importateurs ou revendeurs informels, notamment de véhicules d'occasion, opèrent souvent hors des circuits officiels de contrôle et de certification. Ils inondent le marché local de voitures anciennes, mal entretenues, parfois modifiées pour réduire leur prix ou contourner les normes de sécurité.

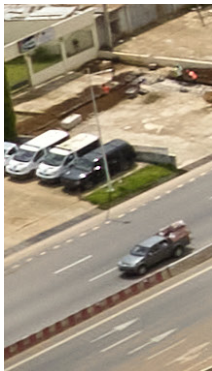
Cette dynamique contribue à accentuer le paradoxe sur les axes récemment modernisés : l'amélioration de la voirie (routes plus larges, revêtements plus lisses, meilleures connexions) permet des vitesses plus élevées et peut donner aux conducteurs un sentiment renforcé de sécurité. Or, ces mêmes usagers circulent souvent dans des véhicules anciens, aux systèmes de freinage défaillants ou dépourvus de technologies de sécurité modernes. De plus, la coexistence avec des véhicules plus récents, capables de rouler plus vite et de freiner plus court, creuse les écarts de vitesse, multiplie les dépassements et les freinages brusques, et accroît le risque d'accident. Ces risques d'accidents resteront accrus tant que les règles de sécurité, la formation et le contrôle resteront insuffisants.

LE CAS DU CORRIDOR ABIDJAN–OUAGADOUGOU

Le corridor Abidjan–Ouagadougou est une incarnation de ce paradoxe. Axe stratégique majeur de transport et de commerce entre la Côte d'Ivoire, depuis le port d'Abidjan, et le Burkina Faso, il concentre une part importante des flux routiers régionaux. Sur les deux versants du corridor, plusieurs tronçons ont été réhabilités ou renforcés.[3] Mais ces améliorations n'ont pas été accompagnées de la même manière.

Selon les évaluations de la Banque mondiale, côté ivoirien, les mesures de sécurité censées accompagner ces travaux (formation, audits et équipements) n'ont pu être que partiellement mises en œuvre, et l'institution relève que le nombre de victimes recensées a quasiment doublé en l'espace de cinq ans.[4]

Côté burkinabè, le rapport de l'institution pointe la mise en place de mesures concrètes, avec un audit, l'installation de 643 panneaux manquants ou encore le déploiement de radars. Résultat : d'après ces mêmes données, entre 2022 et 2023, les accidents, les blessés et les décès ont tous reculé.[5] Deux parties d'un même axe qui, en miroir, montrent que moderniser les routes ne suffit pas : la sécurité doit avancer au même rythme.



CÔTE D'IVOIRE : CHIFFRES ET CONTEXTE

L'analyse de la situation ivoirienne permet de mieux comprendre la dynamique du corridor : le pays en constitue le point d'ancrage sud, autour du port d'Abidjan, d'où part une partie des flux de marchandises vers le Burkina Faso. La Côte d'Ivoire a enregistré plus de 12 000 accidents et environ 1 300 décès en 2024, selon l'Office de Sécurité Routière. 90 % de ces accidents sont imputés à des comportements humains. Fin 2024, toujours selon l'Office de la Sécurité Routière, le pays constate une hausse de 14 % du nombre de tués et de 17 % du nombre de blessés par rapport à l'année antérieure. Les objectifs gouvernementaux sont de réduire de 50 % les accidents d'ici 2030.[6]

Parallèlement, le pays a poursuivi en 2025 la modernisation de son réseau routier, avec un objectif de porter ce réseau bitumé à 10 000 km. La Côte d'Ivoire réalise depuis 2011 des investissements importants, pour un montant total de 10 milliards d'euros.[7]

VERS UNE APPROCHE INTÉGRÉE

Ce phénomène n'est pas une fatalité, mais il appelle une stratégie globale. Pour que la modernisation du réseau produise ses effets, elle doit s'accompagner d'un renforcement des contrôles, d'une mise à niveau du parc automobile et d'un effort continu de formation. Des mesures nationales, comme le permis à points, le renouvellement des flottes de transport ou la professionnalisation des conducteurs, peuvent ainsi réduire le décalage entre modernisation des infrastructures et sécurité des usages.

1 *Cadre et lignes directrices en matière de sécurité routière,* Département Infrastructure et Développement urbain / Banque africaine de développement, 2020.

2 *Road Traffic Deaths Rise in the African Region, but Down Globally*, *WHO Report*, Organisation mondiale de la santé (OMS), 2024.

3 *Rapport de mise en œuvre du Programme économique régional de l'UEMOA en Côte d'Ivoire*, Direction générale de l'Économie, 2021.

4 *Transport Sector Modernization and Corridor Trade Facilitation Project,* Banque mondiale, 2022.

5 *BF-Transport Sector Modernization and Corridor Trade Facilitation Project,* Banque mondiale, 2024.

6 *Sécurité routière en Côte d'Ivoire, Africa Eye, 2025 ; Priorités du gouvernement en matière de sécurité routière*, ministère des Transports, 2025.

7 *Modernisation du réseau routier ivoirien en 2025 : acquis et perspectives,* 2025.



Réduire les accidents exige des conducteurs formés et des règles appliquées

La sécurité routière renvoie directement à la part du facteur humain dans l'accidentalité. Les questions de la formation des conducteurs, de la réglementation et du contrôle s'imposent comme des problématiques tout aussi importantes que les enjeux matériels pour réduire la mortalité sur les routes.

DES COMPORTEMENTS À RISQUE AU CŒUR DE L'ACCIDENTALITÉ

L'insécurité routière atteint des niveaux particulièrement élevés sur le Continent. Selon le rapport SSATP/Banque mondiale de 2025, l'Afrique concentre 24 % des décès routiers mondiaux, alors qu'elle représente moins de 4 % du parc mondial de véhicules motorisés.[1]

L'Ouganda, par exemple, permet de documenter précisément le poids des comportements dans l'accidentalité en Afrique de l'Est. Selon l'Uganda Police Force, le pays a enregistré 25 107 accidents de la route et 5 144 décès en 2024, soit plus de 14 morts par jour sur les routes. Ce bilan est en hausse d'environ 7 % par rapport à 2023. Les dépassements dangereux et les excès de vitesse constituent les premières causes identifiées, représentant à eux seuls 45 % des accidents.[2] Excès de vitesse, dépassements risqués, usage du téléphone au volant ou encore non-port du casque figurent parmi les comportements régulièrement pointés. Cette réalité se traduit par un niveau d'accidentalité tout aussi préoccupant pour ceux qui ne sont pas au volant : à Kampala, les piétons, motocyclistes et cyclistes représentent 94 % des décès et 89 % des blessés graves recensés en 2024.[3]

Hélas, ce phénomène ougandais est loin d'être un cas isolé sur le Continent.

FORMATION INSUFFISANTE ET RÈGLES PEU APPLIQUÉES : LES RACINES DU PROBLÈME

Si les comportements sont en cause, ils s'expliquent en grande partie par des lacunes structurelles. Dans de nombreux pays africains, l'accès à une formation de qualité à la conduite reste limité, et les conditions d'obtention du permis peuvent varier fortement. Selon l'OMS, si la majorité des pays disposent de lois encadrant les principaux facteurs de risque (vitesse, alcool, port du casque ou de la ceinture), leur application reste insuffisante, et aucun pays ne respecte pleinement les standards internationaux en la matière.[4]

Ce déficit de formation initiale se double d'un manque de formation continue, notamment pour les conducteurs professionnels (transport collectif, deux-roues). Résultat : des réflexes de conduite peu sécuritaires s'installent durablement. Enfin, la question du contrôle est également centrale. Si des dispositifs existent – contrôle technique, permis à points, sanctions –, leur respect est irrégulier, faute de moyens ou de suivi systématique.



DES INITIATIVES POUR STRUCTURER UNE CULTURE DE LA CONDUITE RESPONSABLE

Face à ces défis, les initiatives se multiplient, tant du côté des pouvoirs publics que des acteurs privés.

Des pays comme le Sénégal ont renforcé les dispositifs de formation et de contrôle ces dernières années, notamment à destination des conducteurs de deux-roues et des transports urbains informels.

Parallèlement, les acteurs privés jouent un rôle croissant dans l'amélioration des compétences.

C'est notamment le cas de CFAO Mobility, qui déploie dans plusieurs pays africains, en lien avec Yamaha, des formations pratiques et gratuites à la conduite sécurisée via la Yamaha Riding Academy, en particulier pour les utilisateurs de deux-roues, très exposés aux accidents. Environ 450 conducteurs en bénéficient chaque année. CFAO Mobility développe également des programmes de sensibilisation internes et externes, et contribue plus largement à la professionnalisation des métiers de la mobilité. Ces actions participent à diffuser une culture de la sécurité au-delà du seul cadre réglementaire.

Dans le transport de marchandises, des acteurs tels que TotalEnergies participent à la professionnalisation de la filière au-delà de leurs propres flottes. À travers le programme d'amélioration du transport routier outre-mer (PATROM), TotalEnergies applique à ses opérations de transport des standards de sécurité harmonisés à l'échelle mondiale, alignés sur les meilleures pratiques et réglementations internationales. Les partenaires sont ainsi évalués et accompagnés dans le développement de leurs compétences : formation et sensibilisation des chauffeurs, suivi médical régulier, identification des itinéraires à risques et analyse des comportements de conduite grâce à des systèmes embarqués (vitesse, fatigue, distraction, etc.). Les véhicules doivent répondre aux standards disponibles les plus élevés. Ils font l'objet d'une maintenance renforcée et de contrôles tout au long de leur cycle de vie, tout en respectant une limite d'âge maximale. Afin de tenir compte des contraintes liées à la qualité de certaines infrastructures, des limitations de vitesse plus strictes que les exigences locales peuvent être définies. Cette approche globale contribue à élever durablement le niveau de sécurité du secteur.

FORMER POUR TRANSFORMER DURABLEMENT LES COMPORTEMENTS

L'exemple ougandais, comme celui d'autres pays d'Afrique de l'Ouest, témoigne d'une réalité : l'amélioration des infrastructures et des véhicules ne suffit pas, à elle seule, à réduire les accidents. La formation, la sensibilisation et l'application effective des règles doivent être traitées comme des leviers à part entière, au même titre que l'état des routes ou du parc roulant. C'est à cette condition que les politiques publiques et les acteurs privés réduiront durablement le nombre de victimes.

1 *Rapport Afrique sécurité routière 2025,* SSATP / Banque mondiale, 2025.

2 *Annual Crime Report 2024,* Uganda Police Force, 2025.

3 *Kampala Annual Road Safety Report 2024,* Kampala Capital City Authority, 2025.

4 *Road Traffic Deaths Rise in the African Region, but Down Globally, WHO Report,* Organisation mondiale de la santé (OMS), 2024.





Faire du véhicule d'occasion un marché régulé, sûr et moins polluant



À la faillibilité des comportements s'ajoute celle des véhicules en circulation. Le manque de régulation du marché de l'occasion n'est plus tenable : il entretient une défaillance technique structurelle et aggrave directement la mortalité routière. Souvent obsolètes, ces modèles importés échappent en outre à toute exigence sur les émissions polluantes. Alors que seuls quelques pays régulent aujourd'hui leur entrée, imposer des standards stricts à l'importation est un impératif.

PREMIER IMPORTATEUR MONDIAL DE VÉHICULES D'OCCASION

Le Continent est la première région importatrice de véhicules d'occasion au monde. Avec près de 7,5 millions d'unités importées entre 2015 et 2022, il concentre 33 % des importations mondiales, devant la zone Europe de l'Est-Caucase-Asie centrale (EECCA) qui en a acheté à l'étranger 5,4 millions sur la même période. En 2022, l'Afrique en a introduit plus de 767 000, dont près de 350 000 provenaient d'Europe (46 %) et plus de 240 000 du Japon (31 %).[1] Cette place de premier importateur n'est pas nouvelle : sur la période 2015-2018, l'Afrique représentait environ 40 % des importations mondiales de véhicules légers d'occasion.[2]

DES MODÈLES SOUVENT ANCIENS, POLLUANTS, ÉNERGIVORES ET DANGEREUX

Bien qu'ils constituent la principale option pour de nombreux acheteurs africains en raison de leur prix abordable, ces véhicules ne représentent pas toujours une solution réellement avantageuse. Leur faible coût d'achat masque souvent des frais d'usage élevés liés aux pannes, à l'entretien ou à la consommation de carburant. Une large part de ces modèles ne devrait, en réalité, pas être remise en circulation.[3]

Ces véhicules arrivent fréquemment par des circuits informels, en dehors de standards techniques stricts. Ils ne relèvent pas des importations opérées par des acteurs officiels structurés, mais de flux fragmentés où les contrôles de conformité sont inexistants. Selon le rapport Safe and

Clean Vehicles for Healthier and More Productive Societies de la Banque mondiale, une grande partie de ces modèles ne respecte déjà plus les normes de sécurité et d'émissions en vigueur dans leurs pays d'origine.[3] Parfois âgés de plus de vingt ans, ils arrivent sans certificats de conformité valides, avec des dispositifs de sécurité défectueux : systèmes de freinage inefficaces, feux non fonctionnels, absence d'airbags, pneus fortement usés.[4]

LUTTER CONTRE LES PIÈCES DÉTACHÉES CONTREFAITES POUR RENFORCER LA SÉCURITÉ

L'entretien des véhicules d'occasion importés suppose de pouvoir disposer, pendant toute leur durée de vie, de pièces adaptées, conformes et dont la provenance peut être vérifiée. Sur le Continent, l'offre est toutefois souvent fragmentée : certaines références sont difficiles à obtenir ou coûteuses, ce qui peut pousser vers des composants de qualité incertaine ou dont la traçabilité est douteuse. S'il est, par nature, difficile d'estimer l'ampleur de ce marché informel sur le Continent, certaines enquêtes locales permettent d'en donner un ordre de grandeur. Ainsi, au Kenya, une enquête menée auprès des entreprises en 2025 estime à 21 % la part de produits contrefaits sur le marché local.[5]

Le risque est particulièrement important pour les éléments directement liés à la sécurité, comme le freinage, la suspension ou les airbags. Mieux structurer les circuits d'approvisionnement doit donc permettre de rendre accessibles des pièces d'origine ou de qualité équivalente. CFAO Mobility y contribue en proposant, dans ses ateliers, des pièces d'origine constructeur ou sélectionnées auprès de fournisseurs reconnus, pour l'entretien des véhicules neufs comme d'occasion. Le Groupe les distribue également aux professionnels du secteur dans les pays où il est présent.

L'ABSENCE DE NORMES DE SÉCURITÉ ENTRAÎNE DES TAUX ÉLEVÉS D'ACCIDENTS MORTELS

La vulnérabilité technique expose les automobilistes à des risques accrus. Par exemple, en Afrique subsaharienne, le coût annuel des accidents de la route est évalué à 98 milliards de dollars américains. Toujours d'après la Banque mondiale, non seulement le parc roulant multiplie les défauts de robustesse, mais il est également largement privé de technologies de prévention des collisions : système de freinage antiblocage (ABS), contrôle de la stabilité électronique et rappels sonores de ceinture.[3]

Les pays qui ont les réglementations les plus faibles sont logiquement ceux où le taux d'accidents mortels sur les routes est le plus élevé, selon une étude du Programme des Nations Unies pour l'Environnement (PNUE) qui cite pour exemples le Burundi, le Malawi ou le Zimbabwe.[2] Seuls quelques pays ont pris des mesures fortes pour contrôler le marché et réduire l'accidentologie. L'Afrique du Sud, l'Égypte et le Soudan ont adopté la politique la plus stricte en interdisant leur importation. Le Maroc autorise uniquement les véhicules de moins de cinq ans, comme le Tchad, la Côte d'Ivoire ou le Gabon. Mais dans une trentaine de pays, il n'existe encore aucune limite d'âge pour l'importation de véhicules d'occasion.

LA RÉGULATION DU MARCHÉ DE L'OCCASION EST AUSSI UN ENJEU ENVIRONNEMENTAL

Cet encadrement constitue également un enjeu de santé publique. Selon le PNUE, l'absence de normes minimales incitant à l'importation d'automobiles plus propres est l'une des principales causes de pollution dans les villes. Dans la région, l'ancienneté du parc se combine à la qualité encore inégale des carburants, contribuant ainsi à la hausse de la pollution de l'air dans les grands centres urbains.[2] Certains pays comme l'Égypte et le Ghana se distinguent néanmoins par des avancées notables, grâce à l'élaboration de cadres juridiques et réglementaires plus adaptés à l'importation de véhicules et axés sur la réduction des émissions, une thématique approfondie au chapitre 3.

1 *Used Vehicles and the Environment: Update and Progress 2024, Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE)*, 2024.

2 *Used Vehicles and the Environment: A Global Overview of Used Light Duty Vehicles: Flow, Scale and Regulation, Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE)*, 2020.

3 *Safe and Clean Vehicles for Healthier and More Productive Societies,* Banque mondiale, 2025.

4 *Used Vehicles Exported to Africa, Human Environment and Transport Inspectorate (ILT)*, 2020.

5 *Research on Levels of Awareness and Extent of Counterfeiting in Kenya: Firm-Level Survey Report 2025, Anti-Counterfeit Authority, Kenya,* 2025.

Au Bénin, l'incitation fiscale stimule le marché du véhicule neuf

Charles
YEHOUENOU

Économiste au Ministère de l'Économie et des Finances du Bénin

Charles Yehouenou est directeur de la Planification Stratégique et des Études à la Direction générale des Impôts au Bénin. Il nous éclaire sur les effets des mesures fiscales destinées à orienter le marché automobile et à accompagner la modernisation du transport.

Un meilleur encadrement de l'occasion repose aussi sur une politique incitative forte. Au Bénin, la fiscalité s'est imposée comme un levier public déterminant, en orientant le marché vers des véhicules plus récents et plus sûrs. En étendant en 2022 aux véhicules de tourisme neufs un régime fiscal déjà appliqué depuis 2004 aux transports publics, le gouvernement béninois visait plusieurs objectifs. Charles Yehouenou revient sur la logique de cette mesure et ses effets.

