

Tournants décisifs : Favoriser le transport durable en Afrique

Choix stratégiques d'orientation,
d'investissement et d'innovation pour la
transformation des transports en Afrique



Contexte du projet

Le projet *Rethinking Transport* soutient l'élaboration de stratégies pour la transformation durable du secteur des transports sur le continent africain. À travers des ateliers, des laboratoires d'innovation et un programme d'études (*fellowship*), le projet réunit des acteurs du monde universitaire, de la société civile et du secteur privé afin de favoriser les échanges sur les enjeux les plus urgents liés à la mobilité durable en Afrique.

Il s'agit d'une initiative propre de la GIZ, financée sur ses ressources propres et mise en œuvre en coopération avec le groupe de réflexion allemand Agora Verkehrswende.

À propos de Changing Transport

Nous favorisons le développement rapide de systèmes de transport à zéro émission afin de contribuer à bâtir un avenir plus viable et plus équitable. La GIZ œuvre à orienter le développement des systèmes de transports vers une trajectoire durable et à favoriser l'action climatique dans le secteur de la mobilité. Nous accompagnons les décideurs des pays émergents et en développement grâce à des services de formation et de conseil, ainsi qu'en mettant en relation les différentes parties prenantes. Notre objectif à terme est l'avènement de systèmes de transport à zéro émission. Pour en savoir plus sur nos projets, rendez-vous sur www.changing-transport.org.

Mention légale

Le contenu de ce document a été élaboré avec le plus grand soin. Toutefois, la GIZ ne garantit ni l'actualité, ni l'exactitude, ni l'exhaustivité, ni l'absence d'erreurs des informations fournies. La GIZ décline toute responsabilité en cas de dommages ou de pertes découlant directement ou indirectement de l'utilisation de ce document, sauf en cas de faute intentionnelle ou de négligence grave.

La GIZ se réserve expressément le droit de modifier ou de compléter ce document, en tout ou partie, sans préavis, ou d'en interrompre la publication, que ce soit définitivement ou temporairement. Les représentations cartographiques ne constituent en aucun cas une reconnaissance de frontières ou de territoires au regard du droit international. Le contenu des documents de la GIZ GmbH est protégé par le droit d'auteur. Les images utilisées comportent les crédits photographiques requis par la loi. Sauf indication contraire, toute utilisation d'images nécessite l'accord préalable de la GIZ GmbH.

L'image de couverture du rapport est utilisée à titre illustratif afin de représenter visuellement le concept de « tournants décisifs » et ne vise ni à illustrer ni à approuver des principes spécifiques de mobilité durable. La GIZ et Agora Verkehrswende ne se prononcent pas sur la validité, l'exactitude ou l'exhaustivité de cette image et déclinent toute responsabilité découlant de son utilisation.

Remerciements

Nous tenons à exprimer notre sincère gratitude à la Commission de l'Union africaine et à ses représentant·e·s, ainsi qu'aux expert·e·s venu·e·s de toute l'Afrique qui ont apporté leurs précieuses contributions, lors des ateliers organisés à Accra, Kigali et Nairobi, à l'identification et à la définition de ces « tournants décisifs », présentés par la suite dans ce rapport.

Table des matières

Avant-propos	4
Résumé	6
Introduction	9
1. Leadership et réformes politiques en faveur des transports durables	12
1.1 Ériger le transport durable au rang de priorité nationale	13
1.2 Élaborer des plans d'action en faveur de transports collectifs à tous les niveaux	16
1.3 Renforcer et intégrer les réseaux de corridors économiques verts	18
2. Fondements stratégiques pour la transition énergétique des transports en Afrique	21
2.1 Adopter une charte africaine de la mobilité électrique	22
2.2 Créer un comité consultatif indépendant chargé de la politique et du commerce en matière de mobilité électrique	24
2.3 Élaborer un plan directeur sur les énergies renouvelables destinées à la mobilité électrique	26
3. Systèmes de financement durables et inclusifs	29
3.1 Garantir un financement à long terme des transports durables.	31
3.2 Mettre en commun les financements au niveau régional pour des infrastructures de transport résilientes au changement climatique	34
3.3 Accroître le financement national en faveur de la mobilité électrique	38
4. Initiatives phares pour le développement à grande échelle et l'accélération	40
4.1 Créer une académie africaine dédiée aux plans de mobilité urbaine durable	41
4.2 Créer des pôles d'investissement et d'innovation	44
4.3 Créer des plateformes régionales de préparation de projets	47
Conclusion	49
Bibliographie	51
Annexe	54
Imprimé	57

Avant-propos

Les transports constituent l'un des principaux moteurs du développement économique de l'Afrique. Ils relient les agriculteur·rice·s aux marchés, les travailleur·se·s à leurs emplois, les enfants aux écoles, les entreprises à leurs clients et les pays entre eux. Ils forment également l'un des piliers de l'intégration régionale, de l'industrialisation et de la prospérité partagée dans le cadre de l'agenda 2063 de l'Union africaine et de la zone de libre-échange continentale africaine.

Depuis quelques années, le secteur des transports en Afrique connaît une transformation passionnante et prometteuse. Des autobus, des motos et des triporteurs électriques font leur apparition sur le marché et les lois correspondantes ont été adoptées ou sont en cours d'élaboration dans de nombreux pays. Les gouvernements articulent de plus en plus les politiques de mobilité, d'énergie, de commerce et d'industrie. Les villes repensent l'aménagement des rues et les transports publics. Les corridors régionaux deviennent plus numériques et sont mieux coordonnés. Le 12 août 2025, une nouvelle ère s'est ouverte pour le transport maritime africain avec l'entrée en vigueur de la Charte africaine révisée du transport maritime, à la suite du dépôt par la République d'Ouganda du quinzième instrument de ratification. De même, une nouvelle étape historique a été franchie le 12 mars 2026, lorsque l'Union africaine a annoncé l'entrée en vigueur de la Charte africaine de la sécurité routière, après le dépôt du quinzième instrument de ratification par la République du Mozambique. Enfin, en avril 2026, les ministres africains des Transports et de l'Énergie ont approuvé le Cadre continental pour l'électromobilité.

Il s'agit désormais d'accélérer cette dynamique, de l'aligner sur les priorités continentales et de veiller à ce que ses retombées profitent aux populations et aux communautés sur l'ensemble du continent. Ce document s'inscrit directement dans cette perspective. Pour concrétiser la vision d'un transport durable en Afrique, douze tournants décisifs – décisions critiques, interventions et inflexions des politiques publiques – ont été identifiés afin d'accélérer le changement et d'engager les systèmes de transport africains sur une nouvelle trajectoire.

Ces tournants décisifs considèrent le transport durable comme un enjeu fondamental pour le développement : ils offrent des leviers pour favoriser le désenclavement et améliorer l'accessibilité, réduire les inégalités, renforcer le commerce régional et la coopération internationale, développer des industries vertes, améliorer la santé publique, renforcer la sécurité énergétique et créer des emplois décents. Ils tiennent également compte des réalités des systèmes de mobilité africains, dans lesquels la marche, le vélo, les transports publics, les services de transport artisanal, les routes rurales, les corridors régionaux et les marchés émergents de la mobilité électrique doivent tous faire partie de la solution.

J'en suis convaincue : ces tournants décisifs ont le potentiel d'enclencher un processus de changement plus vaste – en faveur d'un avenir durable aux multiples retombées positives pour notre continent.

Les idées présentées dans ce document résultent d'une collaboration fructueuse entre des expert·e·s africain·e·s en matière de transport durable, les analystes politiques de la Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) et le groupe de réflexion Agora Verkehrswende. Les conclusions qui en découlent reflètent à la fois des données factuelles et des expériences vécues sur le terrain. Je salue ce précieux exemple de coopération internationale et adresse mes sincères félicitations à tou·te·s les participant·e·s.

La prochaine décennie peut devenir une décennie de mise en œuvre. En associant leadership politique, appropriation africaine et partenariat engagé, le transport durable peut devenir un moteur d'intégration, de résilience et de prospérité pour l'Afrique. Je suis impatiente de voir ce que l'avenir nous réserve.

S.E. M^{me} Lerato Dorothy Mataboge

Commissaire chargée des infrastructures et de l'énergie
Commission de l'Union africaine

Résumé

La présente publication présente des « tournants décisifs », c'est-à-dire des décisions et interventions politiques déterminants susceptibles d'orienter l'évolution des systèmes de transport africains vers une trajectoire plus durable au cours de cette décennie. Le constat central est le suivant : les progrès graduels, les projets pilotes fragmentés et les initiatives isolées ne permettront pas d'apporter les changements d'ampleur qui s'imposent. Il est donc indispensable de mettre en œuvre simultanément des interventions stratégiques efficaces à différents niveaux politiques, afin de permettre l'adoption coordonnée des transports durables à l'échelle du continent.

Les recommandations figurant dans le rapport ont été élaborées selon un processus en deux étapes. Dans un premier temps, la Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) et le groupe de réflexion Agora Verkehrswende, en collaboration avec des chercheur·euse·s de l'université de Cape Coast (Ghana) et de l'université du Cap (Afrique du Sud), ont analysé les débats politiques, les données actuelles et les pratiques émergentes des pays africains. Les conclusions préliminaires issues de cette analyse ont ensuite été étudiées de manière approfondie et affinées en concertation avec une cinquantaine de décideur·euse·s, expert·e·s, chercheur·euse·s, représentant·e·s du secteur privé et organisations régionales africain·e·s.

Ce processus a permis d'identifier douze axes d'intervention stratégique. Ces « tournants décisifs » en faveur d'un transport durable en Afrique offrent la possibilité de façonner un avenir dans lequel la mobilité électrique soutient l'industrialisation verte, les corridors de fret assurent un transport plus efficace des marchandises, les villes offrent une mobilité plus sûre et plus inclusive et les infrastructures sont conçues pour garantir la résilience et créer de la

valeur à long terme. Ils invitent les gouvernements, les villes, les entreprises, les partenaires de développement et la société civile à œuvrer ensemble à la concrétisation d'une vision commune du transport durable. Certains de ces tournants sont déjà amorcés, tandis que le potentiel des autres reste encore à exploiter. Ces douze tournants décisifs s'articulent autour de quatre priorités :

(1) Leadership et réforme des politiques en faveur des transports durables; (2) Fondements stratégiques pour la transition énergétique des transports en Afrique, axés sur la mobilité électrique; (3) Systèmes d'investissement durables et inclusifs, axés sur le financement des transports durables; (4) Initiatives phares pour le passage à l'échelle et l'accélération, axées sur l'appui à la mise en œuvre :

Ces tournants décisifs montrent que la transformation est un projet concret qui peut être mis en œuvre grâce à une coordination des politiques, des financements, de la collaboration institutionnelle et des partenariats. Le rapport indique à quels niveaux ces changements peuvent être amorcés, comment les accélérer et pourquoi une action immédiate peut contribuer à rendre les systèmes de transport africains efficaces, équitables et climatiquement neutres pour les décennies à venir.

- **Ériger le transport durable au rang de priorité nationale**

Le transport durable progresse lorsque les dirigeant·e·s politiques en font une priorité nationale en matière de développement. Les ministres, les président·e·s de régions et les maires peuvent traduire les orientations politiques en changements concrets grâce à des réformes phares et à des projets novateurs.

- **Élaborer des plans d'action en faveur des transports collectifs à tous les niveaux**

Les services de transport artisanal ont besoin de feuilles de route claires et pragmatiques, pouvant être mises en œuvre à l'échelle nationale, régionale et locale. Ces plans peuvent définir les rôles, les niveaux de service, les mesures de sécurité, les mécanismes de financement et les étapes d'une mise en œuvre inclusive.

- **Renforcer et intégrer les réseaux de corridors économiques verts**

Les corridors commerciaux et logistiques de l'Afrique peuvent servir de terrains d'expérimentation pour des transports plus propres et plus efficaces. Les systèmes numérique, les véhicules propres, les données interopérables et la gestion coordonnée des frontières peuvent, en premier lieu, faire l'objet de projets pilotes, avant d'être déployés à plus grande échelle dans l'ensemble des régions.

- **Adopter une charte africaine de la mobilité électrique**

La transition de l'Afrique vers la mobilité électrique repose sur une vision partagée sur tout le continent. Grâce à l'adoption du Cadre continental pour la mobilité électrique élaboré par l'Union africaine, les fondements d'une accélération de sa mise en œuvre sur l'ensemble du continent sont en place.

- **Créer un comité consultatif indépendant chargé de la politique et du commerce en matière de mobilité électrique**

Un comité consultatif continental peut transformer une ambition générale en orientation pratique. Composé d'expert·e·s issu·e·s du commerce, de l'industrie, des pouvoirs publics, de la recherche et de la société civile, il peut contribuer à harmoniser les normes, les investissements et le développement des chaînes de valeur régionales.

- **Élaborer un plan directeur continental sur les énergies renouvelables destinées à la mobilité électrique**

Le potentiel de l'Afrique en matière d'énergies renouvelables peut devenir un puissant moteur de l'électrification des transports. Un plan directeur continental permettrait de faire le lien entre, d'une part, le développement des énergies propres et, d'autre part, les infrastructures de recharge, la modernisation des réseaux et les investissements prioritaires.

- **Garantir un financement à long terme des transports durables**

Les transports durables ont besoin de financements stables dépassant les horizons temporels des projets individuels. Des lignes budgétaires réservées ou affectées peuvent permettre aux gouvernements d'entretenir les infrastructures, d'améliorer leur résilience et d'aligner les investissements dans les transports sur les objectifs de développement.

- **Mettre en commun les financements au niveau régional pour des infrastructures de transport résilientes au changement climatique**

Avec la mise en commun des financements régionaux, les pays pourraient investir à plus grande échelle et à plus long terme. Grâce à une forte appropriation africaine et à des flux de capitaux prévisibles, ces financements peuvent donner la priorité aux corridors transfrontaliers résilients et aux infrastructures partagées.

- **Accroître le financement national en faveur de la mobilité électrique**

Le financement national peut faire passer la mobilité électrique des projets pilotes à une mise sur le marché à grande échelle. Les systèmes de crédit coordonnés peuvent soutenir à la fois les ménages, les opérateurs, les villes, les entreprises et le déploiement d'infrastructures de recharge et d'approvisionnement en énergie renouvelable.

- **Créer une académie africaine dédiée aux plans de mobilité urbaine durable**

Les villes ont besoin de capacités pérennes pour planifier et mettre en œuvre la mobilité durable. Une telle académie pourrait proposer des formations, des systèmes d'apprentissage entre pairs et des outils fondés sur les données, tout en renforçant la communauté de pratique entre les municipalités.

- **Créer des pôles d'investissement et d'innovation**

Les pôles d'investissement et d'innovation permettent de créer des liens entre la politique industrielle, le renforcement des compétences, la recherche et les capitaux. En associant les zones économiques spéciales aux centres d'excellence, ils peuvent renforcer les chaînes de valeur régionales et créer des emplois qualifiés.

- **Créer des plateformes régionales de préparation de projets**

Un grand nombre d'initiatives prometteuses en matière de transport durable échouent car elles ne sont pas encore prêtes à attirer des investissements. Les plateformes régionales de préparation de projets peuvent aider les gouvernements et les villes à transformer les concepts initiaux en projets bancables, résilients au changement climatique et réalisables.

Introduction

La Décennie des Nations unies pour le transport durable (2026–2035) insufflé une nouvelle dynamique pour accélérer la transformation des systèmes de transport à l'échelle mondiale, au service de l'action climatique et du développement durable. Cette décennie offre à l'Afrique une occasion unique de façonner des modèles de transport non seulement propres, mais aussi équitables, résilients et vecteurs de développement économique. D'ici la fin de la décennie, les systèmes de transport de l'Afrique pourraient présenter un visage radicalement différent.

