

## TERMES DE REFERENCE

**Elaboration de la politique régionale, des stratégies et des plans d'action sur la mobilité électrique (e-mobilité) pour les Etats membres de la CEDEAO**

**ECOWAS CENTRE FOR RENEWABLE ENERGY AND ENERGY EFFICIENCY  
CENTRO PARA AS ENERGIAS RENOVÁVEIS E EFICIÊNCIA ENERGÉTICA DA CEDEAO  
CENTRE POUR LES ENERGIES RENOUVELABLES ET L'EFFICACITÉ ENERGÉTIQUE DE LA CEDEAO**

## Table des matières

|                                                                 |    |
|-----------------------------------------------------------------|----|
| <b>I. INTRODUCTION</b>                                          | 3  |
| 1.1. Background                                                 | 3  |
| 1.2. Justification du projet                                    | 5  |
| <b>II. CONTEXTE</b>                                             | 6  |
| <b>III. OBJECTIFS</b>                                           | 7  |
| 3.1. Objectif général                                           | 7  |
| 3.2. Objectifs spécifiques                                      | 7  |
| <b>IV. PORTEE DES TRAVAUX</b>                                   | 8  |
| 4.1. Tâche 1 : Rapport d'évaluation du marché et des politiques | 9  |
| 4.2. Tâche 2 : Formation des parties prenantes                  | 10 |
| 4.3. Tâche 3 : Politique régionale                              | 10 |
| 4.4. Tâche 4 : Stratégies et Plans d'action                     | 10 |
| 4.5. Tâche 5 : Cadre de suivi et d'évaluation (S&E)             | 11 |
| <b>V. PRODUITS, LIVRABLES ET RESULTANTS ATTENDUS</b>            | 11 |
| 5.1. Produits                                                   | 11 |
| 5.2. Livrables                                                  | 12 |
| 5.3. Résultats                                                  | 12 |
| <b>VI. LIVRABLES ET CHRONOGRAMME</b>                            | 12 |
| <b>VII. EXPERTISE ET QUALIFICATIONS REQUISES</b>                | 13 |
| Expériences et compétences requises des experts                 | 14 |
| <b>VIII. CRITERES DE SELECTION DE LA MEILLEURE OFFRE</b>        | 14 |
| <b>IX. CONFIDENTIALITE ET PROPRIETE INTELLECTUELLE</b>          | 15 |
| <b>X. BUDGET ET MODALITES DE PAIEMENT</b>                       | 15 |
| <b>XI. COORDINATION ET RAPPORTS</b>                             | 15 |
| <b>XII. SOUMISSION DE L'OFFRE</b>                               | 15 |



**Intitulé de la mission : Elaboration de la politique régionale, des stratégies et des plans d'action régionaux sur la mobilité électrique (e-mobilité) de la CEDEAO**

**Type de contrat :** Consultance internationale

**Niveau de la consultance :** Senior

**Les cabinets/firmes ne sont pas éligibles à cette mission de consultance**

**Date de début prévue :** Immédiatement après la signature du contrat

**Durée de la mission :** Six (6) mois

**Lieu d'affectation :** à distance

## **I. INTRODUCTION**

### **1.1. Background**

Le Centre pour les Energies Renouvelables et l'Efficacité Énergétique de la CEDEAO (CEREEC) a été créé en 2008 comme agence spécialisée de la CEDEAO par le Règlement C/REG.23/11/08. Il a officiellement établi son siège en 2010 à Praia, au Cabo Verde, à la suite d'un accord de siège avec le Gouvernement capverdien. Conformément à son mandat, le CEREEC est chargé du développement et de la promotion des énergies renouvelables et de l'efficacité énergétique dans la région CEDEAO, ainsi que de l'amélioration de l'accès à l'énergie, de la sécurité énergétique, du renforcement des capacités régionales, de l'harmonisation des politiques et de la mobilisation des ressources.

Pour atteindre ses objectifs, le CEREEC a introduit et facilité l'adoption de la Politique des Energies Renouvelables de la CEDEAO (PERC) et de la Politique d'Efficacité Énergétique de la CEDEAO (PEEC) en juillet 2013, jetant ainsi les bases d'un progrès régional en matière d'énergie propre. Il a également lancé des initiatives majeures, notamment la Politique de Bioénergie de la CEDEAO, la Politique sur l'Hydrogène Vert et son cadre stratégique et la Politique d'Intégration du Genre dans l'Accès à l'Energie. Ces efforts visent à favoriser un développement énergétique durable, garantissant l'accès à l'énergie, la sécurité énergétique et la durabilité environnementale en Afrique de l'Ouest.