Pourquoi le Bénin a-t-il mis en place cette mesure fiscale ?

Charles Yehouenou : Le gouvernement veut consolider sa politique de modernisation du transport. Nous constatons qu'un volume très important de véhicules d'occasion entre dans le pays chaque année. Le coût des voitures neuves étant élevé, la population préfère s'approvisionner sur le parc d'occasion. L'État a voulu agir pour encourager le renouvellement du parc. Comme le rappelle le texte de la mesure, au-delà de la modernisation, elle vise à protéger les populations de la pollution atmosphérique et à préserver les infrastructures routières.

Qu'a changé cette réglementation sur le marché automobile ?

C. Y. : Les premiers effets se lisent d'abord dans les volumes d'importation. Avant la mesure, les importations annuelles de véhicules neufs tournaient autour de 1 025 unités. Dans le même temps, près de 18 500 véhicules d'occasion étaient mis sur le marché chaque année dans le pays. Depuis l'entrée en vigueur de la mesure,



les importations de véhicules neufs ont nettement progressé, pour atteindre environ 6 000 unités par an. Dans le même temps, nous avons observé un recul du côté des véhicules d'occasion. Les statistiques montrent aussi que les personnes physiques sont désormais majoritaires parmi les acheteurs de véhicules neufs, devant les entreprises et l'administration.

L'ÉQUILIBRE VERTUEUX DES INITIATIVES FISCALES

D'après les déclarations de Nicolas Yènoussi, Directeur général des Impôts du Bénin, rapportées par le média La Nation[1] fin décembre 2024, le dispositif aurait aussi produit un effet positif pour les finances publiques. Depuis son entrée en vigueur, les recettes issues de l'impôt sur les sociétés des concessionnaires automobiles ont triplé, malgré l'exonération de droits de douane et de taxe sur la valeur ajoutée (TVA). La mesure a ainsi créé un équilibre vertueux : les ménages accèdent plus facilement à des véhicules neufs, les concessionnaires développent leur activité et l'État consolide ses recettes fiscales. Sa reconduction dans la loi de finances 2026 a confirmé la prolongation de cette politique fiscale dans le temps.

Quels effets observez-vous au-delà du seul achat de véhicules ?

C. Y. : La mesure a aussi favorisé le développement d'activités connexes. C'est le cas du transport de personnes et des services de mobilité à la demande, avec des acteurs comme Yango ou Gozem à Cotonou. Elle permet à ces entreprises d'agrandir leur flotte, mais aussi de la renouveler. L'autre effet important concerne l'entretien. L'augmentation du nombre de véhicules neufs en circulation suppose de pouvoir assurer la maintenance de technologies plus récentes. Pour y répondre, les concessionnaires ont pu former de jeunes mécaniciens à l'entretien de ces véhicules.

Depuis l'entrée en vigueur de la mesure, les importations de véhicules neufs ont nettement progressé, pour atteindre environ 6 000 unités par an.

Que faut-il encore faire pour aller plus loin ?

C. Y. : L'exonération fiscale aide beaucoup, mais l'accessibilité financière reste un défi pour une grande partie de la population. Des crédits automobiles existent, mais les taux d'intérêt, parfois autour de 12 ou 15 %, restent dissuasifs. Pour que les acheteurs se tournent davantage vers le neuf, les concessionnaires et les banques doivent encore travailler sur les conditions d'accès, notamment en abaissant les taux. L'autre sujet concerne les véhicules électriques et hybrides, qui restent encore très marginaux dans les importations. Les conditions préalables ne sont pas encore réunies, en particulier en matière de bornes de recharge. Pour encourager l'adoption de ces motorisations, il faudra d'abord combler ce déficit d'infrastructures.

1 *Budget 2025 : l'équilibre stratégique,* La Nation, 2024.



Une collaboration public-privé pour former les techniciens de demain



Pierre TEKAPSO

Directeur d'Agence au Fonds National de l'Emploi (Cameroun)

Pierre Tekapso est directeur d'Agence depuis 2007 (successivement Ouest, Nord-Ouest et Littoral) au Fonds National de l'Emploi (FNE) au Cameroun. Établissement public administratif, le FNE met en œuvre la politique nationale de l'emploi via l'intermédiation, le financement de micro-unités, la formation professionnelle, la collecte, le traitement et la diffusion des informations sur le marché de l'emploi. Face aux mutations technologiques, Pierre Tekapso supervise également le déploiement de programmes d'apprentissage en collaboration avec des partenaires industriels, visant à adapter les compétences locales aux besoins du marché.

Orienter le marché vers des véhicules plus récents et plus sûrs ne suffit pas : il faut structurer les compétences pour les entretenir. Si l'importation de modèles récents garantit une meilleure sécurité initiale, elle exige une mise à niveau technologique constante des savoir-faire locaux. Sans maintenance certifiée, le potentiel de ces véhicules se dégrade rapidement. Pour accompagner cette montée en gamme et sortir de la « bricole », le Fonds National de l'Emploi du Cameroun mise sur une alliance avec le secteur privé. Pierre Tekapso revient sur la genèse d'un partenariat avec CFAO Mobility, conçu pour former une élite technique capable de garantir la fiabilité du parc automobile.

La formation technique au Cameroun est-elle aujourd'hui adaptée aux véhicules modernes qui circulent sur les routes ?

Pierre Tekapso : Il faut être lucide : nos structures de formation n'évoluent pas au même rythme que les constructeurs. Les véhicules récents intègrent massivement l'électronique et l'intelligence artificielle, alors que l'enseignement reste souvent focalisé sur des automatismes anciens. J'estimerais notre retard technologique à près de vingt ans par rapport aux standards européens.

Ce décalage a un impact direct sur la sécurité et la fiabilité. Actuellement, si vous ne vous adressez pas à un concessionnaire officiel, la maintenance relève souvent de la « bricole » ou de l'à-peu-près. Or, on ne peut pas entretenir une voiture moderne avec des méthodes artisanales sans compromettre la sécurité des passagers. Il y a donc urgence à mettre à niveau notre capital humain pour passer d'une mécanique de survie à une véritable expertise technique.



Dans quels domaines ce déficit de compétences est-il le plus critique ?

P. T. : Le besoin est transversal sur la maintenance moderne : électricité, tôlerie, climatisation… Mais l'enjeu crucial est celui du diagnostic.

Le secteur ne se limite plus à changer des pièces mécaniques. Il requiert l'utilisation de machines sophistiquées pour identifier les pannes électroniques, notamment dans le cadre du contrôle technique. L'enjeu n'est pas seulement d'avoir ces machines, mais d'avoir des techniciens capables de les maîtriser pour préconiser les bonnes réparations.

Il y a également un défi majeur autour des pièces de rechange. Face à l'afflux de composants contrefaits, nous avons besoin d'experts capables de certifier la qualité d'une pièce pour garantir un véhicule sûr.

Le FNE a initié un partenariat de formation avec CFAO. Comment ce projet est-il né ?

P. T. : Tout est parti d'une visite de terrain. Nous avons découvert le centre de formation de CFAO Mobility, une structure dotée d'un équipement de pointe, mais qui était réservée au personnel interne. Nous leur avons alors fait une suggestion : pourquoi ne pas ouvrir cet outil d'excellence à d'autres jeunes Camerounais ? L'idée a été acceptée et nous avons lancé une première promotion d'apprentis.

Ce projet nous tient à cœur car il s'aligne sur la recommandation 208 de l'Organisation Internationale du Travail (OIT), adoptée en 2023, qui promeut un « apprentissage de qualité ». Concrètement, cela signifie que ces jeunes bénéficient non seulement d'une formation technique de haut niveau, mais aussi d'une protection sociale, d'équipements de sécurité et d'une indemnité mensuelle largement supérieure au salaire minimum interprofessionnel garanti (SMIG). C'est une première qui permet d'appliquer localement les meilleurs standards internationaux.

Il y a donc urgence à mettre à niveau notre capital humain pour passer d'une mécanique de survie à une véritable expertise technique.

Comment la jeunesse camerounaise accueille-t-elle ces nouveaux parcours certifiants ?

P. T. : L'accueil est excellent. Vu la notoriété de la structure d'accueil et la qualité du dispositif, nous avons reçu énormément de candidatures de jeunes bacheliers en mécanique et électricité automobile.

Pour cette phase pilote de formation, nous avons retenu vingt et un jeunes et la demande va devenir exponentielle après cette première édition. Ces jeunes comprennent que c'est une opportunité unique de sortir du système scolaire généraliste pour acquérir une employabilité immédiate et participer à la professionnalisation du secteur automobile national.

Des partenariats pour professionnaliser les garages de quartier



Justin HOUESSOU SONON

Président de l'UGPB

Justin Houessou Sonon est le Président de l'Union des Garagistes Professionnels du Bénin (UGPB). Également Élu Consulaire à la Chambre des Métiers de l'Artisanat, il œuvre au quotidien pour accompagner la montée en compétences des artisans face aux mutations techniques du parc automobile national.

Au Bénin, la mécanique n'est plus une simple affaire de savoir-faire manuel. De la gestion électronique des moteurs aux motorisations hybrides, les technologies évoluent vite, parfois plus que les formations traditionnelles. Pour les artisans locaux, l'enjeu est de taille : s'adapter pour garantir la pérennité de leur activité et la sécurité des usagers. Justin Houessou Sonon revient sur cette nécessité de professionnalisation et sur le rôle des partenariats privés pour aider à moderniser les garages de quartier.

Quel regard portez-vous sur l'état actuel de la profession au Bénin ?

Justin Houessou Sonon : La mécanique automobile est une science dynamique. L'époque où l'on pouvait réparer n'importe quel véhicule avec des outils basiques est révolue. Aujourd'hui, nous sommes confrontés à des technologies complexes, comme les systèmes diesel Common Rail (injection directe à haute pression gérée par électronique) et l'arrivée des véhicules hybrides. Le constat est clair : les garagistes béninois ont une obligation de mise à jour permanente. Sans un renforcement continu des capacités techniques et une amélioration des équipements de diagnostic, le fossé se creuse. L'automobiliste a besoin de fiabilité et l'artisan de technicité pour rester dans la course.

Le besoin de sécurité ne concerne-t-il que les automobilistes ?

J. H. S. : C'est aussi une question vitale pour le mécanicien. Traditionnellement, un artisan travaille sur des circuits de 12 ou 24 volts. Avec un véhicule hybride ou électrique, la tension peut monter jusqu'à 600 volts. Si le professionnel n'est pas formé et ne dispose pas des équipements de protection adéquats, le risque d'électrocution grave est réel. L'urgence est donc aussi sécuritaire : il faut préparer nos garagistes à ces nouveaux environnements techniques.

Comment le secteur privé peut-il accompagner cette montée en compétence ?

J. H. S. : Le secteur privé apporte l'exigence et l'outil technique. Par exemple, CFAO Mobility nous accompagne via un programme de labellisation qui certifie la qualité des ateliers et ouvre ses centres de formation aux artisans. Ce cadre permet ensuite de mobiliser des leviers publics comme le projet d'Assurance pour le renforcement du capital humain (ARCH). D'autres soutiens internationaux peuvent entrer en jeu, comme celui de la Chambre de Métiers et de l'Artisanat des Pays de la Loire (France), qui envoie des experts européens former nos techniciens sur le terrain. C'est cette synergie entre l'expertise privée et les financements publics qui permet de moderniser durablement nos garages.

La synergie entre expertise privée et financements publics permettra de moderniser durablement nos compétences.

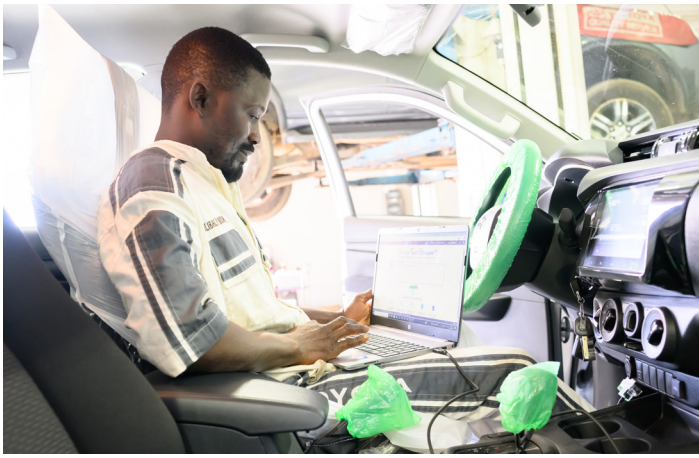
CFAO s'engage pour faire émerger une nouvelle génération de techniciens

La sécurité routière dépend aussi de la qualité de l'entretien des véhicules. Or, à mesure que les technologies automobiles évoluent, notamment avec le développement des motorisations hybrides et électriques, les compétences des professionnels doivent, elles aussi, progresser. L'un des enjeux consiste notamment à rapprocher davantage les enseignements théoriques de la pratique en atelier.

Pour contribuer à cette montée en compétences du marché, CFAO Mobility développe des académies et des centres de formation fondés sur un même principe : confronter les apprenants aux outils, aux méthodes et aux technologies qu'ils rencontreront sur le terrain.

Ces formations prennent des formes différentes : un parcours long de deux ans, par exemple au Kenya, bientôt suivi d'un dispositif similaire en Angola, ou des modules plus courts et spécialisés, comme à Douala, où près de 42 000 heures de formation ont été dispensées l'an dernier, réparties en 171 sessions. Ces dispositifs servent d'abord à renforcer les compétences des équipes du réseau CFAO Mobility. Mais, selon les pays, ils s'ouvrent aussi aux jeunes diplômés, aux entreprises exploitant des flottes, aux mécaniciens du secteur informel ou encore aux professionnels souhaitant créer leur propre atelier.

Les dispositifs de formation de CFAO Mobility ont aussi permis de nouer des coopérations avec les acteurs publics de l'emploi et de la formation. Au Kenya, des formateurs issus d'instituts techniques publics viennent ainsi se former aux technologies automobiles les plus récentes, en bénéficiant des équipements et des outillages conformes aux standards internationaux disponibles au sein du réseau CFAO Mobility. Au Cameroun, un partenariat avec le Fonds National de l'Emploi permet à de jeunes diplômés de compléter leur parcours par un apprentissage pratique



sur le terrain. En Angola, CFAO Mobility a travaillé par ailleurs avec l'Institut national de l'emploi et de la formation professionnelle (INEFOP) à la reconnaissance des certifications délivrées par l'académie depuis juillet 2026.

La formation peut enfin être un levier d'inclusion sociale. Au Cameroun, par exemple, une vingtaine de réfugiés centrafricains sont formés chaque année à la maintenance préventive afin d'apprendre un métier, de se perfectionner ou de faciliter leur insertion professionnelle. Au Kenya, CFAO Mobility travaille également avec le Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD), autour de formations destinées à des personnes vivant dans le camp de réfugiés de Kakuma.

À travers ces initiatives, CFAO Mobility contribue à faire émerger un écosystème plus large de techniciens, de formateurs et d'entrepreneurs mieux préparés aux évolutions du secteur automobile. Sont ainsi diffusées des pratiques d'entretien plus exigeantes, au service d'une plus grande sécurité du parc roulant.

Les offres de services intégrées pour fiabiliser la maintenance automobile

Au-delà de la formation des professionnels de la mobilité, le secteur privé contribue également à renforcer la sécurité des véhicules en développant des services de maintenance, en complément des actions portées par les acteurs publics. Comme évoqué précédemment, l'état du parc automobile et l'accès inégal aux services de maintenance constituent encore des facteurs de risque. Dans ce contexte, les acteurs privés jouent un rôle croissant en structurant des offres de services intégrées, fondées sur des standards élevés de diagnostic et de réparation.

Les centres de service illustrent cette évolution. En proposant des prestations encadrées comprenant par exemple l'entretien préventif, la maintenance corrective ou encore l'utilisation de pièces d'origine, ils contribuent à améliorer la fiabilité des véhicules et à limiter les défaillances techniques. Cette approche s'appuie également sur des outils de diagnostic et des procédures standardisées, permettant un suivi plus rigoureux des interventions.

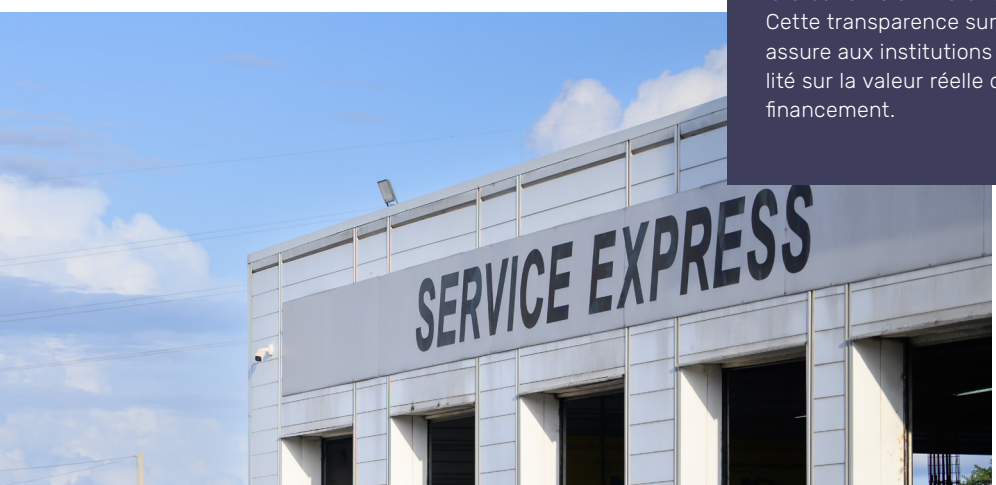
Déployés dans plusieurs pays, ces dispositifs s'inscrivent dans une logique de proximité client et d'adaptation aux réalités locales.

COMMENT CFAO MOBILITY CONTRIBUE À LA MONTÉE EN QUALITÉ DE LA MAINTENANCE

Dans 37 des 54 pays du continent africain, CFAO Mobility déploie un réseau de centres de service qui vise la standardisation et la montée en qualité des opérations de maintenance. Avec plus de 260 concessions sur le Continent, ces structures proposent des prestations d'entretien en atelier ou directement sur site, afin de s'adapter aux contraintes des professionnels.

