

À Addis-Abeba, la Volkswagen Coccinelle fait partie du paysage depuis des décennies. Importée sous le règne de Haïlé Sélassié, elle est devenue le symbole d'une capitale où les voitures ne meurent jamais. Depuis 2024, d'autres modèles en colonisent les rues, fabriqués en Chine, car l'Éthiopie est le premier pays au monde à interdire l'importation de véhicules thermiques. Cette révolution électrique étonnante s'explique.

L'Éthiopie dispose d'un avantage que peu de pays peuvent revendiquer : 90 % de son électricité est d'origine hydraulique, grâce notamment au Grand Barrage de la Renaissance Éthiopienne (5 150 MW) achevé en 2025. Ce mix énergétique confère au véhicule électrique éthiopien une empreinte carbone structurellement faible. Le coût de l'électricité (0.01 \$/kWh) est parmi les plus bas au monde : un propriétaire de VE dépense en moyenne 4 \$/mois pour la recharger, contre 27 \$ pour l'essence. L'équation est séduisante pour un pays dont la facture pétrolière était de 3.6 Md\$ en 2023 et qui dû bénéficier d'un plan de sauvetage du FMI de 3,4 Md\$.

C'est précisément cette pression financière, et non une ambition climatique, qui a précipité l'interdiction de janvier 2024, assortie d'une refonte de la fiscalité automobile : un cumul de taxes pouvant dépasser 200 % pour les thermiques contre 15 % pour les VE complets, et 5 % pour les kits d'assemblage. Ainsi, dès 2024, plus de la moitié des nouvelles voitures particulières étaient électriques, et le gouvernement annonce plus de 100 000 VE en circulation, représentant environ 8 % du parc national.

Cette bascule ne s'est pas produite sans influence géopolitique. Depuis la fin de la guerre civile éthiopienne en 1991 et le développement économique du pays, la Chine s'est imposée comme son principal partenaire : 70 % des nouvelles routes, le tramway d'Addis-Abeba, le premier chemin de fer électrifié transnational du continent, l'essentiel des parcs industriels ont tous été construits ou financés par des entreprises chinoises. Entre 2000 et 2018, Pékin a prêté 13,7 Md\$ à Addis-Abeba. Dans ce contexte, l'invitation lancée en 2024 aux constructeurs chinois pour explorer l'assemblage local n'a rien de surprenant. En 2025, l'Éthiopie a ainsi absorbé environ un tiers des 44 358 VE exportés par la Chine vers l'Afrique.

Outre un marché émergent pour la Chine, et ses attraits miniers, l'Éthiopie pourrait en devenir l'atelier manufacturier africain en reproduisant le modèle des zones économiques spéciales (ZES) chinoises (figure), tirant parti des bas salaires et d'une énergie bon marché.

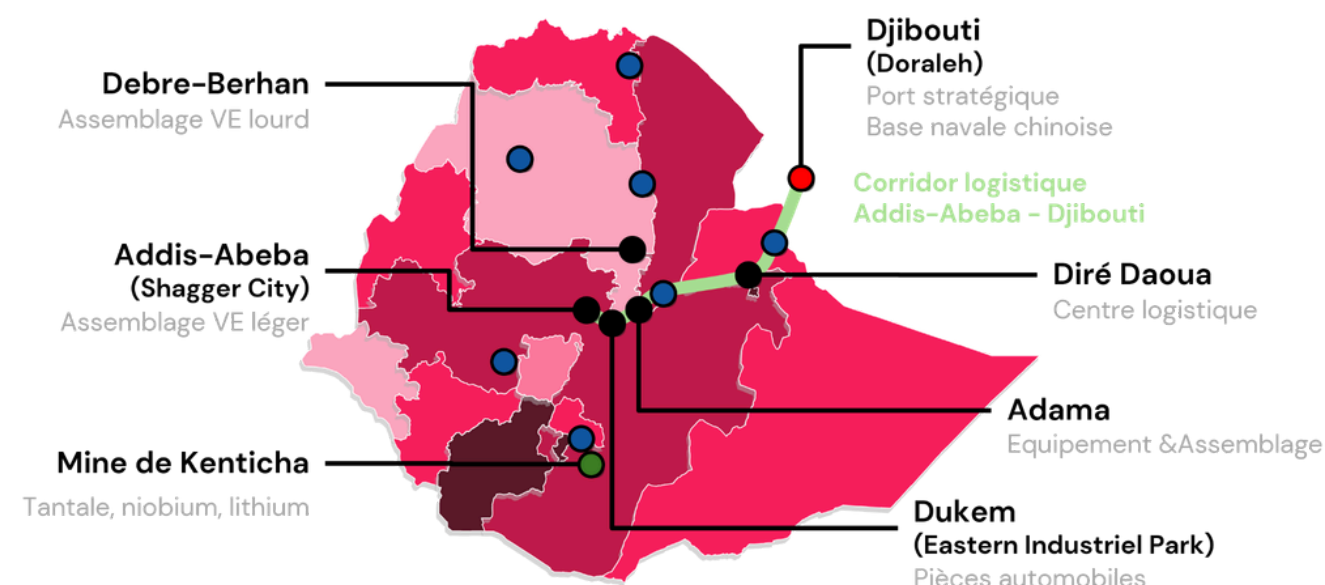


Figure – ZES impliquées dans l'industrie automobile (en noir) en Éthiopie ; les autres ZES (en bleu) sont essentiellement dédiées au textile et à l'agroalimentaire ; un complexe minier en lithium est stratégique pour les batteries (en vert) – d'autres petites mines, par exemple de cuivre, viennent renforcer la production de VE – à noter que les annonces de réserves de cobalt ne semblent pas fondées ; la majorité des flux entrant et sortant transitent par Djibouti (en rouge) où la Chine est présente depuis la guerre du Darfour. (Zenon Research, 2026)

Les annonces officielles appellent cependant à la vigilance. Les estimations du parc varient du simple au quadruple : de 30 000 à 120 000 unités. Sur le terrain, à l'instar du reste de l'Afrique, les obstacles sont concrets : moins de la moitié des Éthiopiens ont accès à l'électricité, le réseau souffre de coupures fréquentes, et le pays ne dispose que d'une centaine de bornes publiques pour un besoin estimé à 2 300. Les pièces de rechange sont quasi introuvables : certains propriétaires réparent leurs véhicules à l'aide de tutoriels YouTube, face à des manuels rédigés en mandarin. Un BYD Seagull se vend 23 000 \$ dans un pays où le revenu par habitant dépasse à peine 1 000 \$.

L'Éthiopie illustre à la fois le potentiel et les limites d'une transition électrique « par défaut » dans les pays du Sud : réelle lorsque les contraintes macroéconomiques s'alignent avec un avantage énergétique structurel, accentué par la crise d'Ormuz, mais fragile sans infrastructure de recharge, sans filière de maintenance locale et avec une dépendance technologique et financière quasi totale envers un seul partenaire. L'ambition de valoriser les ressources éthiopiennes en lithium pour produire des batteries localement ne reste qu'un projet. La question de fond est posée : l'Éthiopie deviendra-t-elle le premier atelier électrique africain ou restera-t-elle un marché stratégique de la Chine ? Une seule certitude pour la nouvelle fleur : les coccinelles seront asiatiques.