Depuis sa création, le CEREEC (ECREEE) a non seulement mené des initiatives de politiques sectorielles en efficacité énergétique (EE) et en énergies renouvelables (EnR), mais a aussi appuyé les Etats membres de la CEDEAO dans l'élaboration et la mise en œuvre de plans d'action nationaux et de projets alignés sur les objectifs régionaux en matière d'EnR et d'EE. En tant que pôle régional pour les EnR et l'EE, il coordonne les parties prenantes, renforce les capacités et aide les gouvernements à opérationnaliser les politiques. Dans le domaine de la mobilité durable, le CEREEC, avec l'appui de la GIZ, a lancé des programmes pour promouvoir les véhicules électriques au Cabo Verde. Ces initiatives au Cabo Verde constituent aujourd'hui une réussite, et les enseignements tirés méritent d'être déployés dans d'autres États membres de la CEDEAO au moyen d'une politique régionale et de plans d'action.

Comme recommandé dans son Plan Stratégique 2023-2027, le CEREEC collabore avec les directions sectorielles des Transports, de l'Energie et de l'Environnement pour élaborer et adopter une politique et

stratégie régionale sur la mobilité électrique, favorisant la transition vers une mobilité durable dans l'espace CEDEAO.



Figure 1: Domaines d'opérationnalisation dans le cadre du plan stratégique

Dans le cadre de son engagement en faveur du transport durable et de l'efficacité énergétique (voir Figure 1), le CERECEC a lancé le Sous-programme Efficacité Énergétique dans les Transports et Mobilité Électrique, afin de :

- promouvoir des solutions de transport à faibles émissions de carbone et à haute efficacité énergétique dans l'ensemble de la CEDEAO.
- évaluer le niveau de préparation à la mobilité électrique dans les Etats membres de la CEDEAO.
- identifier les obstacles politiques et financiers à l'adoption des véhicules électriques.
- soutenir l'élaboration de stratégies nationales pour la mise en œuvre de la mobilité électrique.

Dans le secteur des transports, la Direction des Transports de la Commission de la CEDEAO, conformément à l'Article 32 du Traité Révisé de la CEDEAO de 1993, coordonne la préparation et la mise en œuvre de politiques, lois et règlements communs dans le but de fournir des infrastructures et services de transport efficaces, abordables et bien connectés pour soutenir l'intégration régionale et le développement économique. Parmi ses priorités, la Direction vise à mettre en œuvre une dynamique régionale harmonisée pour assurer l'utilisation de flottes et de véhicules efficaces dans les modes de transport routier, aérien, maritime et ferroviaire de la région. Pour atteindre cet objectif, il est nécessaire d'examiner de manière approfondie les tendances innovantes et modernes en matière de solutions de transport plus écologiques dans chacun de ces modes.

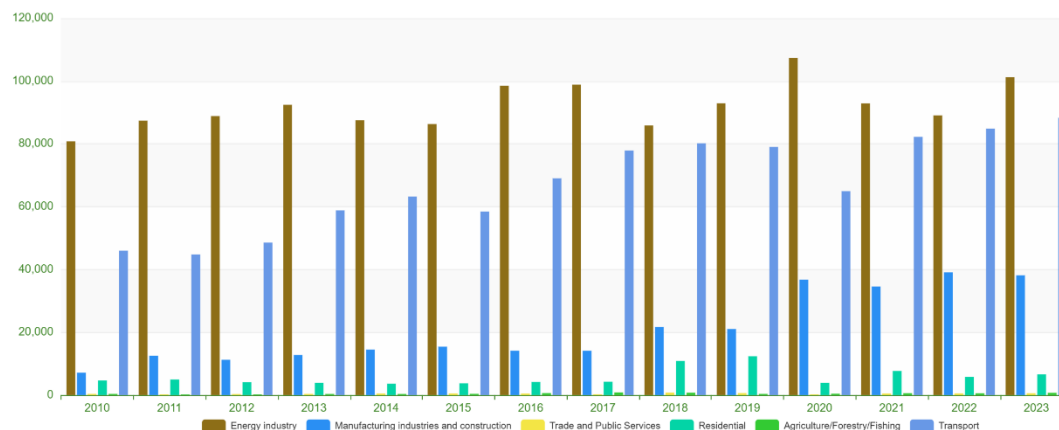
La Direction de l'Energie et des Mines de la Commission de la CEDEAO joue également un rôle clé dans le secteur de l'énergie en assurant la coordination et l'harmonisation des politiques et programmes des Etats membres dans ce domaine. Selon la Politique Énergétique actualisée de la CEDEAO<sup>1</sup>, la vision définie pour le secteur de l'énergie à l'horizon 2050 est la suivante : «Une Communauté ayant accès à des services énergétiques modernes, abordables, fiables et durables, pour l'amélioration des conditions de vie et le développement socio-économique.»