Ces dispositifs en ligne avec les standards des constructeurs combinent le diagnostic technique, la maintenance préventive et corrective, et l'utilisation de pièces d'origine. L'objectif est de garantir la fiabilité des interventions tout au long du cycle de vie des véhicules, afin d'en prolonger la durée de vie et d'en assurer la sécurité, en limitant les risques de défaillance.

Au-delà de la maintenance, CFAO Mobility développe également des solutions de gestion de flotte. Avec son réseau Loxea, ces services permettent d'assurer une maintenance continue des véhicules, de planifier les opérations d'entretien et d'optimiser leur disponibilité. En structurant à la fois l'entretien et le pilotage des flottes, CFAO Mobility contribue ainsi à une meilleure maîtrise des conditions d'exploitation, au renforcement de la sécurité et à la création d'un historique technique certifié. Cette transparence sur l'état réel du véhicule assure aux institutions financières une visibilité sur la valeur réelle du bien et en facilite le financement.




cfao
cfao

02

Relever les défis pour une mobilité accessible



ABIDJAN - CÔTE D'IVOIRE

Une mobilité plus sûre ne vaut que si elle reste accessible. Sur le Continent, acquérir un véhicule fiable, se déplacer efficacement en ville ou faire transiter des marchandises relève encore trop souvent du parcours du combattant. Le défi dépasse donc les seules questions de sécurité et de réglementation : la mobilité doit être matériellement disponible et financièrement abordable.

Cette accessibilité est entravée par une fragmentation aux multiples visages. Fragmentation financière, d'abord : l'absence d'historique de crédit classique prive de nombreux ménages et entrepreneurs du secteur informel de financements adaptés, les maintenant dans une dépendance aux flottes d'occasion vieillissantes. Fragmentation de la gouvernance, ensuite : dans des métropoles congestionnées, l'organisation des transports de masse peine à trouver un modèle pérenne, souffrant bien souvent d'une confusion des rôles entre la puissance publique et les opérateurs privés. Fragmentation des marchés, enfin : l'hétérogénéité des règles, le morcellement douanier et les lourdeurs bureaucratiques aux frontières renchérissent mécaniquement le coût final des équipements et freinent l'émergence d'une véritable industrie locale.

Pour CFAO Mobility, l'accès à une mobilité plus fiable passe d'abord par une intégration régionale plus effective, afin que les projets industriels puissent servir plusieurs marchés et atteindre des volumes suffisants. Il suppose également une logistique plus fluide, pour réduire les délais, les ruptures de charge et les doubles taxations. Il appelle ensuite une fiscalité qui soutienne le renouvellement du parc, en rendant les véhicules neufs plus accessibles plutôt qu'en privilégiant une taxation immédiate. Dans les villes, il nécessite aussi des cadres public-privé plus lisibles pour organiser des réseaux de transport viables. Il repose enfin sur des solutions de crédit et de leasing adaptées aux réalités des ménages et des classes moyennes.

Réduire le coût des véhicules neufs : aucun pays africain ne pourra bâtir seul son industrie automobile



Themba KHUMALO

Conseiller principal du Secrétaire général de la ZLECAf

Themba Khumalo est le conseiller principal du secrétaire général au sein du Secrétariat de la Zone de Libre-Échange Continentale Africaine (ZLECAf). Au cœur des négociations continentales, il œuvre à la mise en place de stratégies d'engagement avec le secteur privé pour stimuler le commerce intra-africain. Son action vise notamment à structurer des chaînes de valeur régionales, comme celle de l'industrie automobile.

Rendre la mobilité plus accessible en Afrique suppose de rendre les véhicules neufs plus abordables. Mais pour en faire baisser durablement le coût, encore faut-il structurer des chaînes de valeur régionales performantes. C'est tout l'enjeu de la stratégie portée par la ZLECAf. Themba Khumalo explique comment l'intégration régionale, l'harmonisation des règles et le financement pourraient rendre cette ambition crédible.

Pourquoi la ZLECAf a-t-elle fait du secteur automobile une priorité pour le Continent ?

Themba Khumalo : Dans le cadre de notre stratégie avec le secteur privé, nous devions identifier les chaînes de valeur offrant les meilleures opportunités pour stimuler le commerce intra-africain. L'automobile s'est imposée comme une évidence. Aujourd'hui, le Continent importe un très grand nombre de véhicules d'occasion, dont certains ne roulent même plus.

Pourtant, nous disposons déjà d'investissements et de fortes capacités industrielles dans des pays comme l'Afrique du Sud, le Maroc ou l'Égypte. Nous avons aussi des usines d'assemblage qui se développent au Ghana, au Kenya, au Rwanda, au Nigeria ou encore en Algérie. Notre objectif est de nous appuyer sur ces pôles existants pour bâtir une chaîne de valeur continentale compétitive, en encourageant l'assemblage local et l'intégration régionale, et ce à grande échelle.

Justement, comment relier ces différents pays pour créer une véritable industrie régionale ?

T. K. : C'est là que réside tout l'enjeu de l'intégration. Aucun pays ne peut tout faire seul. Le principe fondamental de la ZLECAf repose sur la complémentarité. L'idée est simple : pour atteindre un objectif de 40 % de contenu local sur un véhicule, ces 40 % ne doivent pas obligatoirement provenir d'un seul et même pays.

Si un pays assure l'assemblage final, les composants peuvent venir de toute l'Afrique, en complément des pièces importées par les constructeurs.

Concrètement, la Zambie peut fournir du cuivre pour des faisceaux électriques fabriqués au Botswana, qui seront ensuite envoyés en Afrique du Sud pour l'assemblage final. De la même manière, on fabrique aujourd'hui des housses de siège au Lesotho pour les usines sud-africaines. C'est ce modèle en « hub and spoke » (réseaux en étoile) qui permettra aux États de contribuer à la filière à l'échelle régionale, en valorisant l'expertise logistique et industrielle de tous les acteurs.

Quels sont les principaux obstacles à la création de ce marché commun, et comment agissez-vous ?

T. K. : Le premier grand défi, qui a demandé des années de négociations engagées en 2015, concernait les « règles d'origine ». Concrètement, il s'agissait de s'accorder sur le pourcentage minimum de valeur ajoutée en Afrique pour qu'une voiture soit considérée comme locale et puisse circuler sans droits de douane. Notre stratégie automobile a été adoptée en février 2023 ; les règles l'ont été en septembre 2025 : un immense succès pour coordonner le marché.

Ensuite, il y a la question du financement. Avec Afreximbank, la banque africaine d'import-export, nous avons mis en place une facilité d'un milliard de dollars pour soutenir la localisation de l'industrie. Nous étudions par exemple des projets de transformation du caoutchouc au Liberia.

Du côté des consommateurs, l'obstacle majeur à l'accessibilité reste le manque de crédit. Aujourd'hui, un Africain qui achète une voiture, même neuve, la paie souvent comptant. Nous devons développer des solutions de financement à long terme pour véritablement structurer la demande.

Enfin, le dernier défi est l'harmonisation politique. Pour que cette stratégie fonctionne, les décideurs doivent partager la même vision, c'est pourquoi nous avons lancé une formation exécutive sur la politique automobile réunissant les responsables de 19 pays africains.

Peut-on réellement imaginer l'émergence d'un marché automobile unifié en Afrique dans les prochaines années ?

T. K. : Oui, nous sommes aujourd'hui dans les conditions pour l'envisager. Le marché unique est la configuration la plus adaptée pour développer le secteur. Notre stratégie commune fixe des objectifs forts, comme la réduction de 50 % des importations de véhicules d'occasion d'ici 2035. Bien sûr, cela relèvera de décisions souveraines de chaque État, mais nous devons créer un écosystème propice à l'investissement qui rende cette transition évidente, en imposant par exemple des standards environnementaux et de sécurité stricts à l'échelle continentale.

Pour aller vers un véritable marché commun, la prochaine étape sera de mettre en place une politique douanière unifiée pour protéger notre jeune filière d'importations massives. Le potentiel est immense : regardez l'Inde, qui a une population comparable à celle de l'Afrique, et qui produit déjà 5 millions de véhicules par an. Avec la création de ce marché unique et des efforts coordonnés de tous les partenaires, il est tout à fait réaliste d'atteindre de tels volumes d'assemblage d'ici 2035.

Le marché unique est la configuration la plus adaptée pour développer le secteur.

L'Afrique du Sud : modèle de l'industrialisation locale africaine ?



Justin BARNES

Directeur exécutif du TWIMS

Justin Barnes est une figure incontournable de l'industrie automobile africaine. À la fois universitaire et consultant stratégique, il dirige le Toyota Wessels Institute for Manufacturing Studies (TWIMS), une école de commerce en Afrique du Sud. Expert des politiques industrielles, il a rédigé les stratégies automobiles de nombreux gouvernements, dont celles de l'Afrique du Sud et de la Côte d'Ivoire, et a travaillé avec près de 45 pays. Il siège au conseil d'administration de plusieurs entreprises et défend une vision de l'automobile comme levier essentiel de modernisation, de productivité et de développement sociétal.

Riche d'une histoire centenaire, l'industrie automobile sud-africaine fait figure d'exception sur le Continent. Contrairement aux hubs d'assemblage au nord du Continent, reposant sur une proximité européenne, l'Afrique du Sud dispose d'une chaîne de valeur profondément enracinée et intégrée à l'échelle mondiale. Mais ce succès est-il une exception ou une feuille de route pour le reste de l'Afrique ? Entre la nécessité critique de volumes, la gestion épineuse des importations de véhicules d'occasion et les exigences du passage à l'assemblage complet à partir de pièces détachées (Completely Knocked Down, CKD), Justin Barnes décrypte les conditions sine qua non d'une véritable industrialisation africaine.

Si l'Afrique du Sud est le leader du Continent en matière de production automobile, quels sont les principaux facteurs à l'origine de ce leadership ?

Justin Barnes : L'industrie sud-africaine a 100 ans. Elle s'est développée dès 1924 grâce à des programmes de contenu local. Mais c'est paradoxalement l'isolement international des années 70 et 80 qui a forcé sa consolidation : le pays devait tout produire lui-même, des moteurs aux systèmes de transmission, pour son autonomie et ses besoins militaires. Nous disposions donc d'une capacité de production très avancée, bien que peu efficace à l'époque.

À l'avènement de la démocratie, cette base industrielle solide, combinée à un marché intérieur important, a attiré les multinationales. Elles ont racheté les actifs locaux et intégré l'Afrique du Sud dans leurs chaînes de valeur mondiales. C'est une différence majeure avec le Maroc, qui fonctionne davantage comme une extension du système de production européen. L'Afrique du Sud possède son propre noyau industriel autonome.

Selon vous, le modèle industriel sud-africain est-il reproductible dans d'autres pays africains ?

J. B. : C'est réaliste, mais il faut briser un cercle vicieux. L'industrie sud-africaine montre ce qui est réalisable, mais elle repose sur une condition non négociable : la taille du marché.

Aujourd'hui, la plupart des marchés nationaux en Afrique sont trop petits pour justifier une production locale. Mais si vous créez des pôles régionaux (par exemple en Afrique de l'Ouest avec la Côte d'Ivoire, le Ghana, le Bénin et le Togo, ou en Afrique de l'Est avec le Kenya, la Tanzanie et l'Ouganda) et que vous remplacez les importations de véhicules d'occasion, vous obtenez des marchés potentiels de plus de 200 000 véhicules neufs. C'est là que réside la grande opportunité : créer des chaînes de valeur régionales, comme nous pourrions le faire en Afrique australe en intégrant mieux nos voisins.

Le frein majeur reste l'incompréhension du lien entre l'offre et la demande par les gouvernements. Ils veulent tous des usines (l'offre), mais ils tuent la demande de véhicules neufs en autorisant l'importation massive de véhicules d'occasion. C'est incompatible. On ne peut pas bâtir une industrie locale tout en inondant le marché de voitures de seconde main importées.

C'est d'ailleurs le plus gros problème de l'Afrique : ce n'est pas qu'elle ne produit pas assez, c'est qu'elle ne consomme pas assez de neuf. Tant que les pays consommeront de l'occasion, aucun investisseur ne viendra construire d'usines. Il faut donc du courage politique : restreindre les importations d'occasion, sécuriser un marché régional par des accords commerciaux et ainsi créer le « poids de demande » nécessaire pour attirer les industriels.

Au-delà des enjeux de marché, quels seraient les leviers industriels pour passer de l'assemblage à une fabrication à part entière ?

J. B. : Le levier fondamental consiste à dépasser le stade du Semi-Knocked Down (SKD) pour viser le Completely Knocked Down (CKD). Beaucoup de pays se lancent dans le SKD : cela consiste à remonter des kits pré-assemblés avec peu de main-d'œuvre. Cela crée très peu de valeur ajoutée locale. Et s'il permet de réaliser de légères économies sur les coûts logistiques, il implique des activités d'assemblage supplémentaires, distinctes du CKD, qui augmentent les coûts.

La véritable fabrication, c'est le CKD : cela implique la soudure, la peinture et l'assemblage final. C'est la condition pour assurer un transfert de technologie et créer des emplois qualifiés. Mais les prérequis sont élevés : il faut des infrastructures robustes (notamment en eau et en énergie stable) et des investissements lourds. Pour amortir une usine de peinture ou de carrosserie, il faut produire au moins 15 000 unités par modèle. En dessous de ce seuil technique, l'équation économique d'une vraie usine ne tient pas. Et c'est là que le piège du volume de marché se referme.

Tant que les pays consommeront de l'occasion, aucun investisseur ne viendra construire d'usines.



Les défis du marché sud-africain de l'automobile



Andrew VELLEMAN

Directeur général CFAO Mobility South Africa

À la tête de CFAO Mobility South Africa, Andrew Velleman observe en première ligne l'évolution d'un marché automobile unique sur le Continent. Présent sur l'ensemble de la chaîne de valeur (production, distribution, après-vente, pièces détachées et logistique), CFAO Mobility South Africa accompagne les mutations d'un secteur sud-africain à la fois mature, concurrentiel et profondément lié à l'industrie locale.

Si l'Afrique du Sud reste l'un des marchés automobiles les plus structurés du Continent, sa maturité n'est pas exempte de défis : pression sur le pouvoir d'achat, allongement des financements, arrivée rapide des marques chinoises, perspectives de production locale. Pour Andrew Velleman, le modèle sud-africain repose sur un équilibre exigeant : soutenir le marché du neuf tout en maîtrisant l'occasion, et investir de façon réaliste dans la production locale.

Comment se caractérise aujourd'hui le marché automobile sud-africain par rapport au reste du continent ?

Andrew Velleman : Le marché sud-africain est très différent. Extrêmement structuré, il a atteint récemment un record avec 600 000 véhicules neufs vendus sur une année. Le client y bénéficie d'une offre pléthorique, allant du segment très premium aux nouveaux entrants chinois. Cette abondance de choix rend d'ailleurs parfois la rentabilité difficile pour certaines marques en raison de marges plus faibles.

Sa structure est aussi très particulière : environ 6 % seulement des acheteurs concentrent la quasi-totalité des acquisitions de véhicules neufs. Ce sont principalement des clients premium, auxquels s'ajoutent les grandes entreprises et les flottes de location (comme Hertz ou Europcar) qui pèsent pour beaucoup dans nos ventes. Le reste de la clientèle, très sensible au prix d'achat initial, s'oriente vers un marché de l'occasion qui est encore plus vaste que celui du neuf.

Quels sont les comportements d'achat ?

A. V. : Le prix d'achat initial reste l'un des principaux critères. Contrairement à d'autres pays africains où l'on paie comptant, le financement automobile est très accessible. Mais la pression sur le pouvoir d'achat pousse la durée des crédits (historiquement de 60 mois) à s'étirer aujourd'hui sur 72, voire 84 mois. Le client finit par payer une part énorme d'intérêts.

Dans ce contexte, les nouvelles marques chinoises connaissent une progression rapide. Moins chères, elles offrent une connectivité très moderne (infodivertissement, navigation embarquée) particulièrement prisée. Le paradoxe, c'est qu'il s'agit encore massivement de véhicules thermiques dont la consommation reste élevée. Pour donner un ordre d'idée, sur les 600 000 véhicules vendus l'an dernier, seuls 15 000 étaient hybrides ou électriques. L'économie réalisée à l'achat est donc souvent gommée par un coût en carburant plus important au quotidien. Par ailleurs, nous manquons encore de recul sur la valeur de revente de ces véhicules au bout de cinq ans, ce qui pourrait alourdir le coût total pour l'usager.

Le modèle sud-africain peut-il inspirer le reste de l'Afrique pour développer une véritable industrie locale ?

A. V. : Je partage l'analyse de Justin Barnes sur un point crucial : il est impossible de bâtir une industrie locale en autorisant l'importation massive de véhicules d'occasion. En Afrique du Sud, l'importation de véhicules de seconde main est strictement interdite. C'est l'un des facteurs de réussite du marché sud-africain : le marché du neuf alimente notre propre parc d'occasion, permettant aux deux écosystèmes de cohabiter.

Beaucoup de pays africains veulent leur propre usine d'assemblage. Mais économiquement, c'est intenable si les volumes ne sont pas là. Tant que ces pays autoriseront l'importation de véhicules d'occasion asiatiques à très bas coût, le marché du neuf peinera à se développer. Limiter ces importations est clé pour créer un marché de volume capable d'attirer des investissements industriels viables.

Pour répondre aux attentes de production locale, le Groupe a récemment investi avec l'équipementier Ogihara. Quelle est votre stratégie ?

A. V. : Notre ambition est d'être un acteur global, présent sur toute la chaîne de valeur : production, distribution et après-vente. Historiquement, en Afrique du Sud, nous assurions surtout la logistique des pièces importées pour les constructeurs.