Une vision d'avenir des systèmes de transport en Afrique suppose que la planification centrée sur les usagers devienne la norme et que la marche et le vélo s'imposent comme des options de déplacement sûres, confortables et viables. Dans cette optique, les initiatives de mobilité électrique dépassent le stade des projets pilotes pour être déployées à grande échelle, avec l'appui de systèmes énergétiques reposant sur les énergies renouvelables. Les réseaux de transport public s'étendent et évoluent en intégrant des services de transport collectif locaux à des solutions modernes, afin de continuer à desservir des millions de personnes au quotidien. Les corridors ruraux et régionaux bénéficient d'une meilleure connectivité grâce à des systèmes logistiques performants et à des réseaux de transport multimodaux, ce qui renforce les échanges commerciaux et les économies en rendant l'accès à l'emploi, à l'éducation et aux services plus facile et plus fiable.

Au cœur de cette vision, le transport durable devient une priorité politique centrale à tous les échelons (des villes aux gouvernements nationaux), qui aide à définir les budgets, les politiques publiques et la planification à long terme. Lorsque priorité est donnée aux transports durables et aux investissements associés, les avantages deviennent visibles au fil de la décennie : une indépendance énergétique accrue,

une croissance économique renforcée, une amélioration de la qualité de l'air et de la santé publique, et une meilleure qualité de vie sur tout le continent.

La dynamique en faveur de cette vision ne cesse de croître dans de nombreux pays africains. Des initiatives en matière de transport durable axées sur la transition de la mobilité sont déjà en cours ; différents acteurs locaux s'emploient à améliorer les transports publics grâce à des systèmes de *Bus Rapid Transit* (bus à haut niveau de service ou BRT), au renouvellement des parcs d'autobus urbains et au développement d'infrastructures connexes. La transition énergétique dans le secteur des transports s'accélère également ; un nombre croissant de pays adoptent des politiques favorables aux véhicules électriques, les motos et les autobus électriques étant les fers de lance de cette électrification dans tout le continent.

Toutefois, l'urbanisation rapide et la demande croissante en matière de transport continuent de devancer la planification et le développement des infrastructures sur le continent. Les systèmes de transport informels et semi-formels assurent un service essentiel, mais manquent souvent d'appui politique. Les réseaux de transport longue distance restent fragmentés, ce qui augmente le coût du transport de marchandises et freine les échanges commerciaux. La sécurité routière reste une préoccupation majeure. Les véhicules d'occasion importés dominent non seulement les parcs automobiles, mais représentent également la grande majorité des ventes sur le marché, bien qu'ils soient souvent peu performants et peu sûrs. Le manque de financement, de données et de moyens institutionnels complique encore plus la mise en œuvre. Il s'agit donc de trouver des solutions à ces défis afin d'accélérer la transition vers des systèmes de transport plus durables.

Les tournants décisifs identifiés par le présent rapport – c'est-à-dire des choix stratégiques et des interventions déterminantes – joueront un rôle essentiel pour accélérer le changement et engager les systèmes de transport sur une nouvelle trajectoire. Ces tournants peuvent prendre différentes formes : des cadres d'action favorables, l'adoption de nouvelles technologies, des investissements ciblés, l'évolution de la dynamique des marchés ou l'émergence de nouvelles formes de collaboration. Ils sont susceptibles de déclencher des processus de changement plus vastes. Ils peuvent transformer la manière dont les transports sont planifiés, financés et mis en œuvre. Ils peuvent également favoriser de nouveaux partenariats, remodeler les mécanismes d'incitation et accélérer des transitions qui, autrement, prendraient des dizaines d'années. En ce sens, il ne s'agit pas d'interventions isolées, mais de catalyseurs d'une transformation systémique.

Collaboration et co-création des tournants décisifs

Les tournants décisifs présentés dans ce rapport ont été élaborés selon un processus en deux étapes alliant travail analytique et expertise collective. Dans un premier temps, des recherches approfondies ont été menées pour constituer une base de connaissances. Ces travaux ont impliqué un examen des données probantes actuelles, des débats sur les politiques publiques et des pratiques émergentes – tant en Afrique qu'à l'échelle mondiale – réalisé par la Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) et le groupe de réflexion Agora Verkehrswende, en collaboration avec des chercheurs de l'Université de Cape Coast (Ghana) et de l'Université du Cap (Afrique du Sud). Les conclusions de cette démarche, synthétisées dans deux publications clés¹, ont permis

d'identifier trois domaines d'action prioritaires : (1) la mobilité électrique, (2) des systèmes de mobilité justes et inclusifs, et (3) les infrastructures et le financement. Ces priorités ont orienté les travaux ultérieurs.

Dans un second temps, le processus s'est appuyé sur les connaissances et l'expérience de décideur·euse·s et de professionnel·le·s œuvrant à la transformation des transports sur le continent. Dans le cadre d'une série d'ateliers de co-création portant sur ces trois domaines prioritaires, organisés au Ghana, au Rwanda et au Kenya, des groupes diversifiés composés d'une cinquantaine d'expert·e·s issu·e·s des pouvoirs publics, du monde universitaire, du secteur privé et d'organisations régionales se sont réunis pour réfléchir aux possibilités de changements décisifs et en dresser une liste.

Au cours de ces ateliers, les participant·e·s ont examiné les obstacles et les opportunités, en s'appuyant sur leurs points de vue, contextes et expériences respectifs. L'objectif n'était pas seulement de générer des idées, mais d'identifier les contextes dans lesquels le changement pourrait avoir le plus d'impact. Ce rapport rassemble donc les enseignements tirés de ces deux volets (recherche et co-création) et les consolide en douze tournants décisifs susceptibles d'orienter l'action collective en faveur de la transformation des transports en Afrique. Ces mesures tiennent compte de la diversité des contextes et des expériences vécues à travers le continent. Les réalités propres à chaque pays ne sauraient être ramenées s'inscrire dans un récit unique. L'approche panafricaine adoptée dans ce rapport part plutôt du principe que ces tournants prendront des formes différentes selon les besoins, les priorités et les situations de départ propres à chaque pays.

¹ (Agora Verkehrswende & GIZ (2024) : *Bond en avant vers le transport durable en Afrique*
GIZ et al (2025) : *Food for Thought on Sustainable Transport in Africa*

Les mesures sont structurées autour de quatre leviers de changement offrant un potentiel d'impact significatif particulièrement prometteur : le leadership et la réforme des politiques ; les fondements stratégiques de la transition

énergétique dans les transports ; des systèmes de financement durables et inclusifs ; ainsi que des initiatives phares visant à amplifier et accélérer le changement.

Encadré n° 1: Qu'est-ce que le transport durable ?

Le PNUD définit le transport durable comme un ensemble de systèmes de mobilité garantissant un accès universel, sûr et abordable, tout en réduisant au minimum les émissions de gaz à effet de serre et autres impacts environnementaux grâce à des solutions économes en énergie et à faible intensité carbone. Il englobe notamment la marche et le vélo, les transports élec-

triques et les transports publics, soutenus par une planification intégrée de l'aménagement du territoire, des politiques adaptées, des infrastructures et des technologies appropriées ainsi que des changements de comportement, afin non seulement de protéger l'environnement, mais aussi de favoriser la santé et de créer des opportunités économiques.^{2, 3}

² (UNDP, 2025)

³ Cette définition reflète une approche globale des politiques climatiques ; elle ne reflète peut-être pas pleinement les priorités spécifiques du contexte africain.

01

Leadership et réformes politiques en faveur des transports durables

Le leadership et les réformes politiques seront des leviers déterminants pour la transformation des transports en Afrique. Les choix politiques délibérés, la coordination institutionnelle et le leadership proactif seront essentiels pour concrétiser les ambitions et faire face aux enjeux de l'urbanisation rapide, du développement économique, de l'intégration régionale et de la transition énergétique.

Les gouvernements africains montrent déjà qu'ils prennent toujours plus conscience des avantages apportés par la priorisation de la décarbonation et des réformes du secteur des transports. Ils sont ainsi de plus en plus nombreux à placer les transports durables au cœur de leurs cadres politiques, une tendance qui gagne rapidement du terrain sur tout le continent. À titre d'exemple, dix des vingt-huit pays africains qui avaient soumis leurs contributions déterminées au niveau national (CDN) avant janvier 2026 ont fixé des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre liées aux transports⁴. En avril 2026, les ministres africains

des Transports et de l'Énergie ont approuvé le Plan d'action panafricain pour la mobilité active (PAAPAM), un cadre qui permet aux nations africaines de s'engager conjointement à donner la priorité à la marche et au vélo et à investir dans ces modes de déplacement⁵. Parallèlement, des villes comme Dar es Salaam (Tanzanie) et Dakar (Sénégal) concrétisent ces engagements en mettant en place des systèmes de *Bus Rapid Transit* (BRT) dans le cadre d'efforts plus larges visant à moderniser et à décarboner les transports publics.⁶

Ces exemples témoignent de l'existence, sur le continent, d'une volonté politique de réformer le secteur des transports. L'enjeu consiste désormais à traduire cette volonté en plans cohérents et à les mettre en œuvre de manière systématique, notamment entre les différents secteurs et pays, là où la coordination est plus complexe et l'intégration indispensable. Cette section présente trois tournants décisifs susceptibles de jeter les bases de cette transformation.

⁴ (GIZ & SLOCAT, 2026)

⁵ (UNEP, 2026)

⁶ (SLOCAT, 2025)



1.1

Ériger le transport durable au rang de priorité nationale

Le transport est un pilier essentiel de l'économie et de la société dans son ensemble. Il permet d'accéder à des services fondamentaux, favorise la libre circulation des biens et des personnes, soutient l'emploi et les moyens de subsistance et stimule la croissance économique. Le développement de systèmes de transport performants et inclusifs constitue donc une priorité transversale, dont les effets concernent l'ensemble des secteurs et des groupes sociaux.

Pourtant, le transport est souvent négligé dans les domaines d'action qu'il touche directement, tels que le climat, la santé, l'emploi, le développement économique et l'inclusion sociale. Parallèlement, les systèmes de transport continuent d'aggraver les inégalités existantes lorsque l'accès est limité, que les services sont inabordables ou que les besoins de certains usagers ne sont pas pris en considération de manière adéquate. Cette situation risque de contribuer à perpétuer l'exclusion des groupes défavorisés et de restreindre leur accès aux marchés, aux

services, à l'éducation, à l'emploi et à d'autres opportunités économiques. Le transport est également source de coûts considérables pour les zones urbaines en raison de la pollution atmosphérique, des embouteillages et de la mortalité routière.

Donner au transport durable le statut de priorité nationale dès le départ marquerait un tournant décisif en permettant aux pays de tirer parti de ses nombreuses retombées environnementales et socio-économiques. En reconnaissant l'importance du transport durable et les incidences potentielles d'une action menée à l'échelle nationale, il serait possible de sensibiliser les autorités chargées de sa mise en œuvre ainsi que le grand public et donc de faciliter sa concrétisation, notamment grâce à la pression politique exercée, qui obligerait à obtenir des résultats. Les initiatives nationales menées dans différents pays montrent les répercussions que peut avoir l'établissement du transport durable en tant que priorité. Toutefois, partant de l'éche-

lon local en promouvoir le transport durable peut également produire des effets au-delà des frontières. Parmi les nombreux avantages potentiels, cette démarche peut notamment susci-

ter une dynamique régionale en incitant les gouvernements voisins à reproduire les réussites de leurs pairs.

Encadré n°2: Initiatives nationales en faveur du transport durable

L'**Initiative présidentielle pour la promotion des infrastructures (PICI)** est née d'une proposition de l'Afrique du Sud datant de 2011, qui visait à accélérer le développement des infrastructures régionales grâce à un leadership politique de haut niveau. Cette initiative regroupe 12 membres qui soutiennent l'accélération du développement des infrastructures, en mettant l'accent sur les transports, l'énergie et les technologies de l'information et de la communication. La PICI offre un cadre permettant aux dirigeants de haut niveau de concevoir et de mettre en œuvre des projets d'infrastructure à l'échelle du continent. Au fil des années, la PICI a joué un rôle crucial dans la levée d'obstacles majeurs entravant les projets d'infrastructure. Grâce à des partenariats stratégiques et à des activités de conseil, la PICI a permis d'obtenir des financements pour différents projets d'infrastructure, notamment le projet d'autoroute Abidjan-Lagos. L'initiative vise à mobiliser d'autres partenaires et bailleurs de fonds afin de

garantir le financement de nouveaux projets. Outre le fait de démontrer que des leaders politiques peuvent impulser des progrès significatifs au niveau régional, cette initiative met en lumière les possibilités offertes par la collaboration.⁷

En 2024, le président sénégalais nouvellement élu a organisé un dialogue national sur les transports publics, les **États généraux des transports publics**, dans le cadre des stratégies nationales de développement « Sénégal 2050 » et le « Plan Yooni Naataangue Horizon 2050 ». Ces États généraux définissent des axes d'action pour améliorer les performances du secteur⁸. Les transports sont devenus un élément central des priorités politiques et de la stratégie de développement du pays. Le renouvellement du parc de transports publics est désormais traité comme une priorité nationale, qui inclut notamment l'introduction de véhicules électriques.⁹

Dans le cadre de l'objectif plus large qui consiste à faire des transports durables une priorité nationale, trois axes d'action spécifiques offrent une orientation stratégique pour l'avenir. Le premier axe porte sur la reconnaissance du rôle des transports dans l'adaptation au changement climatique et dans son atténuation. Cela nécessite d'intégrer le secteur des transports aux contributions déterminées au niveau natio-

nal et de fixer des objectifs chiffrés assortis d'échéances précises. À ce jour, dix pays africains ont défini un objectif chiffré et assorti d'une échéance pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports.¹⁰ Le deuxième axe porte sur l'établissement des transports en tant que priorité dans les programmes des gouvernements, à l'occasion des attributions ministérielles, afin de

⁷ (African Union Development Agency (AUDA-NEPAD), 2020)

⁸ (Ministry of Infrastructure and Land and Air Transport Senegal (MITTA), 2024)

⁹ (Agence Ecofin, 2026)

¹⁰ (GIZ & SLOCAT, 2026)

garantir une mise en œuvre transversale dans le cadre d'une approche pangouvernementale. Il sera ainsi possible de lancer une action intégrée entre différents domaines (par exemple, entre les secteurs de l'énergie et des transports, ou entre le développement économique et la logistique). Le troisième axe porte sur la préservation des investissements publics dans les transports durables et la concentration des investissements et des politiques sur les modes de transport les plus utilisés. En mettant l'accent sur les modes de transport utilisés par la majorité des habitants, notamment la marche et les transports en commun, l'impact serait décuplé.

S'agissant plus particulièrement des transports transfrontaliers, la coordination régionale permet d'accélérer les progrès. Cette coordination peut revêtir différentes formes, par exemple, l'adoption d'objectifs communs assortis d'échéances ou le lancement conjoint d'initiatives en faveur de modes de transport durables. À terme, un leadership exercé à l'échelle régionale pourrait également créer une dynamique propice au renforcement de l'intégration nationale et à la concrétisation des engagements pris en matière de développement de transports durables.