<sup>1</sup> <https://www.ecreee.org/download/97/policies-documents/17431/ecowas-energy-policy-en.pdf>

## 1.2. Justification du projet

Selon les données du Système d'Information Énergétique de la CEDEAO (SIE-CEDEAO) pour la période 2019–2023, le secteur des transports routiers qui représente 99 % des émissions du secteur des transports constitue le deuxième plus grand émetteur de CO<sub>2</sub>, après le secteur de l'industrie énergétique. Ce dernier est responsable de 37 % des émissions de CO<sub>2</sub>, soit 87 413 Gg.

CO<sub>2</sub> emissions by business sector ( Gg CO<sub>2</sub> ) ECOWAS 2010-2024



Source : SIE-CEDEAO (<https://eis.ecowas.int/rapport/rapports/2>)

En outre, la région de la CEDEAO connaît une urbanisation rapide, une croissance économique soutenue et une augmentation de la population, entraînant une demande énergétique croissante. Le système de transport actuel contribue fortement à la pollution et à l'inefficacité énergétique. Ce secteur est encore largement dépendant des combustibles fossiles et constitue l'un des principaux émetteurs de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre (GES) dans la région. Ce système de transport présente des défis importants et appelle à des alternatives plus abordables et durables, notamment par le développement et l'adoption de la mobilité électrique (e-mobilité) dans la région de la CEDEAO. La mobilité électrique constitue une solution durable et à faible émission de carbone pour relever ces défis, tout en réduisant la dépendance aux combustibles fossiles et en renforçant la sécurité énergétique régionale.

La mobilité électrique constitue également une voie essentielle pour parvenir à des systèmes de transport durables et favoriser l'intégration des énergies renouvelables. Il est donc nécessaire que la région engage dès à présent son développement et son adoption.

À l'échelle mondiale, la transition vers la mobilité électrique est accélérée par les progrès technologiques dans les batteries, la croissance de la part des énergies renouvelables, et des cadres politiques de plus en plus favorables. La région de la CEDEAO doit donc se préparer de manière proactive. Pour la CEDEAO, l'adoption de la mobilité électrique est en cohérence avec les objectifs régionaux de développement durable, de réduction des émissions et de promotion de l'efficacité énergétique dans les transports. Étant donné que cette transition requiert une action multisectorielle, le CEREEC assurera le leadership et la coordination d'une approche programmatique régionale, en collaboration avec les Directions des Transports, de l'Énergie et des Mines, de l'Environnement et du Changement Climatique, entre autres.

## II. CONTEXTE

À la suite de l'intégration réussie de la mobilité durable au Cabo Verde, le CEREEC, dans le cadre du projet intitulé « Intégration de la mobilité électrique avec des solutions d'énergies renouvelables en Côte d'Ivoire » (Projet ONUDI ID : 220103 – GEF ID : 11042), apportera dans un premier temps son appui à la Côte d'Ivoire pour l'élaboration d'une stratégie et d'un plan d'action pour la mobilité électrique, ainsi que pour la mise en œuvre d'activités de renforcement des capacités.

Pour la région CEDEAO, il convient de noter que certaines initiatives dispersées ont été lancées par des Etats membres et partenaires, mettant l'accent sur la décarbonation du secteur des transports. La présente politique régionale sur la mobilité électrique, accompagnée de plans d'action et de stratégies, visera à harmoniser les efforts entre les Etats membres de la CEDEAO, à réduire les obstacles réglementaires et politiques, et à stimuler les investissements dans les véhicules électriques (VE), les infrastructures de recharge et les industries connexes. L'objectif est qu'une approche régionale harmonisée permette de surmonter les barrières existantes de manière plus efficace et à moindre coût. Elle favorisera également une progression équitable entre les pays, l'harmonisation des normes, ainsi que les économies d'échelle nécessaires pour influencer les chaînes d'approvisionnement internationales de véhicules, les investissements dans les infrastructures de recharge et les modèles économiques fondés sur la mobilité électrique. À l'échelle régionale, cette politique abordera les liens entre la Politique des Energies Renouvelables de la CEDEAO (PERC), la Politique d'Efficacité Énergétique (PEEC), la politique environnementale et les politiques de transport de la région. L'approche programmatique permettra d'évaluer la situation des Etats membres disposant de politiques nationales sur la mobilité électrique, ainsi que ceux qui n'ont pas encore amorcé ce processus. La politique s'appuiera également sur les enseignements tirés des pays pionniers de la région, des pays avancés (comme les Etats-Unis, la Chine, l'Union Européenne, y compris la Norvège, l'Allemagne, etc.), ainsi que sur les actions menées dans le cadre du Réseau mondial des centres régionaux pour les énergies durables (GN-SEC).