Aujourd'hui, le gouvernement demande d'augmenter la part de contenu local dans les véhicules assemblés en Afrique du Sud. Plutôt que d'importer les composants, il faut en produire davantage localement. Forts de nos liens avec le Japon et Toyota Tsusho, nous nous positionnons comme un partenaire de choix pour accompagner cette transition. Notre co-investissement avec l'équipementier Ogihara s'inscrit exactement dans cette dynamique. En produisant localement, nous ne faisons pas que répondre à une réglementation : nous soutenons le développement des infrastructures, des compétences et de l'écosystème automobile sud-africain.

Il n'est pas possible de bâtir une industrie locale en autorisant l'importation massive de véhicules d'occasion.

Échanges commerciaux : le temps perdu aux frontières est la plus lourde des taxes



Andy MCLOUGHLIN

Directeur général d'I.T. Transport

Andy McLoughlin dirige I.T. Transport, un cabinet de conseil britannique spécialisé dans la gestion stratégique des infrastructures dans les pays en développement. Actuellement basé en Éthiopie, il déploie son expertise principalement en Afrique de l'Est (Kenya, Tanzanie, Ouganda) et en Afrique australe. Son rôle est d'accompagner gouvernements et institutions internationales pour fluidifier les corridors logistiques, en naviguant quotidiennement entre les réalités du terrain (dégradation des routes, aléas climatiques) et les impératifs macroéconomiques.

La ZLECAf porte l'ambition d'un marché africain plus intégré, capable de fluidifier les échanges et de soutenir l'industrialisation du Continent. Pour autant, tant que cette harmonisation reste incomplète, les opérateurs doivent composer avec une réalité autrement plus contraignante : frontières engorgées, bureaucratie, instabilité réglementaire et fiscale. Andy McLoughlin décrypte ces freins très concrets, qui continuent de renchérir le transport et d'entraver l'émergence d'un véritable marché régional.

Quels sont les principaux freins qui bloquent aujourd'hui la fluidité des échanges commerciaux sur le Continent ?

Andy McLoughlin : C'est une accumulation de facteurs structurels qui rend le commerce intra-africain particulièrement ardu. Le Continent commerce encore majoritairement avec l'extérieur plutôt qu'avec lui-même, faute d'accords commerciaux appliqués et d'une réelle volonté politique. À cela s'ajoutent une bureaucratie pesante et une corruption persistante aux points de passage.

La conséquence immédiate, c'est l'imprévisibilité du temps de transport. Lorsqu'un camion reste bloqué une semaine à une frontière pour des formalités administratives, le coût n'est pas seulement financier, il est opérationnel : la productivité du chauffeur et celle du véhicule sont directement impactées. Pour des denrées périssables, la marchandise peut être perdue avant d'arriver. De plus, l'état des routes entraîne des coûts de maintenance importants pour les transporteurs.

Enfin, il y a la vulnérabilité physique des réseaux, aggravée par le changement climatique. Au Mozambique, un pays côtier, des pluies torrentielles ont récemment rendu la route nationale N1 (l'artère vitale du pays) totalement impraticable.



Sans itinéraire alternatif, le commerce s'est arrêté net. En Éthiopie, pays enclavé, les routes vers les ports sont parfois si dégradées qu'elles endommagent physiquement les camions et leurs marchandises. Une réalité qui dicte d'ailleurs la typologie du parc automobile : le marché privilégie les véhicules utilitaires sport (SUV) ou les châssis surélevés, non par confort, mais par pure nécessité de résilience. Enfin, les difficultés de terrain se doublent de difficultés administratives renforcées par des hétérogénéités régionales.

Comment cette disparité des règles nationales se matérialise-t-elle concrètement pour les opérateurs ?

A. M. : Elle crée des incohérences majeures, dont l'exemple le plus frappant est le secteur automobile. Le véhicule est une marchandise qui subit de plein fouet la bureaucratie, allongeant les délais et les coûts. Mais c'est la logique fiscale qui pose le plus de problèmes, car elle varie radicalement d'un pays voisin à l'autre et crée parfois une double imposition.

Certains États ont une approche vertueuse : ils taxent les importations selon l'âge du véhicule. Plus il est récent, moins la taxe est élevée, favorisant la sécurité et l'environnement. D'autres font l'inverse : ils surtaxent le neuf. Cela encourage l'importation de flottes vieillissantes, inefficaces et dangereuses, car dépourvues des standards de sécurité modernes. Le problème est amplifié par l'absence de contrôles techniques rigoureux : le certificat de navigabilité routière s'obtient souvent comme une simple formalité administrative, sans inspection réelle.

Pourtant, la réglementation peut être un levier puissant. Ici à Addis-Abeba, siège de l'Union Africaine, l'importation de véhicules thermiques est désormais interdite ; tout doit être électrique. Cela prouve que des changements rapides sont possibles quand la règle est claire.

Une coordination efficace pour l'émergence d'un véritable marché régional est-elle possible selon vous ?

A. M. : Elle est réalisable, mais se heurte à un fossé entre l'intention et l'action. Si le consensus est total lors des sommets de l'Union Africaine, la mise en œuvre s'effondre une fois les dirigeants rentrés face à leurs urgences domestiques : instabilité civile, défense ou crises économiques prennent systématiquement le pas sur le commerce. Pour briser cette inertie, les bailleurs de fonds doivent manier la carotte et le bâton. Il faut conditionner le financement des infrastructures à la levée effective des barrières douanières.

L'Afrique a les ressources pour réussir, il lui reste à bâtir le cadre réglementaire qui lui permettra de les valoriser.

Cette fluidité est la condition sine qua non pour sortir d'une économie de rente. L'exemple du café est parlant : l'Afrique fournit la matière brute, mais c'est l'Europe qui capte la richesse de la transformation. Pour changer ce paradigme, reprendre la main sur la valeur ajoutée et industrialiser le Continent, il faut impérativement un marché intérieur unifié. L'Afrique a les ressources pour réussir, il lui reste à bâtir le cadre réglementaire qui lui permettra de les valoriser elle-même.

Le hub de Lomé, une réponse immédiate à la fragmentation des marchés africains



Sébastien BEUQUE

CEO de Drive 2030 - Africa Global Logistics

Figure du secteur logistique en Afrique, Sébastien Beuque a évolué plus de trente ans au sein du groupe Bolloré avant de prendre la direction de Drive 2030 chez Africa Global Logistics (AGL). À la tête de ce programme de transformation opérationnelle et commerciale, il pilote la conception de solutions logistiques concrètes, pensées pour répondre aux besoins des clients et pour accompagner leur développement sur le continent. Son expertise couvre toute la chaîne, du transport maritime à la livraison finale. Une expérience qu'il met au service d'une conviction : transformer les contraintes logistiques en leviers de croissance pour les marchés africains.

Dans l'attente d'une pleine mise en œuvre de la ZLECAf, la fragmentation des échanges pénalise directement les marchés africains. Les barrières douanières et les lourdeurs logistiques renchérissent mécaniquement le coût final des véhicules. Pour contourner cette contrainte, le modèle du hub logistique s'impose comme une solution immédiate et concrète. À Lomé, cette approche permet de centraliser les flux, de rapprocher les stocks des marchés finaux et de fluidifier la distribution régionale.

L'Afrique est composée de 54 marchés distincts. En quoi cette fragmentation impacte-t-elle la chaîne logistique automobile ?

Sébastien Beuque : C'est le défi majeur. Aujourd'hui, la taille unitaire de la plupart des marchés nationaux ne justifie pas toujours des livraisons directes massives. Historiquement, cela a engendré des schémas d'approvisionnement coûteux et à forte empreinte carbone : des véhicules produits en Afrique du Sud remontaient par exemple jusqu'au port d'Anvers, en Europe, pour être stockés, avant de redescendre vers l'Afrique de l'Ouest.

Cette fragmentation oblige les opérateurs à naviguer entre des réglementations hétérogènes. Pour optimiser les coûts et réduire l'empreinte carbone, il faut changer de paradigme : ne plus penser « pays par pays », mais raisonner en « corridors et hubs régionaux ». C'est la seule manière de consolider les volumes.

Vous développez le concept de « hub logistique », notamment à Lomé. Quel est le principe de ce modèle ?

S. B. : Le hub fonctionne comme une plateforme d'éclatement régional. Au lieu d'envoyer de petites quantités vers chaque port, nous massifions les flux vers un point d'entrée unique. À Lomé, nous avons dimensionné nos surfaces pour traiter jusqu'à 2 500 véhicules.

L'immense avantage, c'est la flexibilité. Une fois les véhicules sur le hub, ils peuvent être réorientés très rapidement vers le marché final qui en a besoin (que ce soit le Nigeria, le Bénin ou les pays de l'hinterland) par la route ou par cabotage maritime. On transforme une contrainte géographique en opportunité : on rapproche le stock du consommateur final, tout en réduisant les délais.

Ce modèle repose sur une gestion douanière spécifique. Quel rôle jouent les autorités publiques dans cette équation ?

S. B. : Le rôle des autorités est absolument central. Un hub ne peut exister sans coordination et mise en œuvre commune avec les administrations concernées. Au Togo, nous avons travaillé avec les autorités pour obtenir un régime suspensif adapté aux flux et aux délais de rotation des véhicules. Concrètement, les véhicules peuvent stationner sur la plateforme sans acquitter immédiatement les droits de douane et la TVA associée, tant qu'ils sont destinés à la réexportation vers un autre pays. C'est indispensable pour éviter la « double taxation ». Par ailleurs, l'État togolais a mis

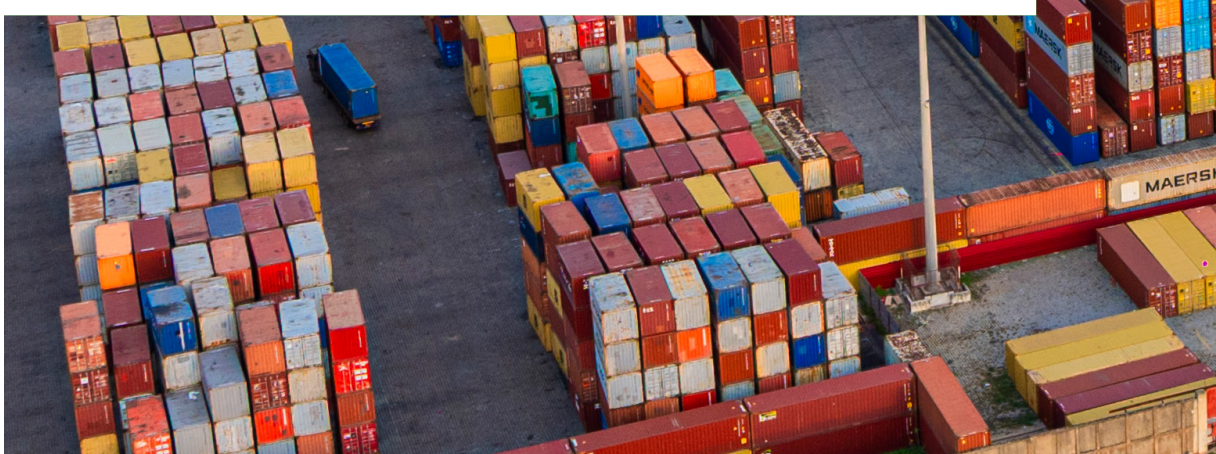
Si nous voulons que l'automobile neuve soit plus accessible, nous devons simplifier les flux.

en place des mesures incitatives fortes, comme un abattement de près de 80 % des droits de douane sur les véhicules neufs. C'est la preuve que lorsque les autorités adaptent la fiscalité pour favoriser le neuf et le transit, on crée un cercle vertueux.

Est-ce une manière d'anticiper concrètement la Zone de Libre-Échange Continentale Africaine (ZLECAf) ?

S. B. : Tout à fait. La ZLECAf est l'ambition politique, le hub est la réponse opérationnelle immédiate. En attendant l'harmonisation complète des règles commerciales, ces plateformes logistiques créent de facto un marché régional unifié.

Si nous voulons que l'automobile neuve soit plus accessible, nous devons simplifier les flux. Moins de ruptures de charge et des procédures douanières fluidifiées signifient, *in fine*, un coût réduit pour l'usager. C'est un modèle pragmatique qui a vocation à faire des émules sur d'autres façades maritimes du Continent.



La mobilité urbaine en Afrique ne pourra pas se transformer sans partenariats public-privé efficaces



Patricia NZOLANTIMA

Entrepreneure et investisseuse congolaise, fondatrice et présidente de Bizzoly Holdings

Patricia Nzolantima est une entrepreneure et investisseuse congolaise, fondatrice et présidente de Bizzoly Holdings. D'abord connue pour ses initiatives en faveur de l'entrepreneuriat féminin et de la mobilité des femmes, elle a progressivement élargi son champ d'action à des enjeux plus structurels liés au transport, au financement et à l'investissement. Elle est aujourd'hui pleinement engagée en faveur de partenariats public-privé (PPP) fondés sur une répartition claire des rôles entre l'État et l'opérateur, dans un cadre juridique stable, et soutenus par une modernisation accrue des systèmes de gestion.

Pour Patricia Nzolantima, les difficultés de la mobilité urbaine en Afrique ne tiennent pas seulement à un manque d'équipements. Elles relèvent aussi d'un problème de gouvernance, de cadre et de gestion. Son analyse est claire : à l'État de fixer les règles, de réguler et de contrôler ; au privé d'exploiter, d'organiser et d'optimiser. À cette condition, le transport public peut devenir un véritable levier de développement économique et social, au service de l'activité, de l'accès aux services essentiels et de la qualité de vie des populations.

Pourquoi la mobilité urbaine est-elle un enjeu si important à vos yeux ?

Patricia Nzolantima : On ne peut pas parler de transformation de l'Afrique sans parler de transport. La mobilité conditionne l'accès au travail, aux soins, à l'éducation et aux marchés. Or, dans beaucoup de pays africains, une grande partie de la population dépend encore des bus, des taxis ou de la marche pour se déplacer. Quand les systèmes de transport dysfonctionnent, ce n'est pas seulement la circulation qui se dégrade : c'est toute la vie économique et sociale qui se grippe.

Je me suis d'abord engagée dans le développement de la mobilité des femmes, mais j'ai rapidement compris que la question était beaucoup plus large. On ne peut pas penser la mobilité sans penser aussi l'infrastructure, l'énergie, la gestion du trafic, le financement et la régulation. On parle beaucoup de véhicules électriques, par exemple, mais où les recharge-t-on si le pays connaît déjà des délestages ? La mobilité ne se résume pas aux véhicules : elle suppose une vision d'ensemble, en prise avec les réalités des réseaux et des usages.

C'est aussi un sujet profondément social. Une mauvaise mobilité désorganise les journées, use les familles et fragilise en particulier la classe moyenne. Lorsqu'un père passe des heures dans les embouteillages et rentre chez lui alors que ses enfants dorment déjà, ce n'est pas anecdotique : cela dit quelque chose du coût humain d'un système défaillant.

En quoi la collaboration entre acteurs privés et États est-elle indispensable pour structurer ce secteur ?

P. N. : La mobilité urbaine a besoin de l'alliance entre puissance publique et savoir-faire opérationnel. L'État doit fixer le cadre, établir les lois, définir les règles du service et contrôler. Le privé, lui, apporte la gestion, la culture du résultat et la capacité à faire fonctionner la structure au quotidien. C'est pour cela que je m'investis autant dans les PPP. Dans beaucoup de pays, les sociétés publiques de transport ne manquent pas de potentiel, mais elles finissent en faillite à cause d'une trop grande confusion entre service public et interventions politiques. L'État n'est pas un gestionnaire…

Pourtant, un partenariat bien construit permet d'aller plus loin que la simple exploitation d'une flotte. La structure privée, quand elle profite d'une véritable délégation, peut lever des fonds, investir, digitaliser, construire des abris-bus ou des bornes de recharge. Autrement dit, elle peut développer tout l'écosystème du transport, là où l'État, à lui seul, n'en a pas les moyens, ni le savoir-faire.

Qu'est-ce qui distingue un PPP qui réussit d'un PPP qui échoue selon vous ?

P. N. : Un PPP échoue lorsque l'État garde la main sur l'exploitation, utilise les bus à d'autres fins (comme remplir des stades en période électorale) ou nomme l'oncle d'un ministre à la direction pour des raisons politiques plutôt que pour ses compétences ; commencent alors les dérives et les détournements.

Un PPP ne peut être réussi que si l'État accepte de rester en retrait : il garde un rôle dans la gouvernance, suit les chiffres, fixe les règles et contrôle, mais il délègue réellement la gestion quotidienne à l'opérateur privé. Le tout doit reposer sur un cadre juridique strict, capable de résister aux remaniements politiques : si à chaque changement de gouvernement un ministre peut placer quelqu'un de son camp, rien ne peut tenir dans la durée.

Enfin, la digitalisation peut ouvrir des perspectives décisives. Tant que le système reposera exclusivement sur le cash, il favorisera les zones grises où prospèrent la corruption et les détournements qui grèvent les recettes. Par exemple, le paiement électronique permet de sécuriser les fonds instantanément, mais produit aussi des données précieuses sur les usagers : qui prend le bus ? À quelle heure ? À quelle fréquence ?

Des réponses utiles au service d'une meilleure organisation des réseaux, d'une adaptation de l'offre aux usages réels, d'un service de transport plus fiable, plus lisible et plus utile à toute la population.

En somme, la mobilité en Afrique à horizon 2030 devra reposer sur la digitalisation des transports, sur des partenariats public-privé solides, sur une réglementation propre à attirer et protéger les investisseurs, et sur un écosystème capable de répondre aux besoins des populations.

La mobilité urbaine a besoin de l'alliance entre puissance publique et savoir-faire opérationnel.

Afrique du Sud : derrière la maturité d'un marché bien financé, les failles du couple État-privé demeurent

Les convictions de Patricia Nzolantima sur la nécessité d'une alliance équilibrée entre l'État et le secteur privé trouvent un écho instructif en Afrique du Sud. Dans ce pays doté d'un réseau routier très développé, l'expérience montre que la disponibilité des capitaux (aussi importants soient-ils) ne suffit pas à garantir le développement des infrastructures. Encore faut-il que les projets soient suffisamment bien structurés, portés et sécurisés pour que ces financements puissent effectivement se déployer.