1.2

Élaborer des plans d'action en faveur de transports collectifs à tous les niveaux

Dans de nombreuses villes africaines, les transports collectifs artisanaux – également appelés *paratransit* – constituent l'épine dorsale de la mobilité quotidienne. Associé à la marche et au vélo, ce secteur permet à environ 80 à 90% des usagers urbains de se rendre à leur travail, à leur lieu d'études ou aux services de santé. Apparus principalement pour combler le vide laissé par des transports publics formels sous-financés, ces transports à la demande sont majoritairement gérés par des opérateurs privés et présentent à la fois des avantages et des défis. Le secteur est largement reconnu pour sa flexibilité en matière d'horaires et d'itinéraires, sa capacité à desservir les zones périphériques et informelles, ainsi que pour son rôle de source majeure d'emplois – en particulier pour la jeunesse africaine – grâce à des conditions d'accès peu contraignantes. Le secteur des transports emploie environ 5% de la main-d'œuvre afri-

caine (soit 23 millions de personnes), la majeure partie de ces emplois étant concentrée dans le segment des transports artisanaux.¹¹ Ce secteur se caractérise par des flottes souvent vieillissantes et mal entretenues, ce qui contribue à la congestion routière, aggrave la pollution atmosphérique et pose des problèmes de sécurité routière. Les opérateurs exercent souvent dans des conditions de travail précaires, tandis que les passagers – en particulier les femmes et les personnes en situation de handicap – doivent composer avec une qualité de service inégale et une accessibilité limitée.¹²

Malgré leur rôle essentiel dans la mobilité urbaine en Afrique, les transports collectifs artisanaux restent souvent en marge des stratégies de mobilité et de la planification de la mobilité mises en œuvre par les pouvoirs publics. Dans certains pays, les réformes gouvernementales

¹¹ (SLOCAT, 2025)

¹² (GIZ, 2026)

ont oscillé entre la suppression du secteur, sa formalisation par la réglementation et une ignorance totale de son existence. Ces approches ont toutefois échoué à maintes reprises en raison de la fragmentation institutionnelle persistante, d'une mauvaise coordination entre les parties prenantes, des réglementations punitives et du manque de données, qui sont autant d'obstacles à une planification efficace. Par ailleurs, la résistance des opérateurs qui craignent de perdre leurs moyens de subsistance et les inquiétudes du public quant au coût des solutions alternatives formelles n'ont fait que renforcer la méfiance vis-à-vis des réformes par le haut. Malgré le déploiement progressif de systèmes de transport collectif formels par les gouvernements africains, les systèmes de transport collectif artisanal demeurent indispensables. Par conséquent, la seule voie viable consiste à intégrer de manière structurée ce secteur à la planification des transports et aux processus de réforme, au lieu de chercher à l'éliminer ou à le marginaliser.

L'élaboration de feuilles de route nationales en faveur de la réforme des transports populaires constituerait donc une étape cruciale pour encadrer clairement leur intégration à tous les niveaux. Ces feuilles de route permettraient de définir une vision commune du secteur, de clarifier les mandats institutionnels, d'établir des normes minimales de sécurité et de qualité de service et de définir des modalités de financement et de réglementation, le tout mis en œuvre de manière progressive, inclusive et réaliste. Dans le cadre de l'élaboration de la feuille de route, les gouvernements nationaux définissent l'orientation politique générale, créent un environnement juridique et réglementaire favorable et mettent en place un mécanisme de coordination spécifique (par exemple, un groupe de travail) pour mobiliser les parties prenantes concernées. Les opérateurs et les autorités infranationales peuvent ensuite traduire ces cadres nationaux en plans d'action ancrés localement, en tenant compte des réalités des itinéraires, des besoins des usagers et du contexte institutionnel.

La mise en œuvre ultérieure à l'échelle locale peut être soutenue par l'engagement de responsables politiques engagées et s'appuyer sur un dialogue structuré associant des acteurs des secteurs public et privé et des usagers. Les plans d'action locaux qui en découleraient permettraient d'intégrer le transport populaire dans des stratégies et des politiques de mobilité urbaine plus larges (par exemple, les corridors de *Bus Rapid Transit* et les réseaux de mobilité active). Ils pourraient également définir des normes claires et contraignantes en matière de sécurité, de fiabilité de service, de qualité des véhicules et de renouvellement du parc, assorties de calendriers d'application réalistes privilégiant la fiabilité et l'inclusion. Les mesures d'intégration cibleraient les éléments critiques spécifiques qui fragmentent l'expérience des passagers, tels que l'optimisation des itinéraires, le service client, la coordination des arrêts et des pôles d'échanges, ainsi que l'interopérabilité des systèmes de billetterie.

Idéalement, la mise en œuvre de ces plans d'action devrait reposer sur un dialogue multipartite réunissant les associations d'opérateurs, les organismes de réglementation, les forces de l'ordre et les bailleurs de fonds. Les processus connexes peuvent permettre d'identifier les réformes prioritaires à mener, de dégager un consensus sur les indicateurs de performance et d'harmoniser les budgets et les responsabilités entre les différents organismes. Les gouvernements nationaux et les partenaires de développement peuvent également jouer un rôle essentiel dans la mise en œuvre en apportant une assistance technique et des financements ciblés destinés à rendre les parcs de véhicules moins polluants et à moderniser les infrastructures. Grâce à une action coordonnée à tous les niveaux de gouvernance, le système actuel de transport populaire, excessivement fragmenté, pourrait progressivement évoluer vers un réseau de transport public plus sûr, plus fiable et plus inclusif, qui reconnaisse et s'appuie sur les solutions éprouvées en place dans les villes et bourgades africaines.



1.3

Renforcer et intégrer les réseaux de corridors économiques verts

Un système de transport fonctionnel et bien intégré joue un rôle essentiel dans le développement économique régional, car il facilite le commerce intra-africain, permet l'intégration aux chaînes d'approvisionnement mondiales et crée des opportunités économiques pour les communautés locales. Les corridors transfrontaliers sont bien plus que de simples projets d'infrastructure ; ce sont de véritables moteurs de développement économique, qui ouvrent l'accès aux soins de santé et à l'éducation tout en favorisant les opportunités entrepreneuriales à travers le continent. Le corridor Cotonou-Niamey, par exemple, qui relie le port de Cotonou au Bénin aux marchés du Niger et du Burkina Faso, a un impact direct sur les quelque 34 millions de personnes qui vivent le long de ses 1 000 km de route.¹³

Pourtant, malgré leur importance, ces corridors restent fragmentés, peu performants et de plus en plus vulnérables au changement climatique. Les parcs automobiles vieillissants et très polluants, souvent soumis à des normes de sécurité routière peu contraignantes ou mal appliquées, continuent d'être prédominants dans ces corridors, entraînant une hausse de la consommation de carburant, des coûts logistiques, de la pollution atmosphérique et des risques pour la sécurité routière. Parallèlement, les procédures administratives, les pratiques incohérentes aux frontières et les autres obstacles non tarifaires continuent de ralentir les échanges commerciaux. Ces inefficacités constituent un frein structurel à l'intégration économique de l'Afrique et à sa compétitivité au niveau mondial.

¹³ (Enabel, 2025)

Il devient de plus en plus urgent de remédier à ces problèmes. Avec l'expansion des économies africaines, notamment grâce au soutien de la zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAf), la demande de corridors de transport efficaces et fiables va croître considérablement. Pour tirer pleinement parti de la ZLECAf, il va donc falloir remplacer les interventions fragmentées et isolées par des réseaux multimodaux fluides et axés sur la technologie, capables de réduire les délais et les coûts à grande échelle.

Trois piliers complémentaires peuvent appuyer le renforcement et l'intégration de ces corridors économiques verts. Le premier pilier concerne la coordination institutionnelle et l'intégration numérique : les institutions de gestion des corridors (IGC) pourraient devenir la colonne vertébrale de la gouvernance de cette transformation. Au lieu de créer de nouvelles structures, il suffirait de lancer des réformes pour permettre aux IGC existantes de coordonner les différents acteurs, notamment les services douaniers, les agences de gestion des frontières, les autorités portuaires et les autres opérateurs, de gérer les systèmes de données partagés et de suivre l'évolution des performances par rapport aux objectifs convenus. Il existe déjà des modèles adaptables pour ce type de réformes. Les observatoires des transports du corridor Nord et du corridor Central sont de parfaits exemples d'expérimentation de tableaux de bord en temps réel qui permettent de suivre des indicateurs tels que les durées, volumes et capacités de transit ; l'efficacité opérationnelle ; et le fret écologique. Le Programme tripartite de facilitation du transport et du transit montre également ce qui peut être réalisé à grande échelle, grâce à une harmonisation régionale des politiques, des législations, des réglementations et des normes sur le transport routier, afin d'améliorer l'efficacité des réseaux de transport et de transit transfrontaliers.¹⁴

La gouvernance et la numérisation ne sont toutefois pas suffisantes pour garantir la mise en place de corridors verts. Le deuxième pilier de la transformation concerne le passage à des parcs de véhicules plus propres et la réduction des émissions. Les véhicules à moteur à combustion interne vieillissants restent prédominants dans la plupart des corridors africains. Leur remplacement progressif est donc essentiel pour réduire les émissions au niveau du corridor tout en améliorant l'efficacité et en diminuant les coûts d'exploitation. La solution à cette problématique passe par l'électrification des véhicules de transport de marchandises, associée à des normes plus strictes en matière de carburant et d'émissions. Des initiatives pilotes commencent à tester des véhicules de logistique et de transport de marchandises électriques, offrant une preuve de concept en vue d'une électrification plus large au niveau du corridor. Des entreprises locales et internationales – telles que Kabisa, DHL Supply Chain Africa, Unilever et Volvo Trucks – testent les performances, la durabilité et la viabilité économique de poids lourds électriques sur des itinéraires logistiques existants, s'inscrivant ainsi dans l'écosystème de la mobilité électrique en plein essor sur le continent¹⁵. Les enseignements tirés de ces premiers essais pourraient être mis à profit pour optimiser le déploiement et l'expansion à grande échelle.

Le troisième pilier concerne la création d'une infrastructure résiliente au changement climatique qui permettra de mettre en place des corridors économiques verts efficaces et fiables. L'investissement dans les infrastructures et la modernisation des actifs associés sont nécessaires en complément des réformes institutionnelles et du développement de parcs de véhicules verts afin de garantir des liaisons de transport fiables, un approvisionnement énergétique résilient et des actifs bien entretenus, capables de résister aux chocs climatiques.

¹⁴ (TTTFP, 2019)

¹⁵ (FleetWatch, 2025)

Sans cette adaptation au changement climatique, les systèmes numériques et les véhicules propres risquent d'être moins performants dans des corridors déjà fragiles. La Commission économique des Nations unies pour l'Afrique (CE-NUA) utilise déjà l'intelligence artificielle et l'imagerie satellite par l'intermédiaire du Système de gestion des corridors de transport régionaux africains (ARTCOMS) pour évaluer l'état des corridors régionaux, dans le but, non seulement d'améliorer la gestion opérationnelle, mais aussi de permettre des interventions et des investissements ciblés.

La mise en place d'un corridor pilote combinant ces trois piliers et montrant des réductions mesurables des temps de transit, des coûts logistiques, des perturbations, des émissions et des risques pour la sécurité pourrait permettre d'obtenir les preuves tangibles nécessaires pour lancer une reproduction du modèle à grande échelle. Les communautés économiques régionales, le secrétariat de la ZLECAf, les institutions de financement du développement et les opérateurs logistiques privés sont autant de partenaires susceptibles de transformer ces projets pilotes réussis en réformes à l'échelle du continent.

Encadré n°3: De la gouvernance d'un corridor à l'action en faveur du fret vert : le Corridor Nord

L'Autorité de Coordination de Transit et de Transport du Corridor Nord (ACTTCN) relie Mombasa (Kenya) à l'Ouganda, au Rwanda, à la République démocratique du Congo, au Soudan du Sud et au Burundi. Elle a réduit les temps de transit de 40 % grâce à des postes-frontières à guichet unique et au suivi numérique des marchandises, ce qui permet d'économiser 1 200 USD par camion. L'intégration multimodale a conduit au transfert de 40 % du fret routier vers le rail et au développement du transport lacustre, ce qui s'est traduit par une réduction des coûts de transport d'environ 25 %. Les efforts déployés en faveur de la résilience au changement climatique et la solide coordination politique ont permis de procéder à des investissements conjoints, notamment la création d'une ligne ferroviaire à écartement standard. Ainsi, le volume de trafic du port de Mombasa a atteint 1,4 million de conteneurs standard de 20 pieds (dont 30 % sont destinés à des pays voisins enclavés) et les échanges commerciaux au sein du corridor ont augmenté de 35 % entre 2015 et 2023. L'exemple de l'ACTTCN montre que les institutions régionales de gestion des corridors peuvent améliorer les

échanges commerciaux grâce à un alignement politique, à l'adoption de technologies et à des infrastructures multimodales, ce qui plaide fortement en faveur de la généralisation de ces modèles à travers le continent.¹⁶

S'appuyant sur ces bases de gouvernance, le programme de soutien au fret vert (*Green Freight Support Program*), lancé en 2024 par le Kuehne Climate Center et le Smart Freight Centre, aide l'ACTTCN et l'Agence de facilitation de transit et de transport du Corridor Central à élaborer et à mettre en œuvre des stratégies en matière de fret vert. Ce programme réunit les acteurs du secteur du fret, promeut la mesure des émissions et la publication de rapports à ce sujet, soutient l'amélioration de l'efficacité des parcs de véhicules et la transition vers des camions à émission nulle, et renforce les capacités techniques de l'ensemble du secteur. En s'appuyant sur les mécanismes de coordination des corridors existants, cette initiative démontre que des institutions de gestion des corridors performantes peuvent constituer des plateformes efficaces pour promouvoir à la fois la facilitation des échanges commerciaux et la décarbonation du fret.¹⁷

¹⁶ (NCTTCA, 2024)

¹⁷ (Smart Freight Centre, 2026)

02

Fondements stratégiques pour la transition énergétique des transports en Afrique

Les conditions préalables à une transition énergétique rapide et globale du secteur des transports sont de plus en plus favorables sur l'ensemble du continent africain. Le taux de motorisation demeure relativement faible, s'établissant à environ 51 véhicules pour 1 000 habitants. D'après les scénarios de forte croissance envisagés, ce taux devrait doubler d'ici à 2050, tout en restant bas et bien en deçà de la moyenne mondiale, qui avoisine les 300 véhicules pour 1 000 habitants¹⁸. Par ailleurs, l'Afrique dispose d'un vaste potentiel en matière d'énergies renouvelables, puisqu'elle détient près de 60% des meilleures ressources solaires mondiales, ce qui offre des perspectives considérables pour la transition vers une énergie propre.¹⁹

Dans ce contexte, l'adoption de transports électriques propres représente une opportunité unique pour les pays africains. La réussite de la transition énergétique des transports permettrait de faire progresser les objectifs climatiques, de renforcer la sécurité énergétique en réduisant la dépendance à l'égard des importations de

combustibles fossiles et de soutenir la croissance socio-économique. Malgré la dynamique en faveur de la mobilité électrique propre qui s'amorce sur le continent, les progrès restent inégaux, freinés par la fragmentation des cadres d'action, par les différences dans les infrastructures et par une coordination insuffisante entre les acteurs des secteurs du transport, de l'énergie et de l'industrie. Pour remédier à ces problèmes et libérer tout le potentiel de cette transition énergétique, il faudrait mettre en place les fondements stratégiques nécessaires pour harmoniser les politiques, les institutions et les cadres d'investissement entre les différents secteurs et pays.

Cette section présente donc trois tournants décisifs susceptibles de tenir lieu de fondements stratégiques. Ensemble, ils montrent que la mobilité électrique n'est pas simplement un choix technologique pour les pays africains, mais bien une priorité de développement stratégique qui exige une gouvernance intégrée ainsi qu'une planification à long terme.

¹⁸ (Johansson & Mutiso, 2025)

¹⁹ (GIZ & Agora Verkehrswende, 2023)



2.1

Adopter une charte africaine de la mobilité électrique

Pas moins de 22 pays africains ont adopté ou élaborent actuellement des politiques et des stratégies pour appuyer cette transition vers la mobilité électrique²⁰. Environ 200 entreprises privées se sont également implantées sur le continent, où elles expérimentent l'introduction d'autobus électriques dans les grandes villes, soutiennent l'électrification des véhicules à deux ou trois roues et étudient les possibilités d'assemblage et de recyclage des véhicules électriques et des batteries²¹. Des pays tels que l'Éthiopie affichent déjà les premiers résultats positifs de politiques progressistes et d'investissements ciblés dans ce secteur, avec, selon les estimations, plus de 100 000 véhicules électriques actuellement en circulation sur les routes du pays.²²

Bien que ces initiatives témoignent d'une vision d'avenir louable, elles restent largement cloisonnées à l'intérieur de frontières nationales.