En tenant compte de l'évolution des politiques relatives aux véhicules à moteur thermique (ICEV) et de la baisse rapide du coût des véhicules électriques due à la diminution du prix des batteries, les véhicules électriques atteignent progressivement la parité de coût. On prévoit qu'en 2040, 35 % des nouvelles ventes de voitures dans le monde et 25 % du parc automobile mondial seront composés de véhicules électriques. Basée sur des sources locales d'énergies renouvelables, la e-mobilité représente une opportunité pour réduire les importations et les dépenses en combustibles fossiles (ce qui renforce la sécurité énergétique), améliorer l'accessibilité du transport (grâce à des coûts d'exploitation plus faibles), localiser certaines composantes de la chaîne de valeur du transport, et réduire les émissions sonores, atmosphériques et de GES.

La mobilité électrique peut représenter un changement de paradigme dans la région de la CEDEAO si les caractéristiques techniques et les cadres réglementaires des secteurs du transport et de l'énergie sont intelligemment intégrés. Cela nécessite à la fois une coopération étroite entre les parties prenantes clés des secteurs de l'électricité, du transport et de l'environnement, et un renforcement de leurs capacités techniques. Associée aux dernières innovations numériques (par exemple, les dispositifs de l'internet des objets) et à l'évolution de la possession des véhicules vers des modalités partagées, la e-mobilité ouvre la voie à de nouveaux modèles économiques, tels que les services de type « vehicle-to-grid » (V2G) et « grid-to-vehicle » (G2V). Plusieurs pays en développement ont également commencé à assembler localement des

véhicules électriques de base (par exemple, des véhicules à 3 ou 4 roues), et la région de la CEDEAO ne fait pas exception.

Toutefois, en raison des complexités propres aux secteurs de l'énergie et du transport, la mobilité électrique se heurte à de nombreux obstacles, tant du côté de la demande (consommateurs) que de l'offre (fournisseurs). Certains de ces obstacles sont liés aux politiques et à la réglementation (y compris les normes), à l'absence d'incitations financières et non financières (telles que les subventions aux combustibles fossiles et les droits/taxes élevés sur les importations de véhicules), au manque de cohérence et de planification intégrée entre les secteurs de l'énergie et du transport, aux limitations techniques (stabilité du réseau électrique), au déficit de connaissances, de données, de qualification et de certification, à l'indisponibilité locale de véhicules électriques et de technologies innovantes, ainsi qu'aux contraintes économiques et financières (coût d'investissement élevé des VE, coût des infrastructures de recharge), et à l'absence de produits financiers/assurantiels et de modèles économiques adaptés et éprouvés.

L'élaboration de la politique régionale, des stratégies et plans d'action pour la mobilité électrique est au cœur des objectifs de la CEDEAO, en ce qu'elle concerne l'efficacité énergétique et la mise en place de systèmes de transport efficaces et respectueux de l'environnement.

### **III. OBJECTIFS**

#### **3.1. Objectif général**

L'objectif de cette mission est d'élaborer la Politique et le Plan d'Action sur la Mobilité Electrique de la CEDEAO, qui fourniront un cadre structuré, pratique et opérationnel pour l'adoption des véhicules électriques (VE), le développement des infrastructures, l'harmonisation des cadres juridiques et la mobilisation des investissements dans l'ensemble des Etats membres de la CEDEAO. Cette politique visera à créer un environnement favorable à la promotion des véhicules électriques et des infrastructures associées, à réduire les émissions liées au transport, à améliorer l'efficacité énergétique dans la région, et à offrir des opportunités d'emplois verts pour les jeunes et les femmes.