DES MÉCANISMES FINANCIERS, AU SERVICE DE PROJETS STRUCTURÉS

Doté d'une maturité sans pareil sur le Continent, le marché sud-africain concentre aujourd'hui ses efforts moins sur la création de nouveaux axes que sur la modernisation, l'élargissement et l'entretien de corridors existants. Dans ce domaine, le modèle du partenariat public-privé (PPP) a largement démontré son efficacité. Impliquée de longue date dans le financement de la mobilité régionale, la Standard Bank a accompagné plusieurs réalisations emblématiques, comme les concessions routières de la N4 Est, reliant l'Afrique du Sud au Mozambique, et de la N4 Ouest, reliant l'Afrique du Sud au Botswana, ainsi que le Gautrain, le train express régional de la province du Gauteng.

La réussite de ces opérations repose sur une ingénierie millimétrée : des sociétés de projet dédiées (special purpose vehicles, SPV) sont créées pour concevoir, exploiter et entretenir les infrastructures sur des durées pouvant aller jusqu'à trente ans.

Le risque opérationnel est assumé par le secteur privé, tandis que le financement s'adosse à des revenus prévisibles, comme les péages. Le financement ne remplace donc pas la solidité du projet : il doit en découler.

LES ÉCUEILS DES MÉGA-PROJETS

Si cette structuration sur mesure est indispensable, c'est parce que l'expérience sud-africaine montre aussi les limites concrètes des méga-projets. Standard Bank, qui accompagne de longue date le financement des infrastructures de mobilité dans la région, souligne elle-même que la concrétisation des PPP se heurte régulièrement à de véritables murs opérationnel : « *Dans les faits, la préparation technique et financière souffre souvent de la complexité institutionnelle. La nécessité d'aligner les différents échelons (nationaux, provinciaux et municipaux) entraîne fréquemment l'enlisement administratif des dossiers. La dimension colossale des appels d'offres expose aussi les attributions à des litiges et recours juridiques, capables de geler des chantiers pendant plusieurs années. Enfin, la réalité du terrain ajoute parfois ses propres freins : intimidations, extorsions ou conflits communautaires peuvent provoquer de véritables interruptions de chantier. Dans le cadre d'un PPP, où le moindre retard pèse lourdement sur l'équilibre financier de l'opération, la capacité à atténuer ces risques devient une condition de survie.* »

Autrement dit, la maturité du marché sud-africain ne supprime pas la fragilité des PPP : elle confirme qu'un tel modèle ne tient que par la clarté des règles, la qualité de préparation des dossiers et la maîtrise des aléas de terrain.



LE CAP - AFRIQUE DU SUD

Financement des usagers : l'enjeu est de construire un historique de crédit pour tous



Korede
ODJO-BELLA

Directrice de la Banque des Particuliers, Ecobank Côte d'Ivoire

Korede Odjo-Bella dirige la Banque des Particuliers d'Ecobank en Côte d'Ivoire. Au sein de ce groupe bancaire panafricain présent dans 34 pays du Continent, elle a pour mission d'accompagner les besoins financiers des ménages et des entrepreneurs. Elle pilote la stratégie d'inclusion financière retail avec une conviction forte : la banque doit s'adapter aux réalités africaines, et non l'inverse.

En Afrique de l'Ouest, la demande de mobilité suit le rythme d'une forte croissance urbaine. Or, l'accès à un véhicule, qu'il soit personnel ou professionnel, repose largement sur les solutions de financement disponibles. Comment prêter à des usagers qui n'ont pas de fiche de paie classique ou d'historique bancaire tracé ? Korede Odjo-Bella, Directrice de la Banque des Particuliers d'Ecobank Côte d'Ivoire, décrypte les mécanismes à l'œuvre. Du « credit scoring » basé sur le Mobile Money à l'essor fulgurant des plateformes de transport avec chauffeur (VTC), elle explique comment le secteur bancaire innove pour s'adapter aux pratiques locales en mutation.

Quelles offres financières propose Ecobank pour accompagner l'acquisition de véhicules ?

Korede Odjo-Bella : Notre approche est segmentée pour coller aux réalités de chaque typologie de client. Nous ne finançons pas un véhicule, nous finançons un usage, un projet de vie ou un modèle économique.

Sur le marché du neuf, qui reste le plus sécurisé pour une banque, nous déployons du crédit automobile classique ou du financement d'actif (asset financing), souvent en partenariat avec les concessionnaires. Nous adaptons nos campagnes au rythme de la vie locale : le mois de janvier étant financièrement difficile pour les ménages, nous lançons nos offres promotionnelles plutôt en février ou mars, ou lors de la rentrée scolaire.

Cependant, la grande majorité du parc roulant repose sur le véhicule d'occasion. Pour ce segment, la dépréciation rapide du bien et l'incertitude mécanique rendent le gage difficile. Nous accompagnons donc ces achats principalement via du crédit à la consommation, qui ne nécessite pas de mettre le véhicule en garantie, mais dont les taux sont structurellement différents.

Enfin, il y a un volet business-to-business important, notamment en Côte d'Ivoire : le soutien à l'agro-industrie. Pour ces acteurs, nous finançons des flottes utilitaires et logistiques via du leasing, afin de sécuriser le transport des matières premières comme le cacao ou l'anacarde. La mobilité, dans ce cas, devient un levier de compétitivité nationale : financer un camion, c'est sécuriser une chaîne d'exportation.



Quelle dynamique observez-vous actuellement sur le marché régional de la mobilité ?

K. O-B. : Nous observons une mutation profonde des usages, dictée par la saturation urbaine. Abidjan, par exemple, fait face à une congestion massive, rappelant la situation de Lagos au Nigeria. Cette contrainte transforme le besoin : la classe moyenne cherche désormais une mobilité « productive ». L'objectif est de ne plus conduire soi-même pour gagner du temps de travail ou de repos durant les trajets. Cela a créé une forte demande pour les services de VTC : nous voyons émerger une nouvelle classe d'entrepreneurs qui ne sollicitent plus de crédits pour un usage personnel, mais pour constituer des flottes.

Ils acquièrent des véhicules neufs (souvent des petites citadines robustes) pour les connecter à des plateformes comme Yango, Heetch ou Gozem. Nous soutenons d'ailleurs activement l'entrepreneuriat féminin dans ce secteur via le mentorat de l'association Women in Logistics in Africa (WILA), car c'est un levier d'émancipation économique fort.

En parallèle, l'essor de l'e-commerce soutient la logistique du dernier kilomètre, augmentant la demande pour les deux-roues. Cette dynamique est favorisée par un contexte régional stable : la zone de l'Union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA) bénéficie d'une monnaie commune et de grands projets d'infrastructures, comme le métro d'Abidjan ou la rénovation des ports, qui structurent l'écosystème.

L'innovation bancaire doit passer par l'agrégation de nouvelles sources d'information.

Quels sont les freins structurels au financement et les leviers pour moderniser le parc ?

K. O-B. : Le principal obstacle à la démocratisation du crédit auto est l'asymétrie d'information et le manque d'éducation financière. Contrairement aux pays anglophones, notre zone manque d'un historique de crédit (credit history) centralisé. Lorsqu'un entrepreneur de l'informel sollicite un prêt, la banque peine à évaluer sa solvabilité via les canaux traditionnels.

Le levier majeur pour contourner ce frein est la donnée. L'innovation bancaire doit passer par l'agrégation de nouvelles sources d'information : les transactions Mobile Money, les micro-prêts remboursés ou l'épargne digitale. Notre responsabilité, en tant que banque panafricaine, est de transformer ces traces digitales en capital de confiance.

En construisant un « scoring » hybride, nous pourrons financer des milliers de profils aujourd'hui invisibles.

Sur le plan réglementaire, l'État ivoirien a déjà enclenché une dynamique positive en limitant l'âge des véhicules d'occasion importés, ce qui « pousse » mécaniquement le marché vers du neuf ou du récent. Pour aller plus loin, il faudrait structurer le marché de l'occasion via la labellisation : si nous pouvons certifier la valeur d'un véhicule de seconde main, nous pourrions basculer du crédit consommateur vers du financement d'actif, moins coûteux pour le client.

Enfin, la transition énergétique reste un défi. Le coût d'achat des véhicules électriques est élevé et le réseau de bornes de recharge publiques est insuffisant dès que l'on sort d'Abidjan.

Sans écosystème complet (infrastructures, maintenance locale, fiscalité incitative), l'électrique restera un segment de niche. Le financement vert doit s'inscrire dans une vision systémique, et non isolée.

Gozem : le digital pour professionnaliser et développer la mobilité urbaine



Gennate HASSAD

Directrice du Financement chez Gozem

Gennate Hassad dirige le pôle financement de véhicules chez Gozem. Son rôle consiste à structurer des solutions de financement pour permettre aux chauffeurs, souvent exclus du système bancaire traditionnel, d'acquérir des véhicules neufs. Elle travaille en lien étroit avec des partenaires industriels et financiers pour transformer des opérateurs informels en entrepreneurs équipés.

Dans les grandes villes d'Afrique de l'Ouest et d'Afrique centrale, la mobilité repose essentiellement sur une offre artisanale : motos-taxis et véhicules d'occasion vieillissants pallient l'absence de transports publics de masse. Face à ce constat, le modèle de la « Super App » s'impose comme un outil de rationalisation puissant. En digitalisant la mise en relation et en intégrant des services financiers, Gozem transforme ce secteur fragmenté. Gennate Hassad décrypte comment la numérisation des services apporte fluidité, sécurité et inclusion financière aux chauffeurs et usagers du Togo, du Bénin, du Cameroun, du Gabon et du Congo.

Pouvez-vous nous présenter les activités de Gozem en quelques mots ?

Gennate Hassad : Gozem a été lancée en 2018 au Togo, avec pour objectif d'offrir un service de mobilité permettant d'améliorer l'efficacité, la transparence et la sécurité du transport urbain. Nous sommes présents dans cinq pays : Togo, Bénin, Cameroun, Gabon et Congo-Brazzaville.

Notre cœur de métier reste le transport (moto, tricycle, voiture), mais autour de ce noyau, nous avons agrégé des verticales complémentaires. Nous proposons des services d'e-commerce (livraison de repas, courses, gaz et ticketing d'évènements) et un pôle Fintech incluant le financement de véhicules et le Mobile Money. L'objectif est de remplacer une multitude de services fragmentés par une interface unique (une « Super App ») et fiable pour l'usager africain.

Qu'apporte concrètement la digitalisation au secteur du transport ?

G. H. : La technologie résout avant tout l'inefficacité de la mise en relation. Pour l'usager, elle supprime l'aléa de l'attente dans la rue et la négociation du prix. L'algorithme permet de garantir la transparence tarifaire et de réduire ce que l'on appelle l'estimation du temps d'arrivée en géolocalisant le véhicule le plus proche.

Pour les chauffeurs (baptisés « Champions » par Gozem), l'application est un outil d'optimisation des revenus. Nous favorisons le « back-to-back » : l'algorithme identifie la prochaine course avant même que la précédente ne soit terminée afin de réduire les temps morts et les kilomètres à vide. Nous leur fournissons également des outils de pilotage, comme des « heatmaps », pour qu'ils se positionnent sur les zones de forte demande. En somme, le digital transforme une navigation à vue en une activité rationnelle, pilotée par la donnée.

Pourquoi avoir développé une activité de financement de véhicules ?

G. H. : C'est une réponse à un double blocage du marché. D'un côté, les chauffeurs sont souvent des profils peu bancarisés, sans fiches de paie, qui n'ont pas accès au crédit classique. De l'autre, le parc automobile est vétuste, composé majoritairement de véhicules d'occasion importés, âgés de 10 à 15 ans.

Notre activité de financement a pour but de répondre à ces deux constats, en facilitant l'acquisition de véhicules neufs. Notre modèle repose sur un « package » complet : le véhicule, l'assurance tous risques, les équipements de sécurité (casques, gilets), le programme de maintenance, et la conformité administrative.

À ce jour, nous avons financé environ 7 000 véhicules. Si les motos en constituent la majorité, les voitures ont la dynamique de croissance la plus forte.

Le digital transforme une navigation à vue en une activité rationnelle, pilotée par la donnée.

Quels sont les principaux freins au déploiement rencontrés sur vos marchés ?

G. H. : La connectivité n'est plus un obstacle majeur, le taux de pénétration du smartphone est élevé. Nous rencontrons cependant des défis très spécifiques à nos marchés : par exemple l'aptitude des champions à maîtriser l'application. Nous avons dû nous adapter à certaines de leurs pratiques, par exemple en intégrant des voice notes (messages vocaux) en langues locales directement dans l'application pour le guidage.

Autre frein : la prédominance du cash. Bien que nous proposions des paiements dématérialisés, la majorité des courses sont encore réglées en espèces. Ce fonctionnement limite la traçabilité des revenus, complexifie le remboursement pour les champions qui doivent effectuer des dépôts réguliers sur leur portefeuille digital, et ralentit, plus largement, la structuration financière de l'activité.

Pour sécuriser à la fois les revenus des chauffeurs et le remboursement des véhicules, nous avons lancé notre propre solution de Mobile Money. Nous travaillons en partenariat avec des acteurs bancaires, comme le groupe NSIA au Togo. Cela permet au chauffeur de gérer ses flux financiers en circuit fermé, sans avoir à manipuler de liquidités.

Quelles sont vos perspectives de développement, notamment sur l'électrique ?

G. H. : Nous poursuivons notre expansion géographique, avec l'ouverture prévue de la Côte d'Ivoire. Sur le plan industriel, nous regardons de près la transition vers l'électrique. Si l'usager plébiscite le confort de ces véhicules, le chauffeur arbitre en fonction de la rentabilité. L'équation économique doit être neutre pour lui : le temps de recharge et le coût d'acquisition ne doivent pas pénaliser son revenu journalier par rapport au thermique. Nous déployons déjà des flottes pilotes de voitures, tricycles et motos électriques, mais le passage à l'échelle dépendra de notre capacité à rendre ces véhicules aussi compétitifs et pratiques que le thermique pour l'opérateur.

03

Construire une transition vers une mobilité plus propre



COTONOU - BÉNIN

Si le défi de l'accessibilité conditionne le développement économique du Continent, il soulève inévitablement la question de la soutenabilité de cette croissance. Démocratiser les déplacements sans transformer leur empreinte écologique ferait peser un coût sanitaire croissant sur les métropoles africaines, déjà fragilisées par la congestion et le vieillissement du parc automobile.

Cette pression environnementale reflète un écosystème encore incomplet. L'importation massive et insuffisamment régulée de véhicules d'occasion en fin de vie alimente la pollution urbaine. Le Continent reste aussi largement tributaire de carburants importés, dont la qualité limite l'efficacité des technologies de dépollution modernes. En bout de chaîne, l'absence de filières industrielles de recyclage laisse le démantèlement à un secteur artisanal qui, malgré son utilité économique, peine à traiter correctement les fluides, batteries et matériaux polluants.

Pour CFAO Mobility, la transition ne peut pas consister à transposer mécaniquement des modèles conçus pour des marchés déjà équipés et fortement structurés. Elle doit avancer par étapes : faire progresser ensemble le renouvellement du parc et la qualité des carburants ; encourager l'hybridation comme solution de transition.

Cette trajectoire suppose aussi de penser le cycle de vie complet du véhicule. Structurer des filières formelles de recyclage, en s'appuyant sur les réseaux existants pour les professionnaliser, permettra de sécuriser le traitement des résidus, de réintégrer les matériaux critiques dans l'économie locale et de réduire la concurrence déloyale d'un secteur informel non contraint par des normes de dépollution. C'est en articulant la fermeté réglementaire des États et la capacité d'innovation des opérateurs privés que pourra se déployer une mobilité plus durable, adaptée aux réalités africaines.

À plus long terme, le potentiel africain en énergies renouvelables et en minerais stratégiques peut permettre au Continent de ne pas seulement importer les solutions de transition, mais de produire une partie de l'énergie, des composants et des services nécessaires à leur déploiement.

Améliorer la mobilité, c'est agir pour la santé publique

La mobilité ne soulève pas seulement une question d'accès, de fluidité ou de coût. Elle pose aussi une question de santé publique. Dans de nombreuses métropoles du Continent, la congestion, le vieillissement du parc automobile, la qualité des carburants et l'insuffisance des transports collectifs structurés alimentent une pollution atmosphérique dont les impacts sanitaires et économiques sont considérables.

Dans les grands centres urbains, le transport routier contribue fortement à la pollution de l'air, notamment à travers les émissions de particules fines et d'oxydes d'azote, particulièrement nocives pour la santé. Vieilles motorisations, prédominance du diesel, embouteillages chroniques et poids du transport vétuste amplifient ces émissions.

La pollution liée aux transports ne dégrade pas seulement l'environnement urbain : elle affecte directement la santé des populations. Les particules fines, en particulier les PM2,5, pénètrent profondément dans l'organisme et contribuent aux maladies respiratoires et cardiovasculaires, notamment aux accidents vasculaires cérébraux et aux cardiopathies ischémiques.[1] Dans les métropoles les plus exposées, l'amélioration de la mobilité devient ainsi un levier de santé publique : moderniser les véhicules, renforcer le transport collectif, améliorer la qualité des carburants et mieux contrôler les émissions, c'est aussi réduire une part évitable de la charge sanitaire supportée par les villes.