Les pays développent leurs stratégies de manière indépendante, dans le cadre de normes et de réglementations locales, avec peu ou pas de coordination à l'échelle régionale ou continentale. Cette situation contraste avec les modèles établis au niveau mondial pour la transition vers les véhicules électriques (par exemple, les normes européennes harmonisées en matière de recharge et d'infrastructures), qui réduisent la complexité opérationnelle et les coûts supplémentaires auxquels les constructeurs et les opérateurs sont confrontés lorsque les réglementations nationales sont fragmentées.²³

Cette fragmentation constatée actuellement en Afrique risque d'engendrer des inefficacités et de freiner les progrès dans leur ensemble. L'absence d'orientation politique commune et de normes harmonisées crée de l'incertitude pour les investisseurs, affaiblit le commerce transfrontalier et limite le développement de

²⁰ (Agora Verkehrswende, 2025b)

²¹ (Africa E-Mobility Alliance, 2025)

²² (Tariq & Mutiso, 2025)

²³ (eCarsTrade, 2026)

chaînes de valeur régionales. Par ailleurs, les fabricants peuvent se heurter à des obstacles au passage à l'échelle, les marchés restant restreints et hétérogènes, tandis que les consommateurs sont confrontés à une qualité inégale des véhicules et à une interopérabilité limitée, notamment entre les systèmes de recharge. En l'absence d'approche harmonisée, la transition risque également d'être inégale, laissant certains pays accuser un retard considérable tandis que d'autres progressent.

L'adoption d'une charte africaine de la mobilité électrique (un cadre continental établissant une vision commune de l'orientation à donner à la transition) marquerait un tournant décisif dans la transition collective de l'Afrique vers la mobilité propre. Cette charte orienterait l'élaboration des politiques et des feuilles de route nationales et régionales en matière de mobilité électrique en définissant des principes et des normes communs et en renforçant la coopération entre

les gouvernements, les partenaires de développement et le secteur privé. Sa mise en œuvre pourrait s'articuler autour d'éléments clés destinés à appuyer sa concrétisation : des structures de gouvernance et de gestion garantissant la cohérence et la responsabilité ; des normes techniques et de sécurité harmonisées assurant l'interopérabilité ; des systèmes de financement et de suivi pour soutenir la dynamique ; des stratégies industrielles visant le développement des chaînes de valeur locales, des compétences et de l'innovation ; et des actions de communication et de sensibilisation pour renforcer l'engagement politique et l'adhésion du public. Les engagements communs et l'orientation stratégique claire créeront le degré de certitude nécessaire pour intégrer la mobilité électrique au programme d'industrialisation verte de l'Afrique et, ainsi, faire progresser l'Agenda 2063 et la zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAf).

Encadré n°4: Cadre continental de l'Union africaine sur la mobilité électrique

Le processus de co-création ayant abouti au présent rapport a culminé en avril 2026 avec l'accord intervenu au niveau ministériel sur un cadre continental de l'Union africaine pour l'électromobilité. Ce cadre a été officiellement approuvé par les ministres des Transports et de l'Énergie lors de la cinquième session ordinaire du Comité technique spécialisé de l'Union africaine sur les transports et l'énergie. L'importance capitale d'une telle approche avait déjà

été relayée auprès de la Commission de l'Union africaine en mars 2025 par les participant-e-s à l'atelier. Élaboré avec le soutien de la **Commission économique des Nations unies pour l'Afrique (CENUA)** et du **Programme des Nations unies pour l'environnement (PNUE)**, ce cadre marque une avancée essentielle vers la reconnaissance de l'importance de cette technologie pour les économies et les systèmes de transport de l'Afrique.²⁴

²⁴ (African Union, 2026)



2.2

Créer un comité consultatif indépendant chargé de la politique et du commerce en matière de mobilité électrique

La transition de l'Afrique vers la mobilité électrique constitue une opportunité stratégique pour repenser le développement industriel et le commerce intra-africain. À ce titre, cette transition peut aller bien au-delà d'un simple changement technologique ; elle offre en effet la possibilité de développer et de transformer l'industrie. Cependant, pour que cette possibilité se concrétise pleinement, les politiques en matière de transport, de commerce et d'industrie doivent être coordonnées plutôt que menées en parallèle. Les marchés automobiles africains demeurent fragmentés et la demande de véhicules neufs reste faible. La fragmentation des réglementations et leur mise en application inégale sont à l'origine d'un afflux permanent de véhicules d'occasion à moteur thermique, ce qui nuit à la production locale et freine les progrès

vers les objectifs climatiques et de qualité de l'air. En l'absence de coordination délibérée, les économies africaines risquent de rester sur une trajectoire caractérisée par des émissions élevées et une faible valeur ajoutée, limitant ainsi l'innovation, les progrès industriels et le développement des marchés régionaux.²⁵

La création d'un comité consultatif indépendant chargé de la politique et du commerce en matière de mobilité électrique permettrait de combler cette lacune en fournissant des orientations crédibles et intersectorielles sur les normes, la politique industrielle, le développement du marché et l'harmonisation des échanges commerciaux. Outre les conseils fournis aux gouvernements nationaux, ce comité collaborerait avec les communautés économiques régionales

²⁵ (Ayeter, Mbonigaba, Sackey, & Andoh, 2021), (Mendez-Parra, 2024)

afin de réduire la fragmentation réglementaire et de renforcer la coordination transfrontalière en matière d'adoption de la mobilité électrique. Il serait ainsi possible d'harmoniser les normes et de faciliter le commerce de véhicules, de batteries, de composants et de services connexes au fur et à mesure du développement des marchés régionaux de la mobilité électrique.

La zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAf) pourrait servir de cadre institutionnel à cette mission, notamment en faisant le lien entre la mobilité électrique et les efforts plus larges engagés par le continent en matière de développement des politiques commerciales et industrielles. Les plateformes existantes de la ZLECAf ne traitant pas encore spécifiquement de la mobilité électrique, le comité pourrait soit être créé par les États membres en tant qu'organe consultatif indépendant auprès de la ZLECAf (via les procédures de celle-ci), soit être constitué de manière indépendante avant d'être officiellement reconnu comme conseiller technique et stratégique auprès des institutions de la ZLECAf.

Le comité pourrait être composé d'expert·e·s issu·e·s de divers secteurs tels que le commerce, l'industrie, les administrations publiques, la recherche et la société civile. Sa mission principale consisterait à élaborer des recommandations opérationnelles dans quatre domaines prioritaires : la facilitation des échanges commerciaux, la coordination des investissements, le développement de chaînes de valeur régionales et l'harmonisation des normes techniques. Concrètement, sa mission pourrait également inclure des conseils sur l'harmonisation des normes techniques et de sécurité applicables aux véhicules et aux batteries, la clarification des procédures douanières et de la classification des produits, l'établissement de règles d'origine favorisant la création de valeur locale, ainsi que la définition d'un cadre prévisible pour l'importation de véhicules électriques d'occasion. Le comité pourrait aussi formuler des recommandations sur les marchés publics

écologiques et les programmes de parcs de véhicules susceptibles de stimuler la demande initiale, ainsi que sur les approches coordonnées en matière de réseaux de recharge et de corridors logistiques afin de faciliter la circulation transfrontalière des véhicules et des composants.

L'une des principales missions de ce comité consultatif pourrait être l'élaboration d'une stratégie africaine d'industrialisation et de fabrication de véhicules électriques. Une telle stratégie pourrait permettre de définir un plan axé sur l'offre et la chaîne d'approvisionnement visant à développer la fabrication locale et régionale. Ce plan pourrait inclure des priorités claires en matière de localisation, une cartographie de la chaîne de valeur ainsi que des étapes clés pour les composants, les systèmes de batteries, l'assemblage et le recyclage. Le comité pourrait également proposer des outils de mise en œuvre pratiques, tels que des procédures d'homologation harmonisées, un calendrier ciblé pour les droits de douane et la TVA et des instruments financiers (commerce et fonds de roulement) permettant de réduire l'incertitude liée aux investissements.

La création d'un comité consultatif indépendant chargé de la politique et du commerce en matière de mobilité électrique permettrait d'aligner les ambitions commerciales et industrielles de l'Afrique sur ses objectifs de développement durable. En fournissant des avis d'experts crédibles aux institutions de la ZLECAf, aux communautés économiques régionales, aux gouvernements nationaux et aux partenaires financiers, ce comité pourrait contribuer à faire évoluer la politique industrielle relative à la mobilité électrique en remplaçant les initiatives nationales fragmentées par un programme continental plus cohérent, capable d'attirer les investissements, d'intensifier la création de valeur locale et de renforcer la position de l'Afrique dans la transition mondiale de la mobilité.



2.3

Élaborer un plan directeur sur les énergies renouvelables destinées à la mobilité électrique

La réussite de la transition énergétique dans le secteur des transports en Afrique dépendra également de la capacité des systèmes énergétiques à fournir une électricité fiable, propre et abordable. L'Afrique dispose d'un potentiel considérable en matière d'énergies renouvelables, notamment dans les domaines du solaire, de l'éolienne, de l'hydraulique, de la géothermie et de la bioénergie, mais une grande partie de ce potentiel reste inexploitée. Alors que plusieurs pays ont atteint une part de près de 100 % d'énergies renouvelables dans leur mix électrique, la part des énergies renouvelables dans les transports reste inférieure à 1 % à l'échelle du continent. Parallèlement, il apparaît que les pays affichant les émissions les plus élevées dans le secteur des transports présentent des parts particulièrement faibles d'énergies renouvelables dans leur mix énergétique des transports.²⁶

Dans la plupart des pays africains, les systèmes électriques sont confrontés à des contraintes liées à la capacité de production, à la couverture du réseau, à la qualité de l'approvisionnement et à l'interconnectivité transfrontalière. Ces faiblesses risquent de freiner l'adoption de la mobilité électrique en limitant l'accès à des infrastructures électriques fiables, en compromettant la continuité de l'approvisionnement et/ou en augmentant les coûts de recharge. Pour y remédier, il serait possible d'articuler la planification des transports avec le développement du secteur électrique. Cet aspect est particulièrement important compte tenu de la dépendance persistante de l'Afrique aux importations de combustibles fossiles, qui a exposé de nombreuses économies africaines à une forte volatilité des prix et à la hausse concomitante des coûts de l'énergie.

²⁶ (REN21, 2024)

L'élaboration d'un plan directeur sur les énergies renouvelables destinées à la mobilité électrique pourrait ainsi marquer un tournant décisif en faveur de l'adoption des véhicules électriques, de l'intégration du secteur de l'énergie et, à terme, du développement de transports durables en Afrique. Un tel plan directeur fournirait un cadre intégré pour la production d'énergie renouvelable, le transport efficace de l'électricité et l'intégration des pools énergétiques régionaux. Outre le fait de renforcer la stabilité du réseau et de faciliter les échanges transfrontaliers d'électricité, il permettrait d'aligner le déploiement des énergies renouvelables sur la demande croissante liée à la mobilité électrique, afin que l'électrification des transports contribue à renforcer les réseaux électriques plutôt qu'à les surcharger. En associant la planification des transports et celle de l'énergie au niveau national et au niveau régional, ce plan directeur pourrait orienter les investissements dans les énergies propres, la modernisation du réseau électrique et les échanges régionaux d'électricité vers les zones où la demande en matière de recharge devrait augmenter, comme les pôles de transport urbain et les corridors économiques stratégiques.

Le plan directeur sur les énergies renouvelables destinées à la mobilité électrique aurait une portée continentale et compléterait l'élaboration d'un plan directeur continental pour la production et le transport d'électricité. À ce titre, il s'appuierait sur les cinq pools énergétiques régionaux d'Afrique : le Pool énergétique de l'Afrique australe (SAPP), le Pool énergétique de l'Afrique de l'Ouest (WAPP), le Pool énergétique de l'Afrique de l'Est (EAPP), le Pool énergétique de l'Afrique centrale (PEAC) et le Pool énergétique de l'Afrique du Nord (COMEELEC).

En s'appuyant sur ces pools comme piliers de la coordination, le plan directeur pourrait se concentrer sur trois priorités : la première consisterait à aligner la demande en matière de mobilité électrique sur le déploiement des énergies renouvelables, en s'appuyant sur les pools énergétiques régionaux pour équilibrer l'offre et la demande et réduire la dépendance à l'égard de la production d'électricité à partir d'énergies fossiles. La deuxième priorité consisterait à renforcer l'infrastructure du réseau grâce à l'accroissement des capacités de production, à la modernisation des réseaux de transport et de distribution, à la gestion de la demande et aux échanges transfrontaliers d'électricité, afin d'améliorer la fiabilité et de réduire les coûts du système. Il serait notamment nécessaire de prévoir les nouvelles charges liées aux véhicules électriques grâce à la recharge pilotée, aux systèmes V2G (de véhicule à réseau) et à la tarification dynamique, afin de préserver la stabilité du système. La troisième priorité consisterait à mobiliser des capitaux privés pour augmenter les capacités de production, moderniser les réseaux et développer les infrastructures de recharge. Cette démarche pourrait être soutenue par des mécanismes de partage des risques entre le secteur public et le secteur privé, non seulement pour réduire le coût du capital et en accroître la disponibilité, mais aussi pour accélérer le déploiement.

Encadré n°5: Intégration des réseaux électriques intra-africains existants

Le **Pool énergétique de l'Afrique australe (SAPP)** est le premier pool énergétique international formel de l'Afrique. Il a été créé en 1995 au moyen d'un protocole d'accord signé par les gouvernements des 12 pays membres de la Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC). Le SAPP supervise la planification et l'exploitation du réseau électrique de l'ensemble des services de ses pays membres, avec pour objectif de créer un marché de l'énergie intégré et concurrentiel et de fournir des solutions énergétiques durables à la région de la SADC et au-delà.²⁷

L'initiative **Corridor des énergies propres en Afrique (ACEC)**, qui s'appuie sur le communiqué ministériel de 2014, œuvre à l'accélération du développement du potentiel des énergies renouvelables et des échanges transfrontaliers d'électricité d'origine renouvelable au sein du SAPP et du Pool énergétique de l'Afrique de l'Est (EAPP). Les principaux piliers de cette initiative comprennent le zonage des énergies renouvelables et l'évalua-

tion des ressources en la matière ; la planification énergétique régionale et nationale ; les cadres de soutien à l'investissement ; le renforcement des capacités de planification, d'exploitation et de maintenance des réseaux électriques et des marchés ; ainsi que la sensibilisation à la production d'électricité renouvelable à grande échelle dans le corridor.²⁸

Le **plan directeur continental (CMP)** pour la production et le transport d'électricité est une feuille de route pour interconnecter les cinq pools énergétiques africains, en vue de la création du marché unique africain de l'électricité (AfSEM). En 2019, les ministres africains de l'Énergie ont chargé l'Agence de développement de l'Union africaine (AUDA-NEPAD) de piloter son élaboration. La mise en œuvre par l'AUDA-NEPAD bénéficie du soutien du mécanisme d'assistance technique générale de l'Union européenne, de l'Agence internationale de l'énergie atomique (AIEA) et de l'Agence internationale pour les énergies renouvelables (IRENA).²⁹

La mise en œuvre du plan directeur nécessiterait d'harmoniser les politiques nationales en matière d'énergie et de transport dans le cadre de mécanismes de coopération régionale. Au niveau national, la coordination pourrait être assurée conjointement par les ministères compétents chargés des transports et de l'énergie, en étroite collaboration avec les organismes de régulation de l'électricité, les services publics de distribution et les autorités de planification.

Au niveau régional, les communautés économiques régionales et les pools énergétiques régionaux pourraient servir de plateformes de coordination pour aligner les prévisions de demande en matière de mobilité électrique sur le déploiement des énergies renouvelables et pour s'assurer que les investissements dans la production, le transport et la distribution d'électricité améliorent la fiabilité et réduisent les coûts du système.

²⁷ (SAPP, n.d.)

