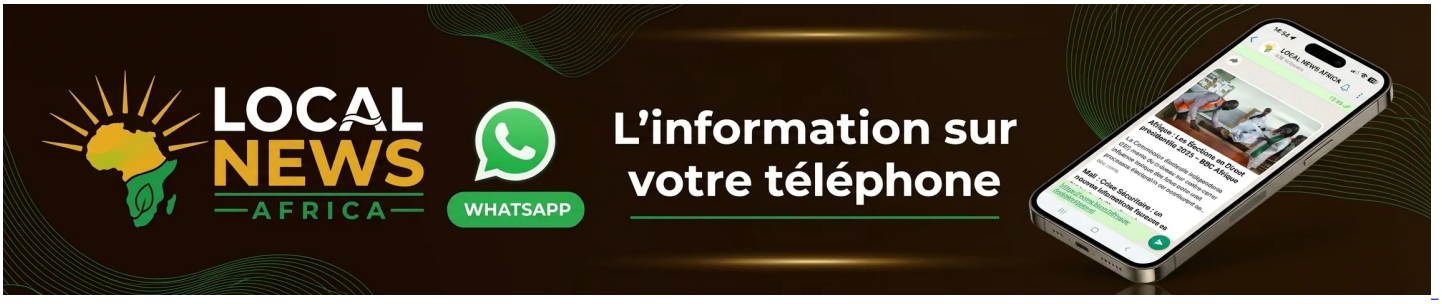


INDUSTRIE AUTOMOBILE EN AFRIQUE DE L'OUEST

le défi des 50 000 véhicules d'ici 2028

Auteur : **Ayenan Eleuthere** | Publié le : **12 oct. 2026 à 15:14**



L'Afrique de l'Ouest dispose de capacités d'assemblage automobile supérieures à 100 000 véhicules par an, mais sa production effective reste inférieure à 10 000 unités, selon la CEDEAO. Alors que la région importe plus de 450 000 véhicules annuellement, l'organisation régionale veut accélérer sa politique industrielle et atteindre 50 000 véhicules assemblés localement par an d'ici à 2028.

LOCAL NEWS AFRICA :Des usines capables d'assembler plus de 100 000 véhicules par an, une production inférieure à 10 000 unités et un marché largement approvisionné par les importations : l'industrie automobile ouest-africaine illustre les difficultés de transformation du potentiel économique en production industrielle. Pour réduire cet écart, la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) entend accélérer la mise en œuvre de sa politique automobile régionale.

Un potentiel industriel largement sous-exploité

Dans un communiqué publié le 7 août 2026, la Commission de la CEDEAO indique que la région compte sept usines d'assemblage automobile implantées au Nigeria, au Ghana, en Côte d'Ivoire et au Sénégal. Ces installations disposent d'une capacité cumulée supérieure à 100 000 véhicules par an. Pourtant, la production réelle reste inférieure à 10 000 unités, soit un taux d'utilisation des capacités inférieur à 10 %.

Ces chiffres ont été mis en avant lors du Forum régional sur le développement de l'industrie automobile, organisé du 4 au 6 août 2026 à Abuja, au Nigeria. La rencontre a réuni des représentants des gouvernements, des constructeurs, des assembleurs, des administrations douanières et des institutions financières afin d'identifier les obstacles au développement du secteur.

Selon la Commission, le Nigeria a enregistré les progrès les plus mesurables dans l'application du cadre régional de politique automobile, suivi, à des degrés moindres, du Ghana, de la Côte d'Ivoire et du Sénégal. Adoptée il y a plus d'une décennie, cette politique reste toutefois appliquée de manière inégale dans la sous-région.

Un marché dominé par les véhicules importés

Le contraste est d'autant plus important que l'Afrique de l'Ouest importe plus de 450 000 véhicules par an, principalement des véhicules d'occasion et des importations parallèles, selon la CEDEAO. Cette situation révèle un marché existant, mais que les assembleurs locaux peinent à conquérir.

Le prix constitue un facteur déterminant. Au Nigeria, le département américain du Commerce relève que les difficultés économiques des ménages et l'accès limité au financement automobile maintiennent les véhicules d'occasion au cœur de la demande. Le même organisme souligne également les coûts élevés de production, les insuffisances d'infrastructures et l'instabilité des politiques publiques parmi les difficultés du secteur.

La concurrence des véhicules d'occasion ne peut donc être comprise uniquement comme un problème commercial. Pour une grande partie des consommateurs, elle répond aussi à une contrainte de pouvoir d'achat. Une politique industrielle efficace devra ainsi concilier le développement de la production locale avec l'accès à des moyens de

transport financièrement abordables.

De l’assemblage à une véritable chaîne de valeur

Un autre enjeu concerne le niveau d’intégration industrielle. Les sept usines mentionnées par la CEDEAO fonctionnent selon le système SKD (*Semi-Knocked Down*), qui consiste à assembler des véhicules à partir d’ensembles partiellement démontés. Cette activité constitue une étape industrielle, mais elle ne signifie pas que l’ensemble des pièces et composants sont fabriqués localement.

Pour accroître la valeur ajoutée dans la région, les États devront encourager la production de pièces détachées, de faisceaux électriques, d’éléments de carrosserie et d’autres composants, tout en développant les compétences techniques, les services de maintenance et les activités de sous-traitance.

Le Ghana a franchi une étape dans cette direction. En septembre 2026, son gouvernement a annoncé l’approbation d’une politique de fabrication de composants automobiles destinée à soutenir les assembleurs locaux et les fournisseurs du marché de la réparation. Cette orientation vise à réduire la dépendance aux composants importés et à renforcer l’écosystème industriel national

À l’échelle africaine, une étude de l’Overseas Development Institute souligne également que l’intégration des marchés et des chaînes de valeur peut contribuer à attirer les investissements et à développer les échanges de véhicules et de composants. La Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAf) offre, à cet égard, une perspective de débouchés plus larges que les seuls marchés nationaux.

L’objectif de 2028 en ligne de mire

La CEDEAO vise désormais une production annuelle de 50 000 véhicules assemblés localement à l’horizon 2028. Pour s’en rapprocher, la Commission mise sur la coordination des politiques publiques, l’harmonisation des réglementations, l’investissement privé, le transfert de technologies et le développement de réseaux de production régionaux.

Le Nigeria a également proposé de mettre à la disposition des autres États membres ses trois laboratoires nationaux d’essais automobiles, situés à Enugu, Lagos et Zaria, ainsi que ses 22 centres de formation en mécatronique. Ces infrastructures pourraient soutenir les activités d’homologation, de contrôle qualité et de formation technique dans la région.

Le défi reste toutefois considérable : il ne suffira pas d’augmenter les volumes d’assemblage. Il faudra aussi rendre les véhicules produits localement compétitifs, créer une demande durable et développer des fournisseurs capables

de respecter les exigences de qualité.

Pour l’Afrique de l’Ouest, l’enjeu est donc de transformer des capacités industrielles largement inutilisées en un véritable secteur manufacturier. La cible de 2028 constitue un repère politique ; sa réalisation dépendra des investissements mobilisés et de la capacité des États à traduire leurs engagements en résultats mesurables.

PUBLICITÉ