NAIROBI : UNE QUALITÉ DE L'AIR MARQUÉE PAR LE POIDS DU TRANSPORT SEMI-FORMEL

Dans la capitale kényane, le transport routier représente environ 40 % des concentrations de PM2,5, ce qui en fait la première source identifiée de pollution aux particules fines.[2,3] Cette contribution tient notamment à l'ancienneté de la flotte, à la congestion urbaine et au poids des matatus[4], ces minibus privés très utilisés dans le pays pour les déplacements urbains et périurbains. Indispensables à la mobilité quotidienne, ils constituent pourtant un secteur semi-formel et par définition peu contrôlé. En 2024, la concentration moyenne de PM2,5 à Nairobi était estimée à 14,4 µg/m³, soit près de trois fois la valeur annuelle recommandée par l'OMS.[5]

DAKAR : LE COÛT SANITAIRE ET ÉCONOMIQUE DE LA CONGESTION

À Dakar, l'enjeu se pose dans des termes comparables. Le transport constitue l'un des principaux postes d'émissions urbaines : selon Climate Chance, il représente environ 40 % des émissions totales de la ville.[6] La région capitale concentre une large part du parc automobile national, provoquant des congestions, accentuant elles-mêmes les émissions polluantes. Selon le Conseil exécutif des transports urbains durables (CETUD), les dysfonctionnements liés à la pollution automobile, à la congestion, à l'insécurité routière et au bruit représenteraient près de 900 milliards de francs CFA de pertes annuelles, soit environ 6 % du PIB national et 11 % du PIB régional de Dakar.[7]

DES RÉPONSES LOCALES POSSIBLES

Malgré ces difficultés, des initiatives concrètes existent. Au Sénégal, un décret encadre depuis 2025 l'importation des véhicules d'occasion, avec un âge maximal fixé à 10 ans pour les véhicules de tourisme et les véhicules utilitaires légers, et à 15 ans pour les camions et véhicules de transport de personnes.[8] À Dakar, le Bus Rapid Transit, inauguré en 2024, s'appuie sur une flotte de bus électriques à grande capacité pour renforcer l'offre de transport collectif et réduire la dépendance au diesel sur l'un des principaux axes de la capitale.[9]



DAKAR - SÉNÉGAL

À Nairobi, le comté travaille à l'encadrement des infrastructures électriques. Les lignes directrices engagées en 2025 doivent notamment accompagner le déploiement de bornes de recharge rapide pour les voitures, de systèmes d'échange de batteries pour les boda-bodas, les motos-taxis locaux, et de standards de sécurité pour les installations.[10]

Au Maroc, l'opérateur postal Barid Al-Maghrib déploie l'électrique sur le dernier kilomètre. Depuis 2022, une flotte de plus de 200 véhicules 100 % électriques assure la distribution du courrier et des colis dans 42 villes. Avec 75 km d'autonomie et une recharge complète en trois heures sur prise standard, ces véhicules répondent particulièrement bien à des tournées urbaines courtes, régulières et faciles à organiser.

Des initiatives privées complètent ces efforts publics. BasiGo déploie par exemple des bus électriques adaptés aux opérateurs locaux de transport collectif, avec un modèle pensé pour les réalités d'exploitation kenyanes.[11] CFAO Mobility propose depuis 2024 des véhicules 100 % électriques BYD à l'achat ou à la location, avec installation de bornes sur le lieu d'usage, solutions solaires, maintenance et pièces de rechange.

1 *L'effet dévastateur de la pollution de l'air sur la santé,* Organisation mondiale de la santé (OMS).

2 *Nairobi and Air Pollution,* Clean Air Fund, 2025.

3 *Fine Particulate Matter Air Pollution and Health Implications for Nairobi,* 2024.

4 *Regulation Is Not Enough: Struggling Paratransit Reform in Kenya,* Southern African Transport Conference, 2024.

5 *2024 World Air Quality Report,* IQAir, 2025.

6 *Dakar : décongestionner le trafic pour répondre au défi d'une mobilité urbaine durable,* Observatoire Climate Chance.

7 *Étude sur les externalités négatives du transport à Dakar,* Conseil exécutif des transports urbains durables (CETUD).

8 *Le Sénégal relève à 10 et 15 ans la limite d'âge des véhicules d'occasion importés,* Le Soleil, 2025.

9 *Au Sénégal, l'arrivée des bus électriques entend révolutionner les transports en commun,* Le Monde Afrique, 2024.

10 *Nairobi City County Unveils Air Quality Action Plan 2025-2029,* Nairobi City County, 2025.

11 *BasiGo Is Reshaping Urban Transport in Africa,* Proparco, 2026.

La montée en gamme du parc automobile exige une montée en qualité des carburants

Si le renouvellement du parc et l'électrification ciblée offrent de premières réponses à cette urgence sanitaire, l'efficacité de ces mesures dépend aussi d'un autre levier structurel : la qualité des carburants.

Pour accompagner la transition technologique des véhicules, l'adaptation des produits pétroliers constitue un prérequis technique. Les motorisations récentes, équipées de systèmes antipollution tels que les filtres à particules ou les pots catalytiques, exigent des carburants aux spécifications strictes. Une teneur inadaptée en soufre ou en additifs métalliques encrasse prématurément la mécanique, neutralise les équipements de dépollution et réduit la durée de vie des flottes.[1] La montée en qualité à la pompe est donc une priorité.

L'ÉQUATION DÉSÉQUILIBRÉE DE LA FORTE EXTRACTION ET DU FAIBLE RAFFINAGE

La gestion de la qualité se heurte à un paradoxe énergétique. Si l'Afrique est un foyer de production d'hydrocarbures, avec près de 6,5 millions de barils extraits par jour en 2024[2], ses capacités de raffinage local restent structurellement insuffisantes. Une part importante de ce brut est exportée pour être traitée en Europe ou en Asie, rendant le Continent largement tributaire des importations de produits finis.[3] Des initiatives industrielles tentent aujourd'hui de rééquilibrer cette dynamique (à l'image de la montée en puissance de la raffinerie Dangote au Nigeria), mais à court terme, la dépendance aux flux extérieurs est importante.

DES CADRES RÉGLEMENTAIRES EN ÉVOLUTION, UNE CHAÎNE AVAL VULNÉRABLE

Face aux volumes importés, les réglementations s'adaptent. L'Afrique de l'Est a fait figure de pionnière dès 2015 en abaissant la teneur en soufre autorisée à 50 parties par million (ppm) pour le diesel, une dynamique suivie par les États d'Afrique de l'Ouest à partir de 2017.[1] Cependant, fixer un standard à l'importation ne suffit pas : la préservation de la qualité repose sur l'intégrité de la chaîne logistique.

Entre le déchargement portuaire, le transport en camions-citernes et la distribution en station, le carburant reste exposé à des altérations liées à des conditions de manipulation parfois précaires. À ce défi matériel s'ajoute la vente illicite en bord de route. Échappant aux circuits officiels et au contrôle de conformité, ce marché informel altère le produit versé dans les réservoirs, compromettant les efforts environnementaux entrepris en amont.

1 *Programme des Nations Unies pour l'Environnement (PNUE).*

2 *Rapport 2025 sur l'état des lieux de l'énergie en Afrique*, Chambre africaine de l'énergie, 2025.

3 *African Trade Report 2024*, Afreximbank, 2024.

POINT DE VUE D'UN DISTRIBUTEUR

Pascal Manuelli, directeur Réglementation et Affaires publiques chez TotalEnergies, éclaire les réalités macroéconomiques qui structurent le marché africain.

Pour Pascal Manuelli, la qualité des carburants distribués relève essentiellement d'arbitrages souverains, liés entre autres au pouvoir d'achat local : *« Le choix du niveau de spécification est un choix régalien qui dépend de l'État. Bien évidemment, plus le produit est raffiné, plus il est cher. In fine, lors des appels d'offres, les opérateurs en charge de l'approvisionnement en produits pétroliers des pays concernés choisissent souvent le produit à la spécification locale, donc le moins cher, pour ne pas faire peser un coût de l'énergie trop élevé sur leur population. »*

Ces choix politiques expliquent les trajectoires contrastées du Continent. L'Afrique de l'Est, affranchie de la nécessité de protéger un outil industriel local, a basculé plus rapidement vers des carburants autour de 50 ppm, *« avec une qualité qui avoisine les standards européens ou américains »*. L'Afrique de l'Ouest, engagée dans la modernisation de ses propres raffineries, avance à un rythme plus progressif, même si l'arrivée de nouvelles infrastructures continentales commence à faire bouger les lignes.

Au-delà des normes officielles, P. Manuelli rappelle que les distributeurs traditionnels (qui s'imposent des référentiels de contrôle stricts tout au long de leur chaîne) font face à la vulnérabilité du dernier kilomètre. *« En parallèle des réseaux officiels, vous pouvez trouver au bord de la route des personnes qui vendent un carburant d'origine inconnue, manipulé dans des conditions non maîtrisées. C'est complètement insaisissable »*, alerte-t-il. Une fragilité qui constitue une concurrence déloyale et surtout qui échappe à toute vérification de conformité. TotalEnergies participe aux travaux menés par l'Association des raffineurs et distributeurs africains (ARDA), la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) et l'Union africaine pour faire converger les spécifications : *« La profession vise désormais les 10 ppm à horizon 2030, tandis que l'Afrique de l'Ouest avance déjà vers une première étape à 50 ppm. »*

Pour dépasser ces disparités, concilier impératifs économiques et normes sanitaires, et sécuriser la chaîne de valeur face aux circuits informels, la structuration du marché appelle une réponse coordonnée. À ce titre, la ZLECAf concentre elle aussi une part importante des attentes en matière d'harmonisation.



LE CAP - AFRIQUE DU SUD

Le marché des carburants doit sortir de la fragmentation des normes



Anibor KRAGHA

Secrétaire exécutif de l'ARDA (Association des raffineurs et distributeurs africains)

Ancien directeur exécutif groupe et directeur des opérations chargé du raffinage et de la pétrochimie au sein de la compagnie pétrolière nationale du Nigeria et cadre dirigeant dans l'industrie pétrolière, Anibor Kragha dirige l'ARDA depuis six ans. Il porte la voix des acteurs de l'aval pétrolier pour promouvoir les investissements, la sécurité énergétique et l'harmonisation des normes sur le Continent.

Si la montée en qualité des carburants est une nécessité reconnue, sa mise en œuvre bute encore sur un obstacle de taille : la fragmentation des normes à l'échelle continentale. Alors que la demande énergétique africaine va fortement croître d'ici 2050, cette hétérogénéité freine la structuration du secteur, complique les approvisionnements et décourage les investisseurs. Anibor Kragha nous explique pourquoi l'adoption de spécifications communes est aujourd'hui le préalable indispensable pour garantir la sécurité énergétique de l'Afrique et accompagner sa transition vers une mobilité durable.

Quel est l'état actuel des capacités de raffinage du Continent ?

Anibor Kragha : D'ici 2040, une naissance sur deux dans le monde aura lieu en Afrique. Combinée à l'urbanisation rapide, à l'industrialisation croissante et à un meilleur accès à l'énergie, la dynamique devrait augmenter la demande énergétique africaine de 55 % à 60 %. Dans ce contexte, l'essence et le gazole continueront d'occuper une place importante dans la mobilité. Face à cela, nos capacités de production locales de raffinage demeurent insuffisantes. De nouvelles raffineries comme Dangote au Nigeria, Sentuo au Ghana ou Cabinda en Angola apportent davantage de stabilité en Afrique de l'Ouest et centrale, tandis que l'Afrique du Nord maintient une bonne dynamique avec les infrastructures algériennes et égyptiennes. Malgré ces projets récents, des analyses sectorielles estiment qu'il manque encore une capacité de raffinage additionnelle d'environ 3,5 millions de barils par jour pour répondre à la demande des prochaines décennies. Un déficit particulièrement marqué sur la côte Est et en Afrique australe.

Au-delà du raffinage, pourquoi l'approvisionnement en carburant reste-t-il vulnérable ?

A. K. : Le défi dépasse largement la question du raffinage. Produire du carburant est une étape, mais l'acheminer et le stocker en est une autre. Avec CITAC, le cabinet de conseil qui accompagne l'ARDA sur les études techniques et économiques, notre association a publié l'an dernier une publication de réflexion, aux accents presque prophétiques, qui soulevait un scénario d'alerte : que se passerait-il pour l'Afrique si nous ne pouvions plus importer de carburants pendant seulement 30 jours ? En réalité, très peu de pays africains disposent de stocks stratégiques couvrant une telle durée. Sans investissements dans les terminaux, les pipelines et les capacités de stockage pour soutenir des réserves stratégiques plus importantes, la sécurité énergétique et la continuité économique du Continent restent fragilisées.

Quelles conditions faut-il réunir pour débloquer ces investissements dans les infrastructures ?

A. K. : Historiquement, l'industrie a privilégié l'extraction pétrolière plutôt que la création de valeur en aval. Aujourd'hui, investir dans le raffinage ou la distribution exige d'abord des réglementations stables sur des horizons d'investissement qui se comptent généralement en décennies. Ensuite, la prise en compte des critères environnementaux, sociaux et de gouvernance (ESG) est devenue centrale : la décarbonation des raffineries est désormais un critère déterminant pour accéder aux financements internationaux. Enfin, le capital humain reste le facteur critique. Un financeur n'investira que si le porteur du projet prouve sa capacité à recruter et à fidéliser des profils qualifiés pour exploiter ces infrastructures sur le long terme.

Vous faites de l'harmonisation des spécifications des carburants un enjeu prioritaire. Pourquoi est-ce déterminant ?

A. K. : L'Afrique ne dispose pas de normes de carburants harmonisées : nous recensons 11 qualités différentes de gazole, avec des seuils de soufre variant de 10 à 10 000 ppm, et 12 qualités d'essence, allant de 10 à 2 500 ppm. Cette hétérogénéité empêche d'agréger la demande et d'attirer des investissements logistiques ou industriels à grande échelle.

En adoptant des spécifications panafricaines communes, toute une sous-région peut se présenter comme un marché unifié. Cette convergence permet aussi d'organiser la transition vers des carburants plus propres. Les études que nous menons montrent qu'aller vers des carburants plus propres et mieux normés génère des bénéfices sanitaires, environnementaux et socio-économiques importants, notamment en réduisant la pollution de l'air liée au secteur de la mobilité. Par ailleurs, les investisseurs et les institutions financières accordent une importance croissante à la performance environnementale, à l'efficacité énergétique et à la décarbonation des infrastructures aval nécessaires à la distribution de carburants plus propres sur le Continent.

L'hétérogénéité des normes empêche d'agréger la demande et d'attirer des investissements logistiques ou industriels à grande échelle.

Recyclage automobile : passer d'un réseau informel à une véritable industrie circulaire

L'absence de filières structurées de collecte, de traitement et de recyclage des véhicules en fin de vie limite le développement d'une mobilité urbaine durable. Elle laisse le champ libre à des réseaux informels qui, bien qu'utiles, restent artisanaux, polluants et dangereux.

Selon le dernier rapport de suivi du Programme des Nations unies pour l'environnement (PNUE), publié en 2024, le Continent s'est imposé comme le premier importateur de véhicules d'occasion au monde. Entre 2015 et 2022, plus de 22,6 millions de véhicules légers de seconde main ont été exportés vers les pays en développement, l'Afrique en absorbant un tiers. La zone est souvent qualifiée de « dépotoir » automobile, notamment pour les modèles venus d'Europe et d'Asie. Ces unités anciennes se révèlent très polluantes, énergivores et dangereuses.

QUELQUES PAYS INTERDISENT L'IMPORTATION DE VÉHICULES D'OCCASION HORS D'ÂGE

Selon une étude publiée en 2025 par l'Institut Veblen, les véhicules importés depuis l'Europe sont souvent de qualité inférieure à ceux que les Européens envoient à la casse. Ils émettent entre 13 % et 53 % de CO2 supplémentaire.[1] Pour enrayer ce flux, seuls quelques pays ont pris des mesures fortes. L'Afrique du Sud, l'Égypte et le Soudan ont adopté la politique la plus stricte en interdisant l'importation de véhicules d'occasion. D'autres imposent des barrières d'âge strictes, comme le Maroc (cinq ans) ou le Kenya (huit ans), tandis que le Ghana, le Sénégal ou le Nigeria ont harmonisé leurs limites autour de dix ans. Mais dans une trentaine de pays, il n'existe aucune disposition pour interdire la circulation des véhicules les plus anciens.

Alors que le parc automobile mondial va doubler d'ici à 2050 et que 90 % de cette croissance se produira dans les pays en développement, la création de circuits de traitement industriels devient un impératif.[2]

UN SECTEUR DE TRAITEMENT DES VIEUX VÉHICULES QUI DOIT SE PROFESSIONNALISER

Pour cela, il faudrait partir de l'existant. Les réseaux de ferrailleurs et de casses informelles ne peuvent pas être mis de côté : ils créent de l'emploi, connaissent les gisements et valorisent déjà une partie des véhicules, par la réutilisation des pièces. L'enjeu est donc de travailler avec eux pour les professionnaliser, afin d'assurer la traçabilité, de traiter les résidus et de recycler les matériaux les plus complexes.

À terme, ces réseaux pourraient devenir de véritables centres de traitement, capables de réintégrer l'acier, le cuivre et l'aluminium dans l'économie locale. Un véhicule thermique contient environ 700 kg de métaux ferreux et 20 kg de cuivre, matériau critique pour l'Union européenne. Sa valorisation exige donc des processus de démantèlement performants et propres. Or, le traitement artisanal coûte bien moins cher qu'un démantèlement conforme, tout en générant un risque écologique élevé. Dans de nombreux pays subsahariens, la fragmentation du marché, le manque de traçabilité et les multiples « vies » des véhicules compliquent l'émergence d'une filière rentable. À cela s'ajoute un écart de coût notable : là où une filière industrielle doit financer la dépollution et le traitement des résidus, l'informel s'en affranchit souvent, ce qui fausse durablement les conditions de concurrence.

L'AFRIQUE DU SUD, VERS UN RÔLE DE PREMIER PLAN DANS L'INGÉNIERIE CIRCULAIRE

CFAO Mobility South Africa s'attache à structurer une démarche circulaire encore émergente, en s'appuyant sur l'écosystème industriel de Toyota. Il met en place une boucle organisée : collecte et traitement des débris et déchets métalliques, recyclage des pots catalytiques, puis intégration progressive d'autres déchets industriels (plastique, résines, carton, boues industrielles et résidus de peinture). Connecté aux chaînes d'approvisionnement internationales, le marché sud-africain offre un terrain propice à ce type d'initiative.

