



BOOTCAMP INSIGHTS

LES ENSEIGNEMENTS CLÉS DE LA TABLE RONDE :

FINANCEMENT DE L'E-MOBILITÉ : OPPORTUNITÉS & CONTRAINTES EN AFRIQUE DE L'OUEST

Ce panel était animé par **Caty Diokhané**, Responsable de Programme chez **Investisseurs & Partenaires (I&P)**, acteur clé du financement d'entreprises à impact en Afrique.

Il réunissait :

- Directeur général adjoint de **Teranga Capital**, fonds d'investissement sénégalais spécialisé dans le capital-développement et l'accompagnement de PME locales ;
- **Amath Ndiaye**, Chef Division de l'Observatoire des déplacements du **CETUD**, autorité publique en charge de l'organisation et de la planification des transports urbains de Dakar ;
- **Lamine Bruno Morin**, Responsable du pôle Infrastructures, Énergie et Secteur financier public à l'**Agence Française de Développement (AFD)** ;
- **Tijan Watt**, PDG par intérim et promoteur de **Solarbox**, entreprise sénégalaise développant des solutions de recharge solaire pour la mobilité électrique.

L'échange visait à répondre à une question centrale : **comment structurer le financement de l'e-mobilité au Sénégal et en Afrique de l'Ouest**, en conciliant **enjeux climatiques, réalités économiques locales, risques d'investissement et impératifs de service public**.

1. L'E-MOBILITÉ : UNE DYNAMIQUE EN ACCÉLÉRATION, MAIS ENCORE FRAGILE

L'e-mobilité progresse rapidement en Afrique de l'Ouest, portée par plusieurs facteurs convergents : hausse structurelle du coût des carburants importés, pression sur les

finances publiques, enjeux de qualité de l'air dans les grandes villes et volonté politique de réduire la dépendance énergétique.

Cette accélération est particulièrement visible sur les **segments légers** (motos, tricycles), où :

- les usages sont intensifs et quotidiens,
- le coût total de possession devient rapidement plus compétitif que le thermique,
- les besoins en recharge sont plus simples à déployer que pour le transport lourd.

Cependant, cette dynamique reste **fragile**. Elle se heurte encore à des verrous opérationnels forts, en particulier le **temps de recharge**, la disponibilité des infrastructures, la structuration des chaînes de valeur locales et l'accès au financement long terme.

Message clef

L'e-mobilité avance vite sur le terrain, mais son passage à l'échelle dépend de sa capacité à lever des contraintes opérationnelles et financières encore structurantes.

2. VALORISATION DES DONNÉES : GUIDER LES INVESTISSEMENTS ET ACCÉLÉRER L'ACCÈS À L'ÉNERGIE

Au Sénégal, l'e-mobilité ne se développe pas en silo. Elle s'inscrit dans une **réforme plus large du système de transport urbain**, pilotée par le CETUD, qui vise à améliorer l'accessibilité, la qualité de service et la soutenabilité économique du secteur.

Le rôle de l'Etat et du CETUD est multiple :

- **définir un cadre réglementaire et normatif** (exonérations fiscales, standards techniques, règles d'interopérabilité) ;
- **planifier les infrastructures** de recharge en cohérence avec le réseau existant ;
- **orchestrer les partenariats** entre acteurs publics, opérateurs privés, investisseurs et bailleurs.

Cette structuration est indispensable pour éviter une fragmentation du marché et pour donner de la visibilité aux investisseurs sur les règles du jeu à moyen et long terme.

Message clef

Sans cadre public clair et planification stratégique, l'e-mobilité ne peut pas devenir un service de masse.

3. CYBERSÉCURITÉ & INTEROPÉRABILITÉ : UN ÉQUILIBRE EXIGEANT

Solarbox illustre une approche entrepreneuriale centrée sur les **usages réels**. Le choix de démarrer par les motos et tricycles repose sur un constat simple : ce sont les véhicules les plus utilisés, les plus rentables à électrifier et ceux pour lesquels la dépendance au carburant est la plus coûteuse économiquement.

Le modèle repose sur :

- des **stations de recharge solaires conteneurisées**, autonomes vis-à-vis du réseau ;
- une recharge **distribuée et modulaire**, réduisant les temps d'immobilisation ;
- une conception et une production ancrées localement.

Le parcours de financement (business angels, fonds internationaux, puis investisseurs locaux comme I&P) montre que les investisseurs attendent avant tout des **preuves d'usage**, de traction commerciale et de viabilité économique.

🔑 Message clef

L'e-mobilité devient finançable lorsqu'elle est pensée à partir des usages locaux, et non transposée de modèles importés.

4. LE POINT DE VUE INVESTISSEUR : CE QUI DÉCLENCHE L'INVESTISSEMENT

Du côté de Teranga Capital, l'investissement en e-mobilité repose sur des critères classiques mais exigeants :

- clarté des **unit economics**,
- capacité à **passer à l'échelle** régionalement,
- maîtrise des risques techniques (batteries, recharge, maintenance),
- solidité de l'équipe et de la gouvernance.

Un enjeu majeur reste la **mobilisation de capitaux privés locaux**, encore insuffisamment présents sur les tickets early-growth, alors même que ces projets ont un impact économique et climatique direct sur le territoire.

🔑 Message clef

Le capital privé local est un levier clé pour l'e-mobilité, mais il a besoin de signaux de confiance et de modèles éprouvés.

5. L'APPROCHE DE L'AFD : STRUCTURER LE MARCHÉ AVANT DE L'ÉLARGIR

L'AFD intervient comme **catalyseur**, en combinant plusieurs leviers :

- prêts concessionnels de long terme,
- assistance technique (réglementation, normes, structuration des filières),
- renforcement des compétences locales (exploitation, maintenance, fin de vie des batteries),
- cofinancements avec l'Union européenne et d'autres bailleurs.

L'objectif n'est pas de se substituer au marché, mais de **réduire les risques initiaux** afin de permettre, à terme, un **crowding-in** des investisseurs privés.

🔑 Message clef

Le financement public crée les conditions pour que le privé puisse investir durablement.

6. LE FINANCEMENT CARBONE : DE QUOI PARLE-T-ON ?

Le **financement carbone** repose sur la valorisation des réductions d'émissions de CO₂ générées par un projet, via des **crédits carbone**. Dans le cas de l'e-mobilité, il s'agit par exemple de comparer :

- les émissions évitées par rapport à des véhicules thermiques,
- sur une période donnée et selon des méthodologies certifiées.

Ces crédits peuvent ensuite être vendus sur des marchés volontaires, générant un **revenu complémentaire** pour le projet.

Au Sénégal, ce mécanisme reste **émergent** : les cadres méthodologiques, la mesure des impacts et la structuration des projets sont encore en construction, mais le potentiel est réel à moyen terme.

🔑 Message clef

Le financement carbone n'est pas une solution immédiate, mais un levier complémentaire prometteur pour améliorer l'équilibre économique des projets.

CONCLUSION GÉNÉRALE

Ce panel montre que le financement de l'e-mobilité repose sur une **mobilisation collective** :

- **publique**, pour fixer un cadre clair et planifier ;
- **entrepreneuriale**, pour proposer des solutions adaptées aux usages ;
- **financière**, pour aligner capitaux privés, bailleurs et, demain, carbone ;

- **opérationnelle**, pour garantir la fiabilité et la durabilité des solutions.

En résumé : **l'e-mobilité n'est pas seulement une transition technologique, mais une transformation systémique qui doit être financée, régulée et opérée comme telle.**