²⁸ (IRENA, n.d.)

²⁹ (AUDA-NEPAD, n.d.)

03

A decorative graphic consisting of a horizontal dotted line that transitions into a vertical dotted line, forming a corner shape. A solid grey circle is positioned at the intersection of the two lines.

Systemes de financement durables et inclusifs

La réussite de la transformation du secteur des transports en Afrique dépendra non seulement d'un engagement politique en faveur de transports durables, mais aussi de la mobilisation et de l'orientation des capitaux d'investissement à l'échelle nécessaire pour concrétiser ce changement. Les visions ambitieuses en matière de transports durables progressent le plus lorsqu'elles s'appuient sur un financement adéquat, prévisible et à long terme. Sur l'ensemble du continent, le financement reste freiné par des marchés de capitaux nationaux peu profonds, des possibilités limitées d'emprunt en monnaie locale et un accès restreint aux marchés de capitaux internationaux, ce qui renchérit le coût d'emprunt. Il en résulte un déficit d'investissement aussi important que

persistant. En 2022, par exemple, les investissements annuels dans les infrastructures sur le continent s'élevaient en moyenne à 80 milliards de dollars, soit environ la moitié des 130 à 170 milliards de dollars nécessaires³⁰. À elles seules, les infrastructures de transport nécessitent un investissement annuel de 35 à 47 milliards de dollars.³¹

Outre le défi que représente la mobilisation de volumes de financement suffisants, il existe divers enjeux liés à l'efficacité de l'affectation et du contrôle des financements. Malgré l'engagement croissant des gouvernements en faveur de transports durables, les investissements continuent d'être orientés de manière disproportionnée vers des infrastructures à forte

³⁰ (UNECA, 2025)

³¹ (AEF, AUDA-NEPAD & ACF, 2025)

intensité de carbone et des projets privilégiant la rentabilité à court terme au détriment de la durabilité à long terme. Il faudra donc bien plus que la simple mobilisation de capitaux supplémentaires pour réussir à combler ce déficit de financement : Par exemple, la mise en place de systèmes de financement capables d'orienter les ressources vers des solutions de transport propres, centrées sur les besoins des populations et résilientes au changement climatique, tout en proposant des modèles économiques viables et des mécanismes clairs de partage des risques entre les acteurs publics et privés.

Cette section présente ainsi trois tournants décisifs essentiels devant permettre de mettre en place des systèmes de financement durables dans le secteur des transports en Afrique. Ces tournants décisifs offrent des solutions pour mobiliser davantage d'investissements, aligner les flux financiers sur les objectifs de durabilité et mettre en place des systèmes de transport inclusifs et adaptés à un avenir décarboné en Afrique.





3.1

Garantir un financement à long terme des transport durables

En Afrique, les infrastructures de transport sont confrontées à un double défi : (1) se développer pour répondre à la demande croissante de mobilité et atteindre les objectifs de développement, et (2) se renforcer et gagner en résilience face à l'intensification des chocs climatiques. Dans le même temps, la marge de manœuvre budgétaire est limitée et les dépenses publiques sont tiraillées entre des priorités concurrentes. Dès lors, outre l'élargissement de l'accès aux financements et l'amélioration des conditions de financement, une gestion efficace et parcimonieuse des fonds disponibles s'avère essentielle. Une telle gestion devrait viser à améliorer l'accessibilité et l'inclusion tout en favorisant le développement économique et industriel. Le défi ne réside pas seulement dans les contraintes budgétaires : les systèmes d'investissement ont tendance à privilégier les projets politiquement visibles, institutionnellement familiers et plus faciles à réaliser. Cela explique en partie pourquoi les infrastructures routières continuent souvent d'attirer des capitaux, tandis que le rail, les transports publics et les systèmes

de mobilité intégrés se heurtent à des obstacles plus importants en matière de coûts initiaux, de coordination et de financement de l'exploitation à long terme.

Accorder la priorité aux transports durables dans les budgets existants marquerait un tournant décisif en faveur de l'utilisation efficace des fonds, de la promotion de la résilience des infrastructures à long terme et de la réalisation des objectifs de développement. Cela impliquerait principalement de réorienter les budgets actuels des transports vers des investissements plus durables. Les transports durables devraient être reconnus comme une priorité publique en raison du rôle crucial qu'ils jouent dans l'accès à la mobilité, la facilitation des échanges commerciaux et le soutien au développement économique. Les initiatives de réforme budgétaire dans ce domaine pourraient s'appuyer sur une taxonomie définissant les investissements dans les transports durables, afin de garantir une utilisation adéquate des ressources. Les retombées d'une telle réforme dépasseraient large-

ment le secteur des transports, créant un effet d'entraînement positif pour le développement économique et social.

Les initiatives associées seraient mises en œuvre par les services du Trésor, grâce à la création de lignes budgétaires affectées ou réservées aux transports durables dans les systèmes budgétaires nationaux et infranationaux. L'affectation pourrait prendre la forme d'un montant absolu ou d'une part relative du budget annuel total ou du budget spécifique aux transports. Les dépenses devraient être classées par ordre de priorité en fonction de la faisabilité et des effets attendus. Dans ce contexte, les pouvoirs publics pourraient décider de prévoir des dotations spécifiques dans le cadre de leur planification financière à long terme, notamment pour les infrastructures piétonnes et cyclables, l'exploitation des transports publics, le renouvellement des parcs de véhicules, l'amélioration de la sécurité routière, l'accès aux zones rurales et l'amélioration de la fiabilité des corridors. Ils pourraient également envisager des sources de recettes spécialement affectées, telles que des prélèvements sur la masse salariale, des taxes sur les carburants, des recettes tirées du stationnement ou d'autres taxes et redevances liées aux transports à condition qu'ils soient politiquement et institutionnellement réalisables. L'expérience internationale montre que les instruments de financement spécifiques peuvent renforcer la stabilité du financement des transports durables. Leur conception doit toutefois être adaptée aux capacités budgétaires locales, aux conditions du marché du travail et aux structures de gouvernance.

Il convient d'opérer une distinction fondamentale entre les programmes de financement à court terme et les mécanismes de financement institutionnalisés. Si des dotations spécifiquement destinées à la mobilité durable peuvent s'avérer utiles, elles restent souvent temporaires, soumises à la concurrence et vulnérables aux arbitrages budgétaires annuels ou à l'évolution des priorités ministérielles. Les mécanismes fondés sur des règles et ancrés dans la législa-

tion pertinente lorsque cela est possible offrent une meilleure prévisibilité. Ils garantissent un financement stable, au-delà des projets individuels ou des cycles politiques. L'objectif ne doit donc pas simplement être de créer de nouvelles lignes budgétaires, mais d'institutionnaliser le financement des transports durables en tant qu'aspect permanent de la fourniture d'infrastructures et de services publics. La réforme budgétaire devrait également prévoir des ressources spécifiques à la préparation des projets et au personnel affecté à ces projets, afin que les priorités en matière de mobilité durable s'appuient sur un portefeuille de projets bien préparés, capables d'absorber les financements. À terme, la mobilité durable devrait être financée comme un élément central de la fourniture d'infrastructures et de services publics, et non comme une simple activité pilote.

Parallèlement, il conviendrait de renforcer les capacités institutionnelles et les systèmes de données afin de permettre une mise en œuvre et une évaluation efficace, tout en s'assurant que la dotation est liée à des résultats mesurables. Les lignes budgétaires et les mécanismes de financement consacrés à la mobilité durable peuvent être assortis de divers indicateurs, tels que la réduction du nombre de décès et de blessures graves, l'amélioration de l'accessibilité (notamment dans les zones à faibles revenus), la fiabilité accrue des services, les gains de temps de trajet pour les transports publics, la réduction des émissions et, le cas échéant, le taux d'adoption de véhicules électriques ainsi que la couverture des infrastructures de recharge. Cette approche permettrait de renforcer la responsabilité tout en modifiant les critères de décision qui ne seraient plus axés sur les moyens mis en œuvre mais sur les résultats obtenus, un changement essentiel lorsque les marges de manœuvre budgétaires sont limitées.

La supervision peut être renforcée au moyen d'instances continentales et régionales favorisant la transparence, la normalisation et le partage de connaissances entre les pays. Le

recours à des modèles de rapports communs, à des indicateurs de performance convenus d'un commun accord et à des examens réguliers entre pairs aiderait les pays à comparer leurs résultats et à mettre en avant les solutions efficaces, renforçant ainsi la confiance nécessaire pour le développement à grande échelle. Les communautés économiques régionales, l'Union africaine et ses agences, ainsi que les institutions financières africaines, pourraient soutenir ces initiatives en publiant des orientations sur les investissements éligibles, les garanties minimales et les normes en matière d'établissement de rapports, et en mettant en place des plateformes de partage des connaissances reliant entre eux les ministères des Finances, les autorités chargées des transports et les villes.

Faire de la mobilité durable une priorité dans les budgets nationaux suppose d'affecter et de réserver, dès les premières étapes de la planification et de la préparation budgétaire, des ressources publiques en faveur de systèmes de transport inclusifs et à faible émission de carbone. Cela nécessite également de subordonner les dotations à des résultats mesurables, de renforcer la préparation des projets et de s'appuyer sur la supervision au niveau régional pour améliorer la transparence et l'apprentissage. Des mécanismes de financement complémentaires pourraient appuyer cet effort, mais ils ne sauraient se substituer à un engagement budgétaire national ferme.



3.2

Mettre en commun les financements au niveau régional pour des infrastructures de transport résilientes au changement climatique

La capacité de l'Afrique à mettre en place des transports durables dépend de sa capacité à investir dans des infrastructures plus résilientes au changement climatique. Bien que la contribution de l'Afrique aux émissions mondiales de gaz à effet de serre soit minime, les chocs climatiques s'intensifient sur le continent, tant en fréquence qu'en gravité, et les infrastructures de transport supportent une part importante des coûts qui en résultent. Les estimations montrent que le continent perd environ 7 à 15 milliards de dollars par an en raison du changement climatique, un chiffre qui devrait atteindre 50 milliards de dollars d'ici à 2030, soit environ 7 % du PIB du continent³². Ces phénomènes météorologiques extrêmes perturbent

non seulement la circulation des personnes et des marchandises, mais ils font aussi grimper les coûts de réparation et de reconstruction des infrastructures. Les pertes économiques et la hausse des coûts de remise en état peuvent engendrer un cercle vicieux, limitant la capacité des gouvernements à investir dans des infrastructures résilientes, pourtant nécessaires pour réduire les futurs risques climatiques.

Cette pression budgétaire aggrave encore les difficultés de financement qui existent déjà. Les infrastructures de transport étant de plus en plus exposées aux phénomènes météorologiques extrêmes, l'intérêt économique de nouveaux investissements s'amenuise. L'incertitude

32 (AfDB, 2023)

quant à la durabilité à long terme des infrastructures entraîne une hausse des primes de risque et gonfle le coût total des projets. Un investissement initial plus élevé dans la résilience génère pourtant des retombées directes significatives, principalement sous la forme de coûts évités grâce à une réduction des perturbations et des dépenses de reconstruction. Ces bénéfices restent toutefois difficiles à quantifier dans le cadre de structures de financement fragmentées et dépendantes des bailleurs de fonds. En outre, le fait que les financements soient répartis entre des projets et des organismes sans liens entre eux entrave la planification à long terme, relègue l'entretien au second plan et conduit à reporter systématiquement les mesures de renforcement de la résilience au lendemain des chocs, alors même qu'une amélioration préalable aurait pu générer des avantages plus importants.

La mise en commun au niveau régional des financements destinés aux infrastructures de transport résilientes au changement climatique pourrait donc constituer un levier essentiel pour transformer la manière dont l'Afrique finance la préparation et la remise en état de ses infrastructures face aux menaces climatiques croissantes. Lorsque le financement reste fragmenté et tributaire des donateurs, les pays sont enfermés dans une logique de planification à court terme qui les empêche souvent d'intégrer dès le départ des impératifs de résilience dans les processus budgétaires. La mise à disposition d'un modèle de financement coordonné permettrait de sortir de cette logique en offrant

aux pays la possibilité d'investir à plus grande échelle et sur des horizons temporels plus longs, faisant ainsi de la résilience une condition de conception plutôt qu'une réflexion a posteriori. Il est essentiel de reconnaître que les structures de financement spécifiquement conçues pour favoriser la résilience sont indispensables pour pouvoir tirer pleinement parti des avantages associés, notamment en matière de réduction des perturbations et des coûts de reconstruction. En d'autres termes, les infrastructures résilientes reposent sur un financement résilient, fondé sur l'appropriation africaine, sur des flux de capitaux prévisibles à long terme et sur la crédibilité institutionnelle.

Cette mise en commun des ressources pourrait s'inspirer de certains systèmes financiers communautaires africains fondés sur la confiance et la responsabilité collective, tels que les chamas au Kenya, les susu au Ghana et les stokvels en Afrique australe. Ces systèmes illustrent la pertinence des modèles d'investissement rotatifs et collectifs qui privilégient la transparence, le partage des risques et l'autonomie d'action locale. Toutefois, pour transposer ces pratiques communautaires à la mise en commun des ressources aux niveaux étatique et interétatique, il faut nécessairement institutionnaliser les mécanismes de gouvernance, de supervision et d'évaluation.

Encadré n°6: Traditions africaines d'épargne collective

Les stokvels (ou chamas) sont des stratégies communautaires de financement participatif uniques en leur genre, pratiquées dans diverses localités africaines. À l'échelle mondiale, ces systèmes sont communément appelés « associations rotatives d'épargne et de crédit » (AREC). Le terme stokvel est propre au contexte sud-africain, tandis que le terme chama est utilisé en Afrique de l'Est. Un stokvel est un système d'épargne collectif informel dans lequel les membres s'engagent volontairement à verser régulièrement un montant fixe dans un fonds commun³³. Les contributions peuvent être hebdomadaires, bimensuelles ou mensuelles.

L'exemple d'Orange Farm, en Afrique du Sud, illustre bien le concept de stokvel : les membres versent régulièrement des contributions à un fonds commun qui est ensuite utilisé pour répondre aux besoins des foyers des membres. Les stokvels ne constituent pas uniquement un moyen d'épargner de l'argent. Il s'agit également d'un système informel de protection sociale, qui aide ses membres à subvenir à leurs besoins essentiels, à créer des opportunités d'investissement, à favoriser la constitution d'un patrimoine et à renforcer le rôle économique des femmes au sein du foyer et de la communauté.³⁴

Concrètement, un petit groupe de pays précurseurs au sein d'une communauté économique régionale pourrait mettre en place un fonds commun inspiré du modèle des stokvels et convenir de sa structure de contribution, de ses critères d'éligibilité et de ses modalités de gouvernance. Alimenté par des contributions régulières des gouvernements participants ou des banques nationales de développement, ce mécanisme pourrait fonctionner selon le principe de l'équilibre budgétaire ; il lui serait donc interdit de contracter une dette.

Les pays participants devraient ensuite s'entendre sur la nature des versements : des subventions allouées selon un calendrier rotatif ou en fonction des besoins courants, ou des prêts préférentiels accordés sur la base de demandes justifiées. Dans les deux cas, l'accès aux financements pourrait être limité aux projets répondant à des critères d'éligibilité prédéfinis, afin de s'assurer que le mécanisme soutient des investissements prioritaires dans des infrastructures

de transport résilientes au changement climatique. Afin de garantir la crédibilité et l'équité, le mécanisme pourrait appliquer des critères d'équité et de résilience climatique, assortis de garanties de gouvernance transparente. Les corridors transfrontaliers et les infrastructures partagées entre les États membres deviendraient également une priorité naturelle, dans la mesure où leur valeur sur le plan de la résilience dépasse les frontières nationales et ne peut être prise en considération de manière adéquate par des instruments de financement purement nationaux.

Une fois que le mécanisme aurait démontré sa capacité à mobiliser et à déployer efficacement des capitaux régionaux, réduisant ainsi la dépendance aux financements extérieurs et l'exposition aux conditions des prêts internationaux, il pourrait être étendu à d'autres programmes de la communauté économique régionale. À terme, ce modèle pourrait permettre de financer un ensemble plus important

³³ (Lukhele, 1990)

³⁴ (Matuku & Edwell Kaseke, 2014)

de corridors de transport résilients et d'infrastructures de mobilité urbaine, tout en attirant des capitaux privés grâce à une envergure accrue, à une meilleure prévisibilité et à des garanties crédibles en matière de gouvernance.

À long terme, ce fonds commun pourrait être mis en place à l'échelle régionale et intégré au sein d'institutions telles que les communautés économiques régionales et les institutions financières continentales existantes (Banque africaine de développement, Africa Finance Corporation, etc.) disposant d'un bilan solide et

d'une capacité de structuration avérée. Les gouvernements pourraient également décider d'affecter des flux de financement directs à ce fonds, par exemple, les fonds alloués aux routes, les redevances d'usage des corridors ou les prélèvements liés au climat. Ce mécanisme ferait ainsi évoluer le financement des infrastructures résilientes au changement climatique en remplaçant la logique des projets fragmentés par une approche continentale coordonnée renforçant la résilience et la confiance des investisseurs.



3.3

Accroître le financement national en faveur de la mobilité électrique

La mobilité électrique requiert une attention particulière sur le plan financier, car elle exige des investissements simultanés dans les véhicules, les infrastructures de recharge, le développement des entreprises et le renforcement des systèmes électriques. Sans un tel soutien ciblé, la mobilité électrique risque de rester cantonnée à des projets pilotes et parviendra difficilement à être adoptée par le plus grand nombre. Parallèlement et comme en témoignent les nombreuses start-ups et initiatives lancées sur l'ensemble du continent, les conditions économiques sont favorables à l'adoption des véhicules électriques en Afrique. Les motorisations beaucoup plus efficaces, associées à des prix de l'électricité compétitifs, leur confèrent un avantage économique considérable en matière d'exploitation. Pour concrétiser cet avantage, il est nécessaire de surmonter le coût initial élevé des véhicules, de construire des infrastructures de recharge et de développer un écosystème industriel, autant d'éléments qui exigent des investissements importants. Les financements restent limités, le coût du capital, excessivement

élevé, menace de compromettre la transition, tandis que les ressources publiques, limitées, devraient être réservées en priorité aux domaines qui ne peuvent mobiliser de financements privés.

Accroître le financement de la mobilité électrique marquerait donc un tournant décisif en faveur de l'adoption des véhicules électriques et du développement, à l'échelle du continent, d'une industrie et d'un écosystème propres à ce domaine. La mise en place de mécanismes de financement nationaux permettrait d'améliorer la disponibilité des capitaux et d'orienter les fonds vers les ménages, les opérateurs, les municipalités et les entreprises. La définition claire et précoce des priorités de financement, en privilégiant les mécanismes de regroupement de la demande tels que les achats groupés de parcs de véhicules (bus, boda-bodas, parcs de véhicules logistiques, etc.), favoriserait l'atteinte de l'échelle nécessaire et améliorerait la bancabilité des projets. Les stratégies nationales de financement pourraient soutenir le déploiement initial des infrastructures de

recharge (dans les dépôts, le long des corridors et au sein des réseaux publics), tandis que des investissements privés seraient mobilisés pour l'achat ou la location d'autobus électriques, de véhicules à deux et à trois roues, de parcs de véhicules municipaux et de véhicules logistiques. Par ailleurs, des prêts préférentiels pourraient être accordés aux entreprises du secteur de la mobilité électrique afin de leur permettre de développer et d'étendre leurs activités, soutenant ainsi la croissance d'une industrie émergente. Il conviendrait d'établir des critères d'éligibilité clairs, ciblant tout particulièrement les start-ups et les petites et moyennes entreprises, ainsi que des accords transparents de partage des risques entre les secteurs public et privé. Des efforts visant à optimiser les conditions du marché, notamment par des investissements publics dans les infrastructures et le renforce-

ment des compétences, permettraient de compléter le développement de l'écosystème industriel.

Face à la faible profondeur des marchés de capitaux nationaux, aux primes de risque-pays élevées, qu'elles reflètent des risques réels ou perçus, et à l'exposition limitée des investisseurs internationaux aux marchés africains, les plateformes nationales de financement pourraient faciliter un partage des risques, notamment grâce au recours ciblé aux garanties. À terme, cette approche pourrait faire évoluer le financement de la mobilité électrique, en passant des initiatives fragmentées à un système national plus coordonné, capable d'appuyer une adoption élargie (au-delà des simples projets pilotes) tout en renforçant les conditions nécessaires au déploiement à grande échelle.

Encadré n°7: Mécanismes de financement de l'action climatique

Fonds vert du Rwanda (FONERWA)

Comptant parmi les premiers fonds nationaux d'investissement consacrés à l'environnement et au changement climatique en Afrique, le Fonds vert du Rwanda a levé environ 270 millions de dollars depuis sa création en 2012. Le Fonds offre l'accès à une ligne de crédit assortie d'un taux d'intérêt inférieur de plus d'un tiers aux taux du marché.³⁵ Il a joué un rôle de pionnier en matière de financement vert en Afrique. Toutefois, bien que le FONERWA ait affiché une gouvernance solide et mis en place un financement par subventions à effet catalytique, son impact a été limité par la taille relativement modeste des investissements, par une mobilisation restreinte de capitaux privés et par un modèle reposant essentiellement sur les subventions. Un fonds axé sur la mobilité électrique, porté par un groupe de pays et coordonné à l'échelle régionale, permettrait d'optimiser le potentiel de ce modèle.

Facilité pour la mobilité verte en Afrique (GMFA)

Cofinancée par le Fonds pour l'environnement mondial et par la Banque mondiale, la Facilité pour la mobilité verte en Afrique a été approuvée en 2024. Elle vise à stimuler l'investissement privé en faveur de l'électrification des transports publics en Afrique. La facilité lutte contre les obstacles au financement en recourant au financement mixte et à des instruments de rehaussement de crédit, associés à une assistance technique. Dotée d'une enveloppe totale de près de 200 millions de dollars, la facilité contribue au financement d'autobus électriques, de véhicules à deux ou trois roues, d'infrastructures de recharge alimentées par des énergies renouvelables et d'installations de production de véhicules électriques.³⁶

³⁵ (FONERWA, n.d.)

³⁶ (GEF, n.d.)

04



Initiatives phares pour le développement à grande échelle et l'accélération

Pour que la planification et les investissements dans les transports durables portent leurs fruits, il est indispensable d'obtenir des résultats concrets. La transformation des transports en Afrique ne peut pas reposer uniquement sur des projets pilotes. Même si ces projets montrent ce qu'il est possible de faire, ils créent rarement les conditions nécessaires à une adoption généralisée et à un impact à long terme. Il est donc nécessaire de mettre en œuvre des initiatives phares pour opérer les changements requis à plus grande échelle. Ces initiatives peuvent contribuer à rendre les idées finançables et reproductibles et à les ancrer au niveau institutionnel, tout en développant les compétences, les réseaux et les réserves de projets d'investissement nécessaires à la conception de solutions de mobilité adaptées aux réalités africaines.

Continent le plus jeune du monde, l'Afrique dispose d'un immense réservoir de créativité et d'énergie entrepreneuriale. La difficulté ne vient donc pas d'un manque d'approches innovantes, mais plutôt d'une capacité limitée à

développer, à tester, à affiner et à généraliser les concepts prometteurs. Sur l'ensemble du continent, les systèmes d'innovation nationaux continuent de se heurter à des contraintes communes : des pénuries de compétences aggravées par l'émigration des meilleurs talents, des cadres politiques et de gouvernance ne soutenant pas encore pleinement l'innovation, et un accès limité aux financements nécessaires pour développer les solutions. Pour le transport durable, cette situation constitue à la fois un défi et une opportunité. Les initiatives phares peuvent surmonter ces contraintes en créant des plateformes de collaboration, d'apprentissage, de développement de projets et d'investissement, et permettre ainsi aux approches efficaces de se diffuser dans les villes et les pays.

Cette section propose trois initiatives de ce type susceptibles d'accélérer la transformation durable du secteur des transports, en passant d'une série de réussites isolées à un processus de changement systémique à l'échelle du continent.



4.1

Créer une académie africaine dédiée aux plans de mobilité urbaine durable

Les villes africaines connaissent une expansion rapide, à un rythme que les réseaux de transport existants doivent pouvoir absorber. La population urbaine du continent devrait doubler pour atteindre 1,4 milliard d'habitants d'ici 2050³⁷. Ce taux de croissance modifiera considérablement l'aménagement du territoire, les modèles de développement spatial et la demande en matière de mobilité. Les cadres de planification actuels de la plupart des villes africaines perpétuent des modèles de développement axés sur la voiture, aggravant ainsi les inégalités spatiales et privant souvent des millions de personnes de l'accès à des systèmes de transport sûrs et abordables. Des implantations sauvages continuent d'apparaître à la périphérie des villes, le plus souvent dépourvues d'infrastructures de transport, tandis que les instruments de planification formels ne parviennent ni à anticiper ni à répondre à ces dynamiques

d'expansion urbaine³⁸. Les conséquences de ces approches traditionnelles de la planification sont déjà visibles. La plupart des villes africaines sont confrontées à une congestion croissante, à des rues peu sûres et à des temps de trajet excessifs, une situation qui affecte de manière disproportionnée les habitants à faibles revenus qui sont tributaires de la marche, du vélo et des transports en commun.

Inverser ces tendances nécessite un changement de paradigme : il faut passer d'une planification centrée sur la voiture à une planification intégrée des transports qui met l'accent sur les personnes et sur les solutions de mobilité bas carbone. Les plans de mobilité urbaine durable (PMUD) offrent un cadre éprouvé pour relever ces défis grâce à une approche holistique. Un PMUD est un plan stratégique élaboré de manière participative et intégrée pour répondre

³⁷ (OECD, 2025)

³⁸ (ICLEI, 2024)

aux besoins des personnes et des entreprises urbaines en matière de mobilité et pour harmoniser les approches de planification existantes³⁹. Les administrations locales du continent ne disposent cependant souvent pas de l'expertise nécessaire pour planifier, réglementer et contrôler efficacement la mobilité urbaine. Elles sont ainsi amenées à dépendre d'un soutien extérieur, ce qui crée des occasions manquées en matière d'appropriation locale et de renforcement des capacités au sein de ces administrations.

La création d'une académie africaine spécialisée dans les PMUD, visant à développer l'expertise et les capacités institutionnelles nécessaires à l'élaboration et à la mise en œuvre de plans de mobilité urbaine durable, constitue un levier prometteur pour transformer la mobilité dans les villes africaines. La mise en place d'un programme de renforcement des capacités à l'échelle du continent permettrait aux villes

africaines de prendre en charge leurs propres processus de planification. En mettant l'accent sur la formation technique, l'apprentissage entre pairs et l'utilisation des données, l'académie offrirait aux administrations locales la possibilité de mener une planification fondée sur des données probantes, de mobiliser des financements et de suivre les progrès réalisés. La formation technique pourrait couvrir différents aspects, tels que la collecte et la gestion des données de mobilité, la conception de la voirie, la planification de la sécurité routière, la planification des réseaux de transport en commun et l'intégration des plans de mobilité et d'occupation des sols. En bâtissant une communauté de pratique à l'échelle des villes, l'académie africaine spécialisée dans les plans de mobilité urbaine durable permettrait d'améliorer le partage des connaissances entre les administrations municipales et de favoriser l'apprentissage entre pairs d'une ville à l'autre.

Encadré n°8: Initiatives existantes de renforcement des capacités en matière de PMUD

Depuis sa création en 2015, **MobiliseYourCity (MYC)** est devenu un partenariat mondial de premier plan pour la mobilité urbaine durable dans 38 pays, réunissant 82 villes et 16 pays membres. Grâce à l'assistance technique, au renforcement des capacités et au soutien à la préparation de projets, le partenariat aide les gouvernements nationaux et locaux à renforcer leur gouvernance de la mobilité et à élaborer des stratégies intégrées de transport.

Entre 2015 et 2025, MYC a accompagné l'élaboration de 33 plans de mobilité urbaine durable

et de 11 politiques nationales de mobilité urbaine (PNMU) ou programmes d'investissement dans ce domaine. Fin 2025, 16 PMDU et 9 PNMU étaient déjà entrés en phase de mise en œuvre. Le partenariat a également permis d'identifier plus de 30 milliards d'euros de besoins d'investissement dans la mobilité durable et de mobiliser 4,4 milliards d'euros pour leur mise en œuvre, illustrant ainsi le passage de la phase de planification à celle de l'investissement et de la réalisation.⁴⁰

La création de partenariats entre les municipalités, les communautés économiques régionales (CER) et les partenaires de développement apporterait un effet multiplicateur supplémen-

taire en faveur de la planification de la mobilité urbaine durable en Afrique. Les CER sont idéalement placées pour aider l'académie africaine spécialisée dans les PMUD à partager des outils,

³⁹ (MYC, n.d.)

⁴⁰ (MYC, 2026)

à harmoniser les formations et les recommandations et à renforcer l'apprentissage entre les pays. Les partenaires de développement pourraient fournir l'assistance technique et l'appui au cofinancement nécessaires à la mise en œuvre pérenne des PMUD.

Le financement fondé sur les résultats pourrait également servir de levier pour récompenser la mise en œuvre efficace des PMUD. Les gouvernements nationaux et les partenaires de développement pourraient conditionner l'appui budgétaire à des jalons mesurables, telles que l'adoption d'un PMUD, la mise en place de corridors prioritaires ou d'améliorations en matière de sécurité, l'optimisation des performances des transports publics et la communication transparente d'indicateurs clés. En subordonnant les versements aux résultats, cette approche permettrait de combler le fossé persistant entre la

planification et la mise en œuvre, incitant les villes à aller au-delà des simples documents stratégiques pour s'engager dans une mise en œuvre durable et responsable.

Avec des capacités renforcées, des incitations plus claires et des partenariats consolidés, les villes africaines peuvent mettre en place des systèmes de mobilité capables de réduire les inégalités et de favoriser une croissance urbaine sûre et bas carbone. La création d'une académie africaine dédiée aux PMUD constituerait un investissement dans la capacité des villes africaines à planifier et à gérer leur propre avenir en matière de mobilité, en renforçant leur expertise technique et en les aidant à pérenniser les améliorations apportées aux transports inclusifs sur le long terme.



4.2

Créer des pôles d'investissement et d'innovation

La transformation du secteur des transports vers d'avantage de durabilité repose sur la création d'écosystèmes industriels capables de développer l'industrie de la mobilité électrique à grande échelle, de renforcer l'innovation et de créer des emplois qualifiés. Actuellement, le secteur africain de la mobilité électrique repose principalement sur les importations et non sur la production. Véhicules, batteries, composants et technologies proviennent en grande majorité de l'étranger, si bien qu'une part importante de la valeur générée par ce marché en pleine expansion bénéficie à des acteurs extérieurs à l'Afrique, au lieu de renforcer les chaînes de valeur nationales et régionales. Les capacités de recherche limitées, le manque de compétence, la base industrielle fragile et les cadres politiques fragmentés continuent de freiner la participation de l'Afrique au marché mondial de la mobilité électrique⁴¹. Même lorsque les uni-

versités et les instituts de recherche africains produisent des connaissances et de l'expertise technique, les infrastructures nécessaires pour transformer ces recherches en activités commerciales font défaut. Il en résulte un cercle vicieux : les innovations prometteuses n'atteignent jamais le marché, ce qui limite la création d'entreprises, d'emplois, de recettes fiscales et de capacités industrielles qui auraient pu, à leur tour, soutenir de nouveaux investissements dans l'innovation.

Les conséquences sont particulièrement lourdes pour la jeunesse africaine. L'Afrique est confrontée à un problème urgent en matière d'emploi, les jeunes représentant 60 % des demandeur·se·s d'emploi du continent⁴² en raison d'un niveau de création d'emplois insuffisant. Les industries vertes, y compris la mobilité électrique, offrent donc un potentiel considérable de création

⁴¹ (AfDB, 2023)

⁴² (ILO, 2022)

d'emplois décents et tournés vers l'avenir. Les estimations montrent que la transition écologique pourrait créer environ 3 millions d'emplois directs d'ici à 2030⁴³. Pour concrétiser ce potentiel, il est nécessaire d'opérer un changement stratégique en matière de politique et d'investir dans les domaines du développement des compétences, de l'entrepreneuriat, du développement technologique et des capacités industrielles.

Les zones économiques spéciales et les centres d'excellence joueraient des rôles complémentaires en soutenant la production, la formation, les essais et le développement d'entreprises, en adéquation avec les opportunités commerciales et les besoins des investisseurs. En l'absence de viviers de main-d'œuvre, les zones économiques spéciales risquent d'attirer des investissements et des activités d'assemblage à faible valeur ajoutée, ou de dépendre de compétences et de technologies importées ; à l'inverse, les centres d'excellence dépourvus d'ancrage industriel produisent des diplômé·e·s et des résultats de recherche qui ne trouvent pas d'application locale, ce qui accélère la fuite des cerveaux qu'ils étaient censés endiguer. S'inscrivant dans une stratégie commune, ces institutions pourraient modifier leurs structures d'incitation respectives en permettant aux ZES d'accéder à du personnel technique formé localement, à

des systèmes d'assurance qualité et à des capacités de recherche appliquée, tandis que les centres d'excellence auraient, quant à eux, accès à une demande industrielle qui orienterait leurs activités de formation et de recherche vers la production, la maintenance et l'innovation à grande échelle. En liant ainsi le développement du capital humain à la croissance industrielle, il serait possible de réduire l'inadéquation entre l'offre et la demande de compétences, d'accroître la probabilité que les investissements se traduisent en emplois locaux et de bâtir des capacités cumulatives susceptibles d'attirer, à terme, des activités à plus forte valeur ajoutée.

Les chaînes de valeur de la mobilité électrique auront également besoin d'un développement transfrontalier pour être économiquement viables et conserver leur compétitivité mondiale. Les corridors régionaux existants fournissent déjà les infrastructures, les réseaux logistiques et les mécanismes de coordination intergouvernementale nécessaires au fonctionnement de ces pôles d'investissement et d'innovation à l'échelle régionale. Par conséquent, intégrer ces pôles dans des stratégies de corridors, plutôt que de les traiter comme des projets nationaux isolés, permettrait de les transformer pour en faire les maillons d'une chaîne de valeur à l'échelle du continent.

43 (fsdafrica, 2024)

Encadré n°9: Programme uYilo eMobility

uYilo offre un exemple concret de la manière dont des investissements coordonnés dans la recherche, les infrastructures d'essai et le développement des compétences et des entreprises peuvent favoriser l'émergence d'un écosystème national de mobilité électrique. Lancé en 2013 par l'intermédiaire de **l'Agence pour l'innovation technologique (TIA)** en Afrique du Sud, le programme uYilo eMobility a été conçu pour accélérer la transition du pays vers la mobilité électrique en instaurant un environnement propice à l'adoption et au développement des véhicules électriques. Ce programme sert de plateforme nationale réunissant les pouvoirs publics, le secteur industriel, le monde universitaire et les innovateurs afin de lever les obstacles au déploiement de la mobilité électrique.

Les activités d'uYilo couvrent le plaidoyer politique, la mobilisation du secteur industriel, les projets pilotes et de démonstration, le renforcement des capacités et le développement des entreprises au sein de l'écosystème de la mobilité électrique. Le programme dispose d'installations et d'une expertise de pointe, notamment pour les essais de batteries, les tests de matériaux, les systèmes de véhicules électriques et les écosystèmes de réseaux intelligents, le tout certifié au niveau national. Grâce au développement des compétences, à l'innovation technologique et aux programmes de soutien aux entreprises, le programme contribue à consolider le capital humain et l'écosystème d'innovation nécessaires à la croissance de l'industrie sud-africaine de la mobilité électrique.⁴⁴

Les gouvernements nationaux et les communautés économiques régionales pourraient harmoniser les normes de formation et les systèmes de certification des différents centres d'excellence et les aligner sur les profils de compétences et les exigences techniques des entreprises opérant au sein des zones économiques spéciales. Cet alignement nécessiterait un dialogue permanent entre l'industrie et les organismes de formation afin de suivre l'évolution des technologies et des processus de fabrication. Il serait tout aussi fondamental d'offrir des conditions d'investissement stables et prévisibles en matière de fiscalité, de procédures douanières, d'accès au foncier et de fourniture d'infrastructures, car cela permettrait aux entreprises de prendre des engagements à long terme favorisant les écosystèmes industriels productifs. Les institutions de financement du développement et les organismes régionaux pourraient utiliser ces pôles comme plateformes pour coordonner l'assistance technique et financière, ainsi que pour harmoniser les politiques afin de réduire les risques liés aux investissements.

La mise en œuvre nécessitera également une gouvernance solide et des financements coordonnés. Les zones économiques spéciales ont besoin de mandats clairs et d'indicateurs de performance liés aux volumes d'investissement, aux emplois créés, aux compétences transmises et à la valeur ajoutée locale, afin de renforcer la responsabilité des acteurs et de permettre une amélioration continue. Les centres d'excellence, quant à eux, ont besoin de financements pérennes pour dispenser des formations, mener des recherches appliquées et fournir des services industriels soutenant directement les écosystèmes manufacturiers. La coopération entre les gouvernements, les acteurs industriels, les institutions financières, le monde universitaire et les partenaires de développement deviendra un mécanisme essentiel permettant à ces pôles de générer de la valeur à un niveau qu'aucun acteur ne pourrait produire seul.

⁴⁴ (UYILO, n.d.)



4.3 Créer des plateformes régionales de préparation de projets

La capacité à tirer parti des opportunités d'investissement générées par la transformation du secteur des transports en Afrique dépendra en partie de l'aptitude des acteurs concernés à concevoir des projets d'infrastructure techniquement solides et financièrement viables. Or, les estimations montrent que moins de 10 % des projets d'infrastructure prévus sur le continent parviennent au stade du bouclage financier⁴⁵. Bien que plusieurs facteurs contribuent à cette situation, l'un des principaux obstacles demeure le manque persistant de capacités techniques et de ressources budgétaires spécifiquement consacrées à la préparation des projets. Les propositions de projets de transport restent souvent fragmentées, insuffisamment préparées ou au point mort, car les institutions publiques manquent de temps, d'expertise technique et de capacités de coordination pour évaluer les incidences et les risques techniques et financiers des projets et pour faire évoluer les concepts initiaux vers un stade de maturité propice à l'investissement. Il en résulte une

pénurie chronique de projets bien préparés, ce qui accroît les coûts de transaction, ralentit la mise en œuvre et fragilise la crédibilité des réserves de projets sur lesquels les bailleurs de fonds et les partenaires de développement s'appuient pour prendre leurs décisions d'évaluation et de décaissement.

La mise en place de plateformes régionales de préparation de projets constituerait un tournant décisif pour combler ce déficit et renforcer la capacité des institutions publiques à préparer efficacement leurs projets. Des initiatives régionales, telles que le mécanisme de prestation de services du Programme de développement des infrastructures en Afrique (PIDA), montrent déjà ce à quoi une telle démarche pourrait ressembler. Le mécanisme de prestation de services accompagne la préparation de projets d'infrastructure afin de les rendre bancables et prêts à être financés, en collaborant avec des communautés économiques régionales, des gouvernements et d'autres parties prenantes. Il fournit également

⁴⁵ (Lakmeeharan, Manji, Nyairo, & Poeltner, 2020)

des conseils institutionnels et juridiques, des services de communication et un soutien au renforcement des capacités, montrant ainsi le degré d'assistance technique intégrée nécessaire pour préparer des projets à grande échelle⁴⁶.

Fin 2024, le mécanisme de prestation de services avait évalué plus de 90 projets, dont certains ont réussi à obtenir les financements nécessaires à leur construction.⁴⁷

Encadré n° 10: Soutien de GET.invest à une start-up nigériane de mobilité électrique

Créé par la **Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ)**, GET.invest est un programme visant à mobiliser des investissements dans les énergies propres en comblant l'écart entre l'offre et la demande de financement. GET.invest propose des services de conseil en matière d'accès au financement en aidant les porteurs de projets à élaborer des propositions bancables et prêtes à être financées ; il permet également aux investisseurs d'accéder à des opportunités d'investissement dûment évaluées.

SGX Mobility, une start-up nigériane spécialisée dans la mobilité électrique, bénéficie du soutien consultatif de GET.invest. GET.invest a contribué à renforcer le modèle économique et financier

de l'entreprise et l'a accompagnée dans ses premières démarches de levée de fonds. Désormais intégrée au volet nigérian du programme GET.invest, SGX a reçu des conseils pour accéder à des subventions liées au climat et à la transition écologique, et a été mise en relation avec des investisseurs en fonds propres tels que Persistent Energy. Cette visibilité accrue a permis à l'entreprise de conclure un accord avec la banque de microfinance Mkobo pour financer des dispositifs de location-vente de deux- et trois-roues. Depuis, SGX a également noué un partenariat avec le service de VTC Bolt pour déployer des tricycles électriques à Lagos, avec pour objectif à terme de constituer une flotte de 1 000 véhicules.⁴⁸

S'appuyant sur ces initiatives existantes, les plateformes régionales de préparation de projets seraient intégrées au sein des communautés économiques régionales et reliées aux institutions de planification, aux universités, aux groupes de réflexion et aux agences de transport, afin d'aider les gouvernements et les villes à passer du stade de concept initial à celui de projet soigneusement préparé. Leur rôle consisterait à améliorer les études de faisabilité, la structuration des projets, les mesures de sauvegarde, l'évaluation des risques climatiques, l'analyse financière et la préparation à la mise en œuvre, tout en favorisant l'alignement des priorités nationales et transfrontalières. Il est important de noter que ces plateformes ne seraient pas conçues pour se substituer aux

institutions publiques, mais pour les renforcer. L'objectif est de renforcer les capacités opérationnelles afin de permettre aux organismes publics de préparer en permanence des projets solides et de réduire ainsi leur dépendance à long terme à l'égard des soutiens extérieurs.

La dimension régionale de ces plateformes constitue une valeur ajoutée supplémentaire. En opérant au-delà des frontières plutôt que dans un cadre purement national, elles favoriseraient la mise en place d'infrastructures transfrontalières et la coordination à l'échelle des corridors, des critères dont de nombreux investissements dans les transports durables en Afrique exigent le respect à long terme.

⁴⁶ (PIDA, n.d.)

⁴⁷ (PIDA, 2024)

⁴⁸ (GET.invest, 2025)

Conclusion

La Décennie des Nations unies pour le transport durable intervient à un moment historique pour un continent en pleine transformation qui est confronté à des défis inédits, mais prêt à saisir les opportunités émergentes. Pour tirer parti de cette dynamique croissante, la mise en place de transports durables en Afrique nécessitera une action résolue et ciblée, non seulement pour surmonter les contraintes, mais aussi pour exploiter pleinement les opportunités encore inexploitées. Heureusement, les conditions préalables à la réussite sont excellentes. L'Afrique abrite la population la plus jeune au monde, celle qui connaît la croissance la plus rapide et qui s'urbanise le plus vite, un argument de poids pour favoriser les investissements dans les infrastructures et une planification des transports centrés sur l'humain.

La vision du transport durable en Afrique présentée dans ce rapport s'articule autour de mesures politiques dont les effets se renforceront mutuellement et dépasseront les frontières nationales et sectorielles. Le développement de la mobilité électrique s'appuiera largement sur l'immense potentiel du continent en matière d'énergies renouvelables et sur l'abondance de ses ressources en minerais essentiels. La décarbonation des transports contribuera ainsi à la croissance économique et à la création d'emplois pour une main-d'œuvre en pleine expansion. De même, l'intégration des corridors régionaux ne se limite pas aux investissements dans les infrastructures ou à la création de nouveaux itinéraires pour le transport de marchandises. Il s'agit plutôt d'une étape vers la cohésion intra-continentale, qui aura des retombées positives dans de nombreux secteurs, comme le commerce, le tourisme et la culture.

Les douze tournants décisifs forment un système interconnecté favorable au changement, chacun d'entre eux créant les conditions propices à l'émergence ou au développement des autres. À l'échelle du continent, des cadres tels que la charte africaine de la mobilité électrique définissent une vision et une orientation stratégique pour le continent, légitimant ainsi le statut de priorité nationale accordé au transport durable. La charte prévoit également la création d'un comité consultatif indépendant chargé de la politique et du commerce en matière de mobilité électrique, tout en orientant l'élaboration d'un plan directeur pour les énergies renouvelables destinées à ce secteur. Ensemble, ces innovations formeront le socle technique et stratégique sur lequel les gouvernements nationaux pourront s'appuyer pour agir. Élever le transport durable au rang de priorité nationale servira de catalyseur central à leur mise en œuvre. Cette démarche favorisera l'élaboration de plans d'action nationaux et locaux en faveur d'une réforme des transports collectifs, lesquels seront renforcés par la création d'une académie dédiée aux plans de mobilité urbaine durable (PMUD) dont l'objectif sera de développer les capacités institutionnelles nécessaires à la mise en œuvre de ces stratégies. Cet engagement national contribuera, à son tour, à mobiliser les financements nécessaires à la concrétisation de ces ambitions.

L'accroissement des financements nationaux destinés à la mobilité électrique stimulera la création de pôles d'investissement et d'innovation, attirera des capitaux privés et favorisera le développement d'industries nationales et régionales. En complément des plateformes régionales de préparation de projets, ces pôles

contribueront à la constitution d'une réserve de projets bancables, indispensable pour accéder à des financements à long terme en faveur des transports durables. La mise en place de flux de financement prévisibles et à long terme permettra, à son tour, de mettre en commun les ressources régionales afin de créer des infrastructures résilientes au changement climatique, ce qui favorisera des investissements d'une ampleur que les pays agissant isolément pourraient difficilement obtenir. À terme, cela contribuera à renforcer les corridors économiques régionaux.

Au-delà de leur rôle de catalyseurs du changement, ces tournants décisifs sont autant d'étapes clés ou des jalons témoignant des progrès accomplis par l'Afrique sur la voie des transports durables. Ces progrès ne doivent pas nécessairement suivre une trajectoire linéaire ; certains tournants décisifs peuvent émerger plus tôt et servir ainsi de base à ceux qui suivront. Il convient de noter qu'il n'est pas nécessaire que ces tournants décisifs soient entièrement mis en œuvre avant que d'autres puissent

s'amorcer. Au contraire, leur simple lancement ou des progrès partiels suffisent à déclencher et à soutenir les étapes ultérieures.

Enfin, ces tournants décisifs forment également un cadre dynamique qui nécessite un suivi continu afin d'évaluer les progrès réalisés, d'identifier les domaines nécessitant des ressources ou une attention supplémentaires et de relever les défis persistants. L'utilisation d'indicateurs communs et l'élaboration de rapports transparents peuvent contribuer à rendre les progrès visibles, à renforcer la responsabilité et à favoriser l'apprentissage mutuel entre les pays et les villes. En alignant ce suivi sur les engagements internationaux tels que les contributions déterminées au niveau national, les stratégies à long terme et les objectifs de développement durable, il serait possible de déterminer si les engagements politiques se traduisent par des réformes nationales officielles, tout en permettant aux parties prenantes de s'appropriier le processus et de corriger le cap à un stade précoce.

Bibliographie

AEF, AUDA-NEPAD & ACF. (2025). *The Missing Connection: Unlocking Sustainable Infrastructure Financing in Africa*. <https://www.nepad.org/publication/technical-white-paper-missing-connection-unlocking-sustainable-infrastructure>.