Un obstacle majeur subsiste toutefois : sur le continent africain, les véhicules sortent rarement du parc. Réparés, revendus, maintenus en service plus longtemps, ils limitent d'autant les volumes disponibles. Faute de réglementation imposant le retrait des véhicules hors d'usage, le marché ne génère pas encore spontanément les matières premières nécessaires. CFAO Mobility South Africa travaille donc avec Toyota et les acteurs institutionnels pour faire évoluer le cadre juridique et préparer le recyclage des composants les plus complexes.



LES VÉHICULES HORS D'USAGE SONT DES « BOMBES CHIMIQUES » POUR LES SOLS

Au-delà des matériaux de structure se pose la question du traitement des fluides toxiques résiduels. Huiles usagées, liquide de frein, carburants, antigels et acides de batterie constituent de véritables « bombes chimiques » pour les sols. Ces fluides peuvent polluer les nappes phréatiques. Leur neutralisation devient une priorité écologique. Investir dans des processus légaux de recyclage propres serait particulièrement bénéfique pour le Continent. C'est à cette condition que des filières structurées pourront durablement s'imposer.

LE FUTUR DÉFI DU RECYCLAGE DES VÉHICULES ÉLECTRIQUES ET HYBRIDES D'OCCASION

Le traitement et le recyclage des véhicules électriques et hybrides constituent un autre défi à venir. Même si leur taux de pénétration reste faible, il est amené à croître, porté par l'offre mondiale et par les incitations fiscales de certains pays africains. La fin de vie de ces véhicules « propres », et en particulier de leurs batteries, imposera au Continent de nouvelles capacités de traitement. Or, le recyclage de composants comme le lithium et le cobalt exige des opérations particulièrement complexes.

DES FILIÈRES À STRUCTURER AU NIVEAU RÉGIONAL

Pour y répondre, les solutions à construire dépassent le seul marché domestique de chaque pays. La mutualisation des volumes entre pays, l'harmonisation des règles et la circulation des matières recyclées peuvent rendre ces filières plus viables. L'évolution des droits d'importation sur certains intrants industriels constitue un autre levier : s'ils restent trop élevés, ils risquent de pénaliser les acteurs formels et de freiner l'émergence d'une véritable industrie locale du recyclage.

1 *Pollution exportée : le cas des véhicules d'occasion,* Institut Veblen, 2025.

2 *Used Vehicles and the Environment: Update and Progress 2024,* Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE), 2024.

L'hybridation, une voie pragmatique vers une mobilité plus propre

Si l'intérêt pour les énergies alternatives progresse en Afrique, le déploiement du tout-électrique se heurte encore à des réalités locales contraignantes. Entre un réseau de recharge embryonnaire et des capacités électriques limitées, la transition doit s'adapter aux spécificités du terrain. Dans ce contexte, l'hybridation apparaît comme une solution pragmatique. Elle constitue une étape vers l'électrification progressive du parc automobile, apportant une première réponse concrète aux enjeux de décarbonation.

UN DÉPLOIEMENT ÉMERGENT DE L'ÉLECTRIQUE

Porté par l'urbanisation, la hausse des coûts du carburant et l'émergence de politiques climatiques nationales, le marché des véhicules électrifiés progresse sur le Continent. Les perspectives de croissance sont réelles, même si le secteur reste encore à un stade précoce. Selon Mordor Intelligence, un cabinet d'études de marché spécialisé dans l'analyse sectorielle et les projections économiques, sa valeur pourrait passer de 690 millions de dollars américains en 2026 à près de 6 milliards en 2031.[1]

À date, toutefois, cette dynamique demeure très contrastée. L'Agence internationale de l'énergie (AIE), organisation intergouvernementale de référence sur les questions énergétiques, rappelle que les ventes de voitures électriques sur le Continent ont certes plus que doublé en 2024, pour atteindre près de 11 000 unités, mais qu'elles représentent encore moins de 1 % des ventes totales, avec une concentration marquée au Maroc et en Égypte.[2]

L'HYBRIDE : UNE PREMIÈRE RÉPONSE AUX RÉALITÉS OUEST-AFRICAINES

En Afrique de l'Ouest, l'hybridation s'inscrit plus facilement dans les usages actuels, là où le 100 % électrique suppose encore une transformation plus profonde des écosystèmes. En associant motorisation thermique et électrique, elle permet de limiter la consommation de carburant et les émissions sans dépendre d'un réseau de recharge public encore peu développé.

Elle présente aussi un autre intérêt : son intégration est plus simple, aussi bien pour les usagers que pour les gestionnaires de flotte. Les véhicules peuvent être déployés sans modifier en profondeur les habitudes de conduite, les organisations ou les dispositifs de maintenance.

En familiarisant progressivement les marchés avec les motorisations électrifiées, cette technologie permet d'engager la transition dans des conditions réalistes. Elle constitue ainsi une première étape vers des modèles plus avancés, à mesure que les infrastructures gagneront en densité.



TOYOTA, UN PIONNIER MONDIAL DE L'HYBRIDE

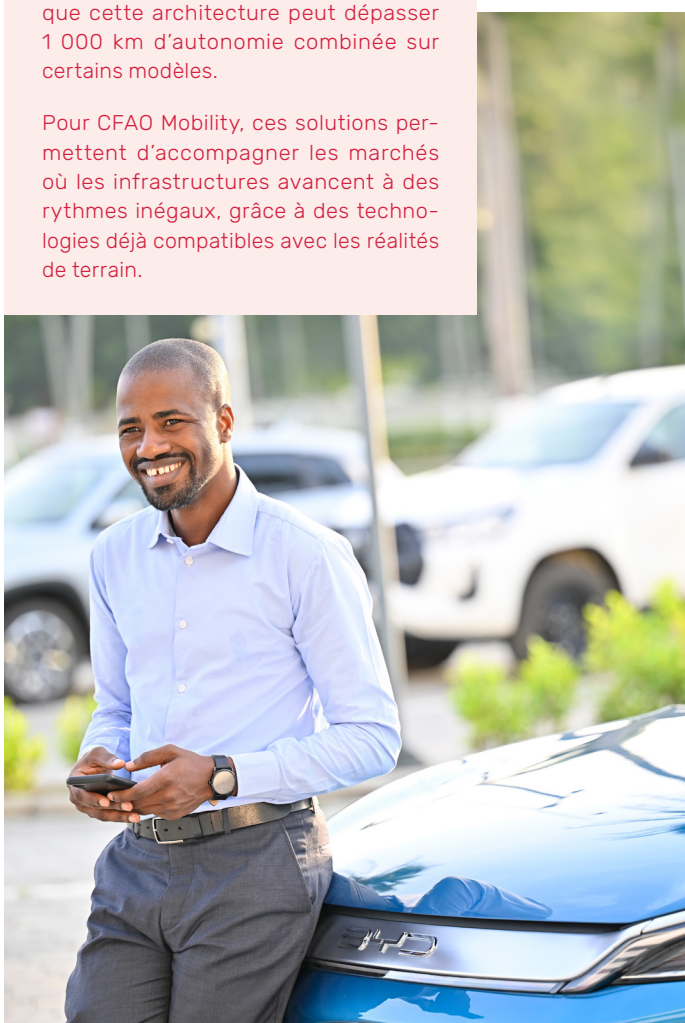
Toyota fait partie des constructeurs qui ont le plus durablement investi le champ de l'hybridation. En effet, entre 1997 et mars 2025, le groupe a vendu près de 32 millions de véhicules électrifiés dans le monde, un total incluant les modèles hybrides, hybrides rechargeables, 100 % électriques et à pile à combustible. La diversité des technologies dans l'activité de Toyota conforte l'idée qu'il n'existe pas de solution unique : selon le constructeur, la transition doit s'appuyer sur un éventail de technologies capables de répondre à des usages, des contextes énergétiques et des réalités locales différents. En Afrique, cette offre hybride est notamment incarnée par plusieurs modèles emblématiques, comme la Corolla Hybrid, le Corolla Cross Hybrid ou le RAV4 Hybrid.[3]

L'EXPERTISE TECHNOLOGIQUE : LE CHOIX DE BYD

Pour accompagner la transition vers des mobilités plus propres dans des contextes africains contraints, CFAO Mobility s'appuie sur plusieurs partenaires. C'est le cas de BYD (Build Your Dreams), leader mondial des véhicules électriques, également spécialisé dans le stockage d'énergie, déjà présent avec CFAO Mobility sur huit marchés africains.

Le constructeur met en avant deux briques technologiques. La première est la Blade Battery, une batterie lithium-fer-phosphate (LFP), conçue pour offrir un haut niveau de sécurité et de stabilité, y compris lorsqu'elle est soumise à de fortes sollicitations. La seconde est Super DM, sa technologie hybride rechargeable, conçue selon une logique de priorité à l'électrique : dans la plupart des situations, le moteur électrique assure l'essentiel de la propulsion, tandis que le moteur thermique intervient pour soutenir l'autonomie ou optimiser l'efficacité sur les trajets plus longs. BYD indique que cette architecture peut dépasser 1 000 km d'autonomie combinée sur certains modèles.

Pour CFAO Mobility, ces solutions permettent d'accompagner les marchés où les infrastructures avancent à des rythmes inégaux, grâce à des technologies déjà compatibles avec les réalités de terrain.

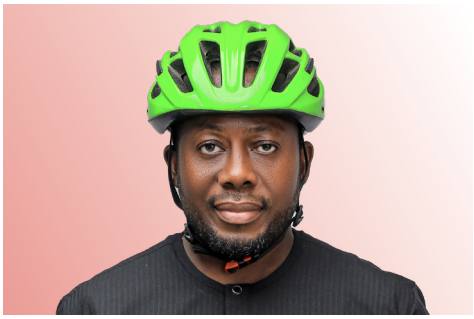


1 *Africa Electric Vehicle Market Size & Share Analysis: Growth Trends and Forecast (2026-2031),* Mordor Intelligence, 2026.

2 *Global EV Outlook 2025: Trends in Electric Car Markets*, Agence internationale de l'énergie (AIE), 2025.

3 *Climate Public Policies Report 2025,* Toyota, 2025.

L'électrification en Côte d'Ivoire : une réponse écologique et économique



Andy
COSTA

Fondateur et président de My Dream For Africa Foundation

Figure engagée de la transition écologique en Côte d'Ivoire, Andy Costa est un entrepreneur social et un promoteur de longue date d'une mobilité urbaine repensée. Fondateur en 2010 de la My Dream For Africa Foundation, il s'est d'abord fait connaître par son combat en faveur du vélo dans un environnement largement dominé par la voiture. Initiateur du Salon Africain du Vélo et du projet AVELO, il a récemment été distingué comme membre d'honneur de la Coopération pour le développement et l'amélioration des transports urbains et périurbains (CODATU), une association internationale spécialisée dans la mobilité urbaine durable. Il a progressivement élargi son action aux enjeux plus larges de transport, d'environnement et de transition énergétique. Il défend aujourd'hui une électrification progressive, adaptée aux réalités africaines, à la fois utile pour le climat, pour le pouvoir d'achat et pour l'emploi.

Embouteillages chroniques, pression démographique, coût croissant des carburants : l'électrification commence à apparaître comme une piste crédible, à condition de ne pas la penser comme un basculement brutal, mais comme une transition progressive, structurée et adaptée aux usages. En Côte d'Ivoire, cette dynamique commence à prendre forme. Engagement de l'État, premières mises en circulation, intérêt du public, besoin d'infrastructures et de pédagogie : Andy Costa revient sur les conditions concrètes d'un passage à l'électrique dans un pays qu'il considère comme l'un des plus avancés de la sous-région sur le sujet.

Quel est le niveau de maturité de la Côte d'Ivoire en matière d'électrification des transports ?

Andy Costa : La mobilité électrique reste une innovation, quelque chose de nouveau, donc le simple fait qu'il y ait aujourd'hui un engagement politique en Côte d'Ivoire est déjà un signal très encourageant. On ne peut pas vouloir démocratiser une nouvelle forme de mobilité si l'État ne s'implique pas. Son rôle est central, qu'il s'agisse des infrastructures, des autorisations, des investissements ou encore de la fiscalité liée au marché. L'État a notamment affiché sa volonté de faire passer plus de 10 % de sa flotte nationale à l'électrique d'ici 2030, et de financer plus de 120 bus 100 % électriques pour le futur Bus Rapid Transit (BRT) d'Abidjan.

L'État peut bien sûr s'appuyer sur l'engagement d'acteurs privés, comme CFAO, qui a été parmi les premiers à développer le marché de l'électrique avec BYD. Aujourd'hui, plus d'une centaine de véhicules électriques circulent déjà en Côte d'Ivoire. Cela montre qu'on est sorti du stade du discours.



En quoi l'électrification de la mobilité constitue-t-elle une perspective importante pour la Côte d'Ivoire ?

A. C. : Nous sommes sur un continent jeune, avec une démographie très dynamique. Ce qui signifie que dans les années à venir, les besoins de mobilité seront forts et continueront d'augmenter. La vraie question est donc de savoir avec quel modèle nous allons accompagner cette montée en puissance. Si nous amorçons la transition dès maintenant, nous pouvons éviter de construire une mobilité plus coûteuse, plus polluante et plus difficile à corriger ensuite. L'électrique représente, de ce point de vue, une voie stratégique.

La Côte d'Ivoire a, sur ce sujet, un avantage dans la sous-région et peut prendre une place importante dans son développement.

L'électrification peut être une réponse à un autre enjeu très concret : le coût de la vie. Au-delà de son intérêt écologique, elle constitue une alternative économique. Une étude de la Banque mondiale montre que la mobilité est le deuxième poste de dépense des ivoiriens. L'électrique est l'opportunité de le faire baisser dans la hiérarchie, au profit de besoins plus essentiels.

Quels sont les freins qui ralentissent son adoption sur le terrain ?

A. C. : Tout changement rencontre une résistance humaine. C'est vrai pour le numérique, c'est vrai aussi pour l'électrique. Le premier défi, c'est donc la sensibilisation. La population ne peut pas s'engager durablement pour une cause qu'elle ne comprend pas. Il faut donc expliquer, acculturer, faire comprendre ce qu'est cette transition et pourquoi elle est nécessaire. Bien sûr, nous sommes déjà confrontés aux effets du changement climatique, une réalité que perçoit la population.

D'autres besoins concrets viennent freiner la transition. C'est le cas des besoins immédiats : les infrastructures. Les gens veulent savoir où recharger leur véhicule, dans quelles conditions, avec quelle fiabilité. Vient ensuite le service après-vente ; lorsqu'un véhicule électrique tombe en panne, encore faut-il disposer des compétences pour le réparer. Une opportunité pour nos jeunes et un levier d'emplois verts pour le pays.

Si nous amorçons la transition dès maintenant, nous pouvons éviter de construire une mobilité plus coûteuse, plus polluante et plus difficile à corriger ensuite.

BasiGo : une mise à l'épreuve réussie de la mobilité électrique



Jit BHATTACHARYA

Cofondateur de BasiGo

Acteur majeur du secteur des véhicules électriques et des batteries lithium-ion depuis plus de 15 ans, Jit Bhattacharya a bâti son expertise dans la Silicon Valley. Ancien PDG d'une entreprise spécialisée dans les technologies de véhicules électriques haute performance, il a ensuite été cadre supérieur au sein du groupe Projets spéciaux d'Apple. Il est désormais installé en Afrique avec son entreprise BasiGo, et dédie ses activités à l'électrification du transport public africain. Jit est titulaire d'une maîtrise en ingénierie de Stanford et d'un MBA de l'université de Californie à Berkeley.

Penser l'électrification comme une transition progressive, adaptée aux usages et aux contraintes locales, suppose d'en apporter des preuves concrètes. C'est ce que montre BasiGo au Kenya et au Rwanda avec sa flotte de bus électriques et son modèle fondé sur la location au kilomètre, qui permet de lever l'un des principaux freins à l'adoption : le coût initial. Créée en 2021, l'entreprise compte aujourd'hui 119 bus en service, plus de 6 millions de kilomètres parcourus, plus de 3 000 tonnes de CO_2 évitées et plus de 8 millions de passagers transportés. Éclairage de Jit Bhattacharya, cofondateur de BasiGo.

Comment avez-vous réussi à imposer le modèle électrique auprès des opérateurs ?

Jit Bhattacharya : En mars 2022, nous avons pris le risque d'acheter deux bus électriques et de les importer. Nous les avons mis en service avec un tarif au kilomètre, auprès de deux opérateurs pionniers, sans exiger de caution. Le pari et ce modèle de « pay-as-you-drive » ont payé : ces opérateurs ont pu témoigner que leurs revenus étaient plus élevés qu'avec des bus diesel. En 2022, la crise du carburant liée à la hausse des taux américains nous a également aidés. Le fait que l'électrique leur assure de meilleurs revenus les a définitivement convaincus.

Comment fonctionne votre modèle économique « pay-as-you-drive » ?

J. B. : Si la flotte électrique a de nombreux avantages, son coût total d'acquisition reste un frein. Nous l'avons transformé en opportunité en développant un modèle « pay-as-you-drive » : un contrat de location-exploitation basé sur le kilométrage, plutôt que la vente. Les opérateurs n'ont ainsi pas besoin d'emprunter, et la location inclut la recharge, l'entretien et la maintenance.

Quels avantages les opérateurs retirent-ils du passage du diesel à l'électrique ?

J. B. : Il faut d'abord rappeler que 100 % du diesel utilisé au Kenya est importé, ce qui pèse sur l'économie. Les prix du transport public suivent donc directement les fluctuations mondiales du carburant. À l'inverse, 93 % de l'électricité kenyane provient déjà de sources renouvelables, surtout la géothermie et l'hydroélectricité. Cela permet un impact climatique immédiat : remplacer l'un des 20 000 bus diesel privés de Nairobi par un bus électrique réduit les émissions d'environ 50 tonnes de CO_2 par an. Nous constatons aussi que les bus électriques concurrencent les bus diesel sans subventions, grâce à leur fort taux d'utilisation. Nous sommes donc déjà compétitifs. BasiGo profite de cette opportunité.

93 % de l'électricité kenyane est déjà renouvelable, surtout géothermique et hydroélectrique.