#### **3.2. Objectifs spécifiques**

Le consultant doit :

- i. évaluer l'état actuel de la mobilité électrique dans les Etats membres de la CEDEAO, y compris les politiques existantes, les cadres réglementaires et les conditions du marché.
- ii. identifier les obstacles à l'adoption de la mobilité électrique, notamment les défis techniques, financiers, juridiques et institutionnels, ainsi que les opportunités associées.
- iii. proposer et élaborer un projet de cadre politique et réglementaire régional pour la mobilité électrique, incluant des recommandations pour l'harmonisation des normes, les incitations (réductions, exonérations fiscales) et les mécanismes de financement.
- iv. proposer un mécanisme visant à positionner la région CEDEAO comme un marché durable de la mobilité électrique, notamment pour l'assemblage de véhicules et le renforcement des capacités techniques au service du reste de l'Afrique.
- v. étudier et analyser les compétences et capacités techniques locales tout au long de la chaîne de valeur de la mobilité électrique.

- vi. assurer l'alignement de la politique de la CEDEAO avec les meilleures pratiques internationales, en particulier celles des marchés émergents et des régions présentant des caractéristiques socio-économiques similaires.
- vii. recommander une stratégie de mise en œuvre, incluant des mesures de renforcement des capacités, des campagnes de sensibilisation du public et des mécanismes pour attirer les investissements du secteur privé.
- viii. faciliter les consultations régionales, les ateliers de validation et toutes les activités liées à l'examen et à l'adoption du projet de politique, y compris les procédures statutaires de la CEDEAO.

#### **IV. PORTEE DES TRAVAUX**

La mission comprendra les activités suivantes :

- i. Réaliser un diagnostic approfondi de la situation actuelle de la mobilité électrique dans la région. Ce diagnostic inclura un examen détaillé des politiques, stratégies et initiatives existantes en matière de mobilité électrique dans les Etats membres de la CEDEAO. Il s'agira notamment d'évaluer leur pertinence et leur efficacité par rapport aux bonnes pratiques internationales, avec une section dédiée dans le rapport présentant la situation de référence de chaque pays, en prenant comme exemple le traitement des « enjeux clés » par le Ghana (Politique du Ghana, p. 9).
- ii. Engager les parties prenantes à travers des consultations et des entretiens pour recueillir leurs points de vue et identifier les obstacles à l'adoption de la mobilité électrique.
- iii. Analyser les meilleures pratiques internationales en matière de politiques de mobilité électrique et évaluer leur applicabilité dans le contexte de la CEDEAO.
- iv. Formuler des recommandations politiques couvrant tous les éléments essentiels de la mobilité électrique en s'appuyant sur les bonnes pratiques internationales. Les recommandations porteront notamment sur :
  - les normes et règlements applicables aux véhicules électriques (VE) ;
  - les mécanismes d'incitation à l'adoption et à la fabrication des VE ;
  - les stratégies de financement et de développement des infrastructures de recharge ;
  - la gestion durable des systèmes de soutien à la mobilité électrique ;
  - les options de financement régional pour la décarbonation du transport ;
  - la gestion appropriée des déchets issus du déploiement des VE ;
  - l'intégration des énergies renouvelables dans les systèmes de mobilité électrique ;
  - l'intégration du genre et de l'inclusion sociale dans les programmes de mobilité électrique ;
  - le soutien à la recherche et au développement.
- v. Proposer un plan d'action à court, moyen et long terme pour l'adoption des véhicules électriques.
- vi. Définir et proposer des projets pilotes et programmes de démonstration à mettre en œuvre dès les premières phases à titre de preuves de concept.
- vii. Recommander un mécanisme institutionnel régional de coordination de la politique, et identifier les mesures de renforcement des capacités ainsi que les campagnes de sensibilisation du public.
- viii. Elaborer une stratégie de mobilisation des investissements pour encourager la participation du secteur privé.
- ix. Organiser les ateliers régionaux de validation nécessaires pour examiner et affiner le projet de politique.
- x. Finaliser la politique et les plans d'action sur la base des commentaires des parties prenantes.

#### 4.1. Tâche 1 : Rapport d'évaluation du marché et des politiques

Afin d'informer la réunion des Ministres régionaux de l'Energie et des Transports de la CEDEAO sur les opportunités/avantages et les risques/coûts sociaux, économiques et environnementaux liés aux scénarios intégrés de mobilité électrique et de production d'énergies renouvelables dans la région, le consultant, conformément à la section 3 (i) ci-dessus, préparera un rapport d'évaluation à l'issue de son analyse. Ce rapport décrira les références (benchmark), les recherches menées, et comportera une revue documentaire des politiques, stratégies et initiatives existantes relatives à la mobilité électrique et au marché des batteries dans les Etats membres de la CEDEAO. Le rapport d'évaluation du marché et des politiques couvrira également les éléments suivants :

- a. Mener des consultations et entretiens avec les parties prenantes afin de recueillir