Africa E-Mobility Alliance. (2025). *Africa E-Mobility Report 2025: Trends, Policies, and Investments in Electric Mobility*. Africa E-Mobility Alliance.

Agence de développement de l'Union africaine (AUDA-NEPAD). (2020). *Presidential Infrastructure Champion Initiative (PICI) Report*. <https://www.nepad.org/publication/presidential-infrastructure-champion-initiative-report>.

Agence Ecofin. (2026). *Le Sénégal entame le renouvellement de sa flotte de taxis urbains*. <https://www.agenceecofin.com/actualites-infrastructures/1705-138516-le-senegal-entame-le-renouvellement-de-sa-flotte-de-taxis-urbains>.

Agora Verkehrswende & GIZ. (2023). *Leapfrogging to Sustainable Transport in Africa*. <https://changing-transport.org/publications/transforming-transport-in-africa/>.

Agora Verkehrswende. (2025b). *Towards Electric Mobility in East Africa*. Berlin: Agora Verkehrswende.

AUDA-NEPAD. (n.d.). *The African Continental Master Plan*. <https://www.nepad.org/continental-master-plan>.

Ayetor, G., Mbonigaba, I., Sackey, M., & Andoh, P. (2021). Vehicle regulations in Africa: Impact on used vehicle import and new vehicle sales. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2590198221000919?_cfchl_f=tk=hfVkjVhMqSy6_fQhVfBoj5bsSjhFz1gdjhxTOy-Por30-1782827290-1.0.1.1-MfgXsaejYMznvzUEZ9mPjbafrWeFmxqzbzG3FN.v1J4.

BAD. (2023). *African Economic Outlook 2023: Mobilizing Private Sector Financing for Climate and Green Growth in Africa*. https://www.afdb.org/sites/default/files/documents/publications/afdb23-01_aeo_main_english_0602.pdf.

BAD. (2023). *Focus on Africa*. <https://www.afdb.org/en/cop28/focus-africa>.

Banque néerlandaise de développement entrepreneurial (FMO) & Dalberg Advisors. (2022). *Catalyzing Investment in Electric Mobility: The case for Africa and the Middle East*. https://www.fmo.nl/en/library/download/urn:uuid:d39db2ef-afde-45d6-b246-5f5514cd66bd/dalberg+reporrt.pdf?format=save_to_disk.

CEA. (2025). *La demande d'infrastructures stimule les opportunités d'investissement*. <https://www.uneca.org/stories/infrastructure-demand-boosts-investment-opportunities>.

eCarsTrade. (2026). *EV Charging Standards and Compatibility Across the EU*. Obtenido de <https://de.ecarstrade.com/blog/ev-charging-standards-eu?srsId=AfmBOoQLP5J8ZqSibkYsypZfHg7o1p36Y082caBrwec1Vmqq3OY4XcfDK>.

Enabel. (2025). *Linking, connecting, bringing prosperity: the role of strategic corridors in Africa*. Obtenido de <https://www.enabel.be/linking-connecting-bringing-prosperity-the-role-of-strategic-corridors-in-africa/>.

FEM. (n.d.). *Green Mobility Financing Facility for Africa*. Obtenido de <https://www.thegef.org/projects-operations/projects/11671>.

FleetWatch. (2025). *Electric trucks in South Africa: DHL, Volvo and Unilever show what's possible*. Obtenido de <https://fleetwatch.co.za/fleetwatch-article/electric-trucks-in-south-africa-dhl-volvo-and-unilever-show-whats-possible/>.

Fondation Shell. (2022). *Financing the transition to electric vehicles in sub-Saharan Africa*. <https://shellfoundation.org/wp-content/uploads/2024/08/EV-Report-McKinsey.pdf>.

FONERWA. (n.d.). *Financing Green Growth*. Obtenido de <https://greenfund.rw/>.

fsdafrica. (2024). *New research suggests Africa's Green Economy could create more than 3 million direct jobs by 2030*. <https://fsdafrica.org/new-research-suggests-africas-green-economy-could-create-more-than-3-million-direct-jobs-by-2030/>.

GET.invest. (2025). *An electric fleet for Lagos streets*SGX Mobility. Obtenido de <https://www.get-invest.eu/story/an-electric-fleet-for-lagos-streets/>.

GIZ & Agora Verkehrswende. (2023). *Leapfrogging to Sustainable Transport in Africa*. https://changing-transport.org/wp-content/uploads/2023_Leapfrogging-to-Sustainable-Transport-in-Africa_EN.pdf.

GIZ. (2026). *National Roadmap for Paratransit Reform*. https://changing-transport.org/wp-content/uploads/2026_National_Roadmap_for_Paratransit_Reform_interactive.pdf.

GIZ, & SLOCAT. (2026). *Is Transport on Track for 1.5°C?* <https://changing-transport.org/wp-content/uploads/Is-Transport-on-Track-for-1.5-degrees-NDC-insights-2026.pdf>.

GIZ, Agora Verkehrswende, Centre for Transport Studies, (UCT), & University of Cape Coast, Ghana. (2025). *Food for Thought on Sustainable Transport in Africa*. <https://changing-transport.org/publications/food-for-thought-on-sustainable-transport-in-africa/>.

ICLEI. (2024). *Transforming Urban Mobility in Africa: A Pathway to Equitable and Sustainable Cities*. <https://africa.iclei.org/transforming-urban-mobility-in-africa-a-pathway-to-equitable-and-sustainable-cities/>.

IRENA. (n.d.). *Africa Clean Energy Corridor*. <https://www.irena.org/Energy-Transition/Country-engagement/Regional-Initiatives/Africa-Clean-Energy-Corridor>.

Johansson, D., & Mutiso, R. (2025). *Africa's Vehicle Fleet Could Double by 2050: What Does this Mean for EVs?* Energy for Growth Hub.

Lakmeharan, K., Manji, Q., Nyairo, R., & Poeltner, P. (2020). *Solving Africa's infrastructure paradox*. McKinsey & Company.

Lukhele, A. (1990). *Stokvels in South Africa: informal savings schemes by Blacks for the Black community*. <https://searchworks.stanford.edu/view/1731484>.

Matuku, S., & Edwell Kaseke, E. (2014). *The role of stokvels in improving people's lives: The case in orange farm, Johannesburg, South Africa*. https://www.scielo.org.za/scielo.php?script=sci_arttext&id=S0037-80542014000400004&Ing=en&nrm=iso.

Mendez-Parra, M. (2024). *West-China trade wars: dealing with dumped EVs in African countries*. <https://odi.org/en/insights/westchina-trade-wars-dealing-with-dumped-evs-in-african-countries/>.

Ministère des Infrastructures et des Transports terrestres et aériens du Sénégal (MITTA). (2024). *États Généraux des Transport Public (EGTP) – Restauration*. <https://www.vie-publique.sn/docs/59bfe0c1-c832-42e4-931a-139aa41dbf99/etats-generaux-des-transport-publics-egtp-restauration.pdf>.

MYC. (2026). *Global Monitor 2026*. https://www.mobiliseyourcity.net/sites/default/files/2026-06/Global%20Monitor%202026_0.pdf.

MYC. (n.d.). *Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP)*s. <https://www.mobiliseyourcity.net/sustainable-urban-mobility-plan-sumps-toolkit>.

NCTTCA. (2024). *19th edition Northern Corridor Transport Observatory annual report 2023*. NCTTCA.

OCDE et al. (2025). *Dynamiques de l'urbanisation africaine 2025 : Planifier l'expansion urbaine*. Cahiers de l'Afrique de l'Ouest. Éditions OCDE, Paris. <https://doi.org/10.1787/cb26f4e2-fr>.

OIT. (2022). *Global Employment Trends for Youth 2022*. https://www.ilo.org/sites/default/files/wcmsp5/groups/public/@dgreports/@dcomm/@publ/documents/publication/wcms_853321.pdf.

PIDA. (2024). *African Union wants to drive in-frastructure development with the innovative service mechanism (SDM) for early project preparation*. <https://www.au-pida.org/news/sdm-workshop/>.

PIDA. (n.d.). *The Service Delivery Mechanism (SDM)*. <https://www.au-pida.org/service-delivery-mechanism-sdm/>.

PNUE. (2026). *Les ministres africains des Transports et de l'Énergie approuvent deux cadres d'action continentaux pour transformer la mobilité en Afrique*. <https://www.unep.org/news-and-stories/press-release/african-transport-and-energy-ministers-endorse-two-continental>.

REN21. (2024). *Energy Demand, Renewables 2024 Global Status Report*. https://www.ren21.net/wp-content/uploads/2019/05/GSR2024_Demand_Full_Report.pdf.

SAPP. (n.d.). *About SAPP*: <https://www.sapp.co.zw/>.

SLOCAT. (2025). *Africa Regional Overview: Transport, Climate and Sustainability Global Status Report – 4th Edition*. <https://gsr4.slocat.net/wp-content/uploads/sites/2/2025/06/3.1-Africa.pdf>.

Smart Freight Centre. (2026). *Green Freight Support Program in Eastern Africa*. <https://www.smartfreightcentre.org/en/our-programs/regional-offices-and-programs/green-freight-program-east-africa/>.

Tariq, H., & Mutiso, R. (2025). *Ethiopia's EV Pivot: How One of Africa's Least Motorized Countries Became Its Most Electrified*. Energy for Growth Hub.

TTTFP. (2019). *Tripartite Ministers Adopt Legal Instruments for Free Trade Area*. <https://tttftp.org/>.

Union africaine. (2026). *African Transport and Energy Ministers Endorse Two Continental Policy Frameworks to Transform Mobility Across Africa*. <https://au.int/en/pressreleases/20260430/african-transport-and-energy-ministers-endorse-two-continental-policy>.

UYILO. (n.d.). *Enabling & Facilitating*. <https://www.uyilo.org.za/>.

Annexe

Abréviations

ACEC	Corridor des énergies propres en Afrique
ACF	Fondation africaine pour le climat
AEF	Fondation Afrique-Europe
AfSEM	Marché unique africain de l'électricité
AIEA	Agence internationale de l'énergie atomique
AREC	Associations rotatives d'épargne et de crédit
ARTCOMS	Système de gestion des corridors de transport régionaux africains
ACTTCN	Autorité de Coordination de Transit et de Transport du Corridor Nord
AUDA-NEPAD	Agence de développement de l'Union africaine
BAD	Banque africaine de développement
BRT	Bus Rapid Transit
C40	Cities Climate Leadership Group
CdE	Centres d'excellence
CDN	Contributions déterminées au niveau national
CENUA	Commission économique des Nations unies pour l'Afrique
CER	Communauté économique régionale
CMP	Plan directeur continental
COMELEC	Pool énergétique de l'Afrique du Nord
EAPP	Pool énergétique de l'Afrique de l'Est
EU-GTAF	Mécanisme d'assistance technique générale de l'UE
EUR	Euro
FEM	Fonds pour l'environnement mondial
FONERWA	Fonds vert du Rwanda
GES	Gaz à effet de serre
GIZ	Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
GMFA	Facilité pour la mobilité verte en Afrique
IA	Intelligence artificielle
ICP	Indicateurs clés de performance

IFD	Institution de financement du développement
IGC	Institutions de gestion des corridors
IRENA	Agence internationale pour les énergies renouvelables
ITDP	Institute for Transportation and Development
MITTA	Ministère sénégalais des Infrastructures et des Transports terrestres et aériens
MPS	Mécanisme de prestation de services
MUTAA	Marché unique du transport aérien africain
MYC	MobiliseYourCity
OCDE	Organisation de coopération et de développement économiques
ODD	Objectifs de développement durable
OIT	Organisation internationale du travail
ONU	Organisation des Nations unies
PAAPAM	Plan d'action panafricain pour la mobilité active
PEAC	Pool énergétique de l'Afrique centrale
PIB	Produit intérieur brut
PICI	Initiative présidentielle pour la promotion des infrastructures
PIDA	Programme de développement des infrastructures en Afrique de l'Union africaine
PME	Petites et moyennes entreprises
PMUD	Plan de mobilité urbaine durable
PNMU	Politiques nationales de mobilité urbaine
PNUD	Programme des Nations unies pour le développement
PNUE	Programme des Nations unies pour l'environnement
SADC	Communauté de développement de l'Afrique australe
SAPP	Pool énergétique de l'Afrique australe
SLOCAT	Partnership on Sustainable, Low Carbon Transport
SLT	Stratégies à long terme
SSATP	Programme de politiques de transport en Afrique
STC-T&E	Comité technique spécialisé sur les transports et l'énergie
TD	Tournant décisif
TIA	Agence pour l'innovation technologique
TNM	Transport non motorisé

TTTFP	Programme tripartite de facilitation du transport et du transit
TUMI	Transformative Urban Mobility Initiative
UA	Union africaine
UE	Union européenne
UITP	Union internationale des transports publics
VE	Véhicule électrique
WAPP	Pool énergétique de l'Afrique de l'Ouest
WRI	World Resources Institute
ZES	Zones économiques spéciales
ZLECAf	Zone de libre-échange continentale africaine

Imprimé

En tant qu'entreprise fédérale, la GIZ soutient le gouvernement allemand dans la réalisation de ses objectifs en matière de coopération internationale pour le développement durable.

Publié par :

Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH et Agora Verkehrswende

Sièges sociaux :

Bonn et Eschborn, Allemagne
Friedrich-Ebert-Allee 36+40
53113 Bonn, Allemagne
T +49 61 96 79-0
F +49 61 96 79-11 15
E info@giz.de
I www.giz.de

Agora Verkehrswende :

Anna-Louisa-Karsch-Str. 2 | 10178 Berlin | Allemagne
T +49 (0)30 700 14 35-000
F +49 (0)30 700 14 35-129
E info@agora-verkehrswende.de
I www.agora-verkehrswende.de

Auteur·rice·s :

Dr Gladys Nyachio (autrice principale),
Carly Gilbert Patrick, Courage Adjei,
Daniel Munene, Helvi Ndilimeke Petrus,
Hilda Tangeni Nekulu Nathnael, Janene Tuniz,
Lesego Moshikaro Amani, Mercy Edna Manyasa,
Namitirai Cheure, Owen Mwaura,
Prince Kwame Odame, Ulrich Cabrel Tokam

Contributeur·rice·s :

Eric Ntagengerwa, David Niyonsenga, Daniel Bongardt, Christian Hochfeld, Verena Knoell, Naville Geiriseb, Johannes Oetjen, Ragina Gitau

Autres contributeur·rice·s :

Des représentant·e·s des organisations mentionnées en quatrième de couverture ont participé à l'élaboration de ce rapport et y ont activement contribué. Nous les remercions pour leurs

précieuses contributions dans le cadre de trois ateliers en présentiel et de plusieurs échanges de suivi en ligne.

Éditeur·rice·s :

Lucais Sewell
Hanna Brüning

Traduction :

GIZ Services linguistiques internationaux

Conception/mise en page :

EYES-OPEN, Berlin

Crédits photos :

Cover: © Shutterstock / Alucardion;
p. 13: © Flickr / ITDP Africa; p. 16: © Flickr / Christopher Kost/Sustainable Mobility;
p. 18, 22, 38: © Kenya Power & Lighting Company (KPLC); p. 24: © Shutterstock / Wesley Poon;
p. 26: © AdobeStock / Dewald; p. 31: © Shutterstock / Tolu Owoeye; p. 34: © Shutterstock / Kehinde Temitope Odutayo; p. 41: © Flickr / GIZ Transport; p. 44: © Shutterstock / Quality Stock Arts; p. 47: © Flickr / World Bank

Impression et distribution :

GIZ Rethinking Transport, Bonn, Allemagne
2026



Cette publication est disponible en téléchargement via ce code QR

Veillez citer comme suit :

GIZ et Agora Verkehrswende (2026) : Tournants décisifs : Favoriser le transport durable en Afrique. Choix stratégiques d'orientation, d'investissement et d'innovation pour la transformation des transports en Afrique