Quels sont aujourd'hui les freins au développement de l'électrique en Afrique ?

J. B. : Beaucoup hésitent à investir en Afrique, alors que l'électrification des véhicules commerciaux y fonctionne particulièrement bien. Un autre frein concerne l'approche du marché : nous devons nous fournir en bus électriques auprès de constructeurs d'équipement d'origine (Original Equipment Manufacturers, OEM), souvent chinois, construire des relations avec eux, importer les véhicules en kits (CKD, Completely Knocked Down) puis les assembler sur place. Il faut aussi déployer les infrastructures de recharge et un réseau de service, de maintenance et de financement. Mais nous avons les ressources nécessaires. Les opportunités sont nombreuses et l'avenir est prometteur.



NAIROBI - KENYA

Penser l'énergie renouvelable au-delà de la technique pour répondre aux réalités locales



Tetsuya SUWABE

President & CEO d'Eurus Energy Holdings

Tetsuya Suwabe dirige Eurus Energy Holdings, acteur japonais des énergies renouvelables depuis près de quarante ans. Sous sa direction, l'entreprise a progressivement élargi son champ d'activité au-delà de son cœur de métier historique dans l'éolien terrestre et le solaire, aux activités de gestion de l'énergie, de commercialisation, ou encore de nouveaux développements autour de l'hydrogène vert et des data centers verts. En avril 2024, pour accompagner son développement en Afrique, Eurus s'est associé au groupe CFAO pour créer la coentreprise Aeolus. Son ambition : s'appuyer sur des partenariats solides pour développer des projets adaptés aux réalités locales.

Avec une demande en électricité portée par la croissance démographique, l'Afrique dispose d'un potentiel important d'énergies renouvelables. Mais le potentiel solaire ou éolien ne suffit pas à lui seul. Cadre réglementaire, protection des investisseurs, raccordement au réseau, adhésion des communautés locales : la réussite d'un projet dépend de plusieurs conditions. Tetsuya Suwabe revient sur la création d'Aeolus et explique pourquoi, selon lui, le développement des énergies renouvelables en Afrique suppose de combiner expertise technique, connaissance du terrain et partenariats de confiance.

Pourquoi avoir choisi d'investir en Afrique et de vous associer à CFAO à travers Aeolus ?

Tetsuya Suwabe : L'attractivité de l'Afrique repose sur la croissance de sa demande en électricité à long terme, liée à sa croissance démographique. C'est un signal positif pour nos investissements.

Cependant, les ressources naturelles, comme le vent ou le soleil, ne font pas tout. Nous devons aussi prêter attention à l'environnement politique qui soutient les énergies renouvelables. En tant qu'investisseurs étrangers, nous avons besoin de visibilité : des règles protectrices, une clarification du risque de change et des garanties sur le rapatriement des fonds.

C'est dans ce contexte qu'avec CFAO, nous avons créé en avril 2024 la joint-venture Aeolus, dédiée au développement de projets dans les pays africains. Eurus fait partie des précurseurs des énergies renouvelables dans le monde, et CFAO est un acteur majeur sur le Continent avec une implantation dans 40 pays. CFAO connaît les réalités du terrain en Afrique ; nous apportons notre expertise de producteur indépendant d'énergies renouvelables.

Aujourd'hui, nous sommes présents dans environ 16 pays et régions à travers le monde, y compris dans certains pays africains comme l'Égypte et la Tunisie. Et nous étudions actuellement plusieurs autres pays africains avec les équipes de CFAO.

Au-delà des contraintes techniques, quel est le principal défi pour vos projets ?

T. S. : Le raccordement au réseau est un sujet important, mais le véritable enjeu, en Afrique comme ailleurs, est l'adhésion des communautés locales.

Pour obtenir ce soutien, nous devons montrer aux populations locales en quoi notre projet peut leur être utile et contribuer au développement du pays. L'énergie renouvelable ne peut pas être pensée uniquement comme une infrastructure technique : elle doit aussi s'inscrire dans un environnement local et répondre à des besoins concrets.

Notre démarche consiste donc à interroger les autorités locales sur leurs problèmes prioritaires. Face à la diversité des besoins exprimés, un producteur d'énergie seul atteint vite ses limites. Nous avons accumulé beaucoup d'expérience et de savoir-faire dans le développement, la construction et l'exploitation de projets d'énergies renouvelables dans de nombreux pays à travers le monde, mais nous avons aussi ressenti les limites de ce qu'une seule entreprise peut accomplir seule. C'est pourquoi nous pensons qu'il est essentiel de travailler avec des partenaires de confiance, capables d'apporter une expertise complémentaire.

L'énergie renouvelable ne peut pas être pensée uniquement comme une infrastructure technique : elle doit aussi s'inscrire dans un environnement local et répondre à des besoins concrets.

UNE CONCESSION ÉCORESPONSABLE À L'ILE MAURICE

À Pailles, à l'Ile Maurice, CFAO Mobility a inauguré en octobre 2024 une concession automobile multimarque, réunissant notamment Mercedes-Benz, Volkswagen, OMODA et JAECOO.

Le site est équipé de panneaux photovoltaïques d'une puissance de 422 kW, qui lui permettent de produire sa propre électricité.

Cette électricité alimente les équipements de la concession, y compris les bornes de recharge pour véhicules électriques. Le raccordement au réseau national permet d'ajuster les besoins selon les périodes de production et de consommation.

En produisant une partie essentielle de l'énergie qu'elle consomme, la concession montre que la transition vers une mobilité plus propre passe aussi par le développement de nouvelles infrastructures.



ÎLE MAURICE

04

Nos enseignements et conclusions



LUANDA - ANGOLA

Ce chapitre conclut les analyses et témoignages réunis dans ce livre blanc en identifiant trois priorités stratégiques pour accompagner la transformation durable des mobilités sur le Continent. Face à l'urbanisation rapide, aux disparités régionales, au vieillissement du parc automobile et aux exigences croissantes en matière de sécurité et d'environnement, la modernisation des systèmes de mobilité constitue un enjeu structurant pour le développement économique et social.

Ces priorités s'appuient sur les constats établis tout au long de cet ouvrage, ainsi que sur l'expérience opérationnelle de CFAO Mobility, engagé aux côtés des acteurs publics et privés dans 37 pays du Continent, pour remplacer progressivement le parc de véhicules vieillissants par des véhicules plus modernes, sûrs et moins polluants. Elles reflètent des enjeux concrets, observés sur le terrain, et partagés par l'ensemble des parties prenantes interrogées.

Ces priorités visent à mettre en avant des leviers d'action réalistes, capables d'améliorer progressivement la sécurité, la qualité et l'accessibilité des mobilités, en cohérence avec les dynamiques économiques et industrielles propres au Continent. Elles ont également vocation à nourrir le dialogue entre les acteurs publics, les partenaires financiers et les opérateurs privés, afin de contribuer collectivement aux transformations engagées.

1. AGIR POUR UNE MOBILITÉ PLUS SÛRE

Garantir l'intégrité physique des usagers est le socle de tout système de transport durable. Sur l'ensemble du Continent, la mortalité routière atteint en 2021 près de 20 décès par an pour 100 000 habitants, soit le niveau le plus élevé au monde. La modernisation des infrastructures progresse notamment plus vite que le renouvellement du parc : des routes neuves accueillent encore des véhicules vétustes, ce qui accroît la fréquence et la gravité des accidents.

→ **Encadrer la qualité des importations**

Le véhicule d'occasion, qui pèse pour 80 à 90 % de la croissance du parc roulant africain, reste incontournable pour l'accessibilité des ménages. Cette accessibilité ne doit pas se faire au détriment de la fiabilité technique et environnementale. Plusieurs États limitent déjà l'entrée de véhicules trop anciens et polluants, mais cette approche n'est pas encore généralisée. L'enjeu est de faire converger les critères d'importation et les contrôles effectifs dans tous les pays pour assainir le parc roulant. Jusqu'à 80 % des véhicules d'occasion exportés vers les pays en développement ne respectent pas les standards des pays exportateurs.

→ **Faire du contrôle technique une norme effective**

La sécurité dépend autant de la maintenance que du véhicule lui-même. La généralisation et l'application stricte du contrôle technique sont indispensables pour écarter les véhicules dangereux et limiter les « bricolages » informels. Les pouvoirs publics doivent aussi pouvoir s'appuyer sur des réseaux de maintenance structurés, capables de garantir la traçabilité des pièces, la fiabilité des interventions et le suivi des rappels constructeurs.

→ **Lutter contre les pièces contrefaites**

Plaquettes de frein, pneus, airbags, suspensions ou pièces de carrosserie contrefaits peuvent accélérer l'usure, réduire l'efficacité des systèmes de sécurité, déclencher ou aggraver les accidents. Certains composants peuvent même contenir des matériaux dangereux, comme l'amiante. Leur apparente économie masque un coût réel : davantage de pannes, de risques et parfois de conséquences mortelles. La réponse passe par des contrôles renforcés, une meilleure traçabilité et des circuits capables de garantir l'origine des pièces.

→ **Investir dans les compétences et la formation**

La technologie seule ne suffit pas. La professionnalisation des conducteurs et la formation continue des techniciens sont indispensables pour réduire durablement les risques routiers. Si le secteur public doit se saisir pleinement de ce chantier, le secteur privé peut jouer un rôle d'allié, en collaborant par exemple avec les centres de formation, les universités et les agences nationales pour l'emploi.



2. RELEVER LES DÉFIS POUR UNE MOBILITÉ ACCESSIBLE

L'industrialisation automobile est une ambition légitime pour le Continent. Pour qu'elle soit pérenne et ne se limite pas à des projets sans lendemain, elle doit reposer sur une réalité économique tangible : la taille du marché.



→ **L'intégration régionale comme moteur industriel**

L'industrie automobile a besoin de volume. Or, le Continent représente moins de 1,5 % des ventes mondiales de véhicules neufs. Les usines d'assemblage ne pourront être viables que si elles desservent des bassins de consommation régionaux, et non de simples marchés nationaux fragmentés. La mise en œuvre effective de « marchés harmonisés » comme la Zone de Libre-Échange Continentale Africaine (ZLECAf) est la condition sine qua non pour créer cette taille critique et justifier des investissements industriels lourds, en particulier en Afrique subsaharienne.

→ **Une logistique fluide pour réduire les coûts d'acheminement, en particulier en Afrique subsaharienne**

L'accessibilité du véhicule dépend aussi de son coût de transport et de transit. Il est crucial d'alléger les entraves douanières, de promouvoir des corridors logistiques fluides et d'éviter que les ruptures de charge, les délais administratifs ou les doubles taxations ne renchérissent le coût final pour le consommateur.

→ **Une fiscalité incitative pour renouveler le parc**

La fiscalité doit être pensée comme un levier de croissance, et non comme un simple outil de taxation immédiate. En abaissant les droits de douane sur les véhicules neufs et en adaptant les régimes fiscaux aux objectifs de renouvellement du parc, l'État peut rendre le neuf plus accessible, stimuler l'activité économique et générer *in fine* plus de revenus qu'une taxation punitive.

→ **Un financement facilité**

L'accès au véhicule, neuf ou d'occasion récente, reste conditionné par le pouvoir d'achat. Le développement de solutions de crédit et de leasing adaptées aux réalités des classes moyennes est indispensable pour démocratiser l'accès à une mobilité plus sûre.





3. CONSTRUIRE UNE TRANSITION VERS UNE MOBILITÉ PLUS PROPRE

Le Continent, bien que faible émetteur de CO_2, subit de plein fouet les effets du changement climatique et de la pollution urbaine. La réponse ne peut pas être un simple « copier-coller » des modèles occidentaux, mais une transition adaptée aux infrastructures locales.

→ **Améliorer la qualité des carburants**

Le renouvellement du parc automobile et la montée en qualité des carburants doivent avancer ensemble. Tant que des carburants riches en soufre circuleront, l'efficacité des technologies de dépollution modernes (pots catalytiques, filtres) ne sera pas optimale et leur durabilité sera réduite. À l'inverse, un parc trop ancien limite la pression du marché en faveur de carburants plus propres. Il est donc urgent d'engager une transition, même progressive, vers des standards de raffinage et d'importation plus stricts, afin d'améliorer durablement la qualité de l'air dans les métropoles africaines.

→ **Favoriser un mix technologique réaliste et ambitieux**

Si la mobilité électrique représente l'avenir, notamment pour les transports publics urbains, sa généralisation suppose encore le déploiement d'infrastructures adaptées et une évolution progressive des systèmes énergétiques. Dans ce contexte, l'hybridation constitue une étape de transition particulièrement pertinente. En réduisant significativement la consommation de carburant, elle permet de limiter les émissions, tout en atténuant la dépendance à des combustibles dont la montée en qualité reste coûteuse. Elle s'inscrit ainsi dans un mix technologique appelé à évoluer dans le temps, combinant plusieurs solutions complémentaires. Cette progressivité est d'autant plus nécessaire que les émissions dues aux transports en Afrique ont augmenté de 34 % entre 2010 et 2021. À long terme, l'Afrique dispose pourtant de tous les atouts pour devenir un leader des nouvelles énergies : avec son potentiel exceptionnel en solaire, éolien, géothermie et ses ressources en minerais stratégiques, le Continent a vocation à intégrer toute la chaîne de valeur énergétique durable, de la production à l'usage.

→ **Développer l'économie circulaire**

Une mobilité propre ne s'arrête pas au pot d'échappement. Il est urgent de penser le cycle de vie complet du véhicule sur le Continent. Alors que le parc automobile mondial doit doubler d'ici 2050, avec 90 % de cette croissance attendue dans les pays en développement, s'appuyer sur l'ingéniosité des réseaux existants pour les professionnaliser et structurer des filières formelles est une opportunité industrielle et écologique majeure que le secteur public doit encourager. Ce cadre permettra de sécuriser le traitement des résidus (batteries, huiles) et de réintégrer les matériaux critiques (acier, cuivre) dans l'économie locale.

CONCLUSION

Les défis de la mobilité en Afrique sont immenses, mais ils sont à la mesure du dynamisme du Continent. Les enjeux vont bien au-delà des transports : ils concernent directement l'accès à la santé et à l'éducation, l'inclusion sociale, et la prospérité économique.

CFAO Mobility est convaincu que cette transformation est possible. Elle exige un dialogue constant entre les États, les institutions financières et les opérateurs privés. C'est par cette coopération, fondée sur une vision commune, que nous pourrons accélérer la transition vers une mobilité plus sûre, plus propre et accessible, et favoriser une croissance durable pour l'ensemble du Continent.



ABIDJAN - CÔTE D'IVOIRE

Remerciements

Pour la réalisation de cette étude et de ce livre blanc, nous tenons à remercier :

Pour CFAO

Richard Bielle | Président-directeur général, CFAO
Marc Hirschfeld | Directeur général, CFAO Mobility Africa
Andrew Velleman | Directeur général, CFAO Mobility South Africa
Thomas Pelletier | CEO Central Africa, CFAO Mobility Africa
Cécile Desrez | Directrice ressources humaines, communication et RSE, CFAO
Christine Calvez | Corporate Project Manager, CFAO
Damien Loubet | Directeur de projets Green Infra

Pour avoir pris le temps de nous rencontrer et de livrer leurs analyses et témoignages :

Charles Yehouenou | Économiste au Ministère de l'Économie et des Finances du Bénin
Justin Houessou Sonon | Président de l'Union des Garagistes Professionnels du Bénin (UGPB) ; Élu consulaire à la Chambre des Métiers de l'Artisanat
Pierre Tekapso | Directeur d'Agence au Fonds National de l'Emploi (Cameroun)
Patricia Nzolantima | Entrepreneure et investisseuse congolaise, fondatrice et présidente de Bizzoly Holdings
Sadeshan Moodley, Phakama Mbikwana et George Kotsovos | Corporate & Investment Banking, Standard Bank
Korede Odjo-Bella | Directrice de la Banque des Particuliers, Ecobank Côte d'Ivoire
Gennate Hassad | Directrice du Financement, Gozem
Themba Khumalo | Conseiller principal du Secrétaire général de la ZLECAf
Justin Barnes | Directeur exécutif du TWIMS
Andy McLoughlin | Directeur général d' I.T. Transport
Sébastien Beuque | CEO Drive 2030, Africa Global Logistics
Pascal Manuelli | Directeur Réglementation et Affaires publiques, TotalEnergies
Anibor Kragha | Secrétaire exécutif de l'ARDA
Andy Costa | Fondateur et président de My Dream For Africa Foundation
Jit Bhattacharya | Cofondateur de BasiGo
Tetsuya Suwabe | President & CEO, Eurus Energy Holdings
Wayne Bowyer | Managing Director at Toyota Tsusho Africa


ABIDJAN - CÔTE D'IVOIRE

À propos

À propos de CFAO Mobility

Leader de la mobilité en Afrique, CFAO Mobility a pour mission de renouveler le parc automobile africain avec des véhicules plus sûrs, plus propres et accessibles.

CFAO Mobility exploite le plus vaste réseau de distribution multimarque du Continent, avec plus de 260 concessions, de Casablanca à Cape Town. Partenaire de grandes marques internationales, nous importons et distribuons une large gamme de solutions répondant aux besoins croissants de mobilité en Afrique : véhicules neufs et d'occasion, poids lourds, deux-roues, engins de manutention, pièces de rechange, services de maintenance et de location. Nous soutenons la production de véhicules en Afrique du Sud et répondons aux obligations d'assemblage local sur certains marchés. Nous accompagnons également le développement des mobilités hybrides et électriques sur le Continent.

With Africa **For** Africa

Édition - 2026

Imprimé sur du papier recyclé issu de forêts certifiées FSC™ et PEFC™.

Crédits : © Harold Ahehehinnou, Joe Masinga, Chadrack Mitungu, Franck Dunouau, Irène de Rosen, Merlin Foyet, Thomas Renaut, Ivan Tykhyl.

Groupe CFAO - tous droits réservés.

Images libres de droits : iStock.





cfao MOBILITY

cfaogroup.com/activites/mobility

linkedin.com/company/cfaomobility