

Modèles éthiopien, rwandais et kényan d'adoption des Véhicules Electriques : analyse comparée et enseignements clés pour le Sénégal

Des politiques publiques en faveur des véhicules électriques en Afrique

Deux approches contrastées

L'Éthiopie a retenu une approche coercitive : interdiction des importations de véhicules thermiques neufs dès 2024. Le Rwanda et le Kenya ont privilégié l'incitation et une démarche progressive : exonérations fiscales, tarifs préférentiels, gouvernance associant le secteur privé. Ces contrastes traduisent des approches structurelles aux fondements distincts. Une analyse comparée de ces pays pourrait permettre d'éclairer les options stratégiques disponibles pour le Sénégal.

En Ethiopie, une facture pétrolière annuelle de 5 à 7 Mds USD, un défaut souverain en 2023 et un plan FMI de 3,4 Mds USD ont concourru à rendre l'interdiction économiquement nécessaire. Le Rwanda et le Kenya s'inscrivent dans une logique plus progressive avec notamment des objectifs de réduction des émissions au titre de leurs Contributions Déterminées Nationales (CDN).

Résultats : une efficacité apparente à fortement relativiser

L'Éthiopie a connu l'un des pics d'adoption les plus importants du continent. En effet, moins de deux ans après l'interdiction, les VE représentent plus de 60% des ventes neuves et 6 à 8% du parc total. Le Kenya et le Rwanda, malgré des cadres plus anciens et mieux structurés, demeurent sous la barre de 1% de pénétration du stock.

Ce différentiel ne traduit pas nécessairement une supériorité du modèle éthiopien. Deux limites majeures sont identifiées dans cette approche :

- L'accessibilité des véhicules thermiques d'occasion s'est sensiblement dégradée avec l'augmentation des prix par effet de rareté
- La soutenabilité opérationnelle demeure fragile. Environ 100 stations publiques pour plus de 100 000 VE début 2026, pénurie de pièces détachées, déficit de techniciens qualifiés. Des reventes précoces sont documentées, faute de capacité d'entretien.

Les modèles kényan et rwandais privilégient la consolidation d'un écosystème privé. BasiGo, Roam, Spiro et Ampersand (Rwanda) ont levé plusieurs centaines de millions de dollars et installent une base industrielle régionale. Le rythme d'adoption est plus mesuré, les fondations plus robustes (infrastructures de recharge, techniciens, pièces détachées, etc.)

Enseignements clés pour le Sénégal

Quatre principes structurants émergent de ces différentes approches qui peuvent inspirer la démarche pour le Sénégal qui pourrait adopter un modèle hybride fondé sur la planification dans un cadre de co-construction avec les acteurs de l'écosystème. Il s'agit des principes suivants :

- **Gouvernance inclusive et coordonnée** : La gouvernance partenariale du Kenya, avec une task-force présidée par le secteur privé, constitue un modèle répliquable via une plateforme associant État, secteur privé et partenaires au développement. Cette démarche pourrait être inscrite dans un contrat-programme « Mobilité électrique » pour coordonner les réformes et les investissements publics et privés plus efficacement avec des résultats durables.
- **Rythme d'adoption planifié et progressif** : Le choc réglementaire produit des résultats, sous réserve d'une volonté politique soutenue et d'une capacité à absorber les effets de rareté induits sur le marché existant. Lorsque ce choc est annoncé à l'avance (12 – 24 mois), les effets de bord peuvent être anticipés. Une approche séquencée, à la kényane-rwandaise, convient davantage à un marché émergent : démarrer par les segments au surcoût le plus faible (deux-roues, tricycles), puis élargir aux voitures et aux bus à mesure que l'écosystème se structure.
- **Disponibilité des infrastructures de recharge et utilisation de la commande publique** : L'expérience éthiopienne rappelle qu'un cadre réglementaire ne produit d'effets durables que s'il est couplé à un plan d'infrastructures (financement et déploiement à grande échelle des bornes de recharge via des Partenariats Public-Privé, adaptation du code de la construction, etc.) et d'autres leviers publics incitatifs tels que la commande publique.
- **Disponibilité des pièces de rechange et techniciens qualifiés** : La formation des techniciens et la disponibilité des pièces de rechange — notamment via l'implantation d'OEM ou de bases avancées — doivent progresser parallèlement aux incitations fiscales et non fiscales.

Références

- *A&A Strategy, Appui à la mise en place d'un cadre réglementaire des VE au Sénégal (avril 2024) ;*
- *IEA, Global EV Outlook 2025 ;*
- *AfEMA, Africa E-Mobility Report 2025*
- *Bloomberg - How Ethiopia's Ban on Gasoline Car Imports Fueled an EV Boom*

Contact – Electric mobility knowledge team



Amarou AW

Managing partner A&A Strategy
aaw@aastrategy.co



Papa Cheikh DIACK

Director A&A Strategy
pcdiack@aastrategy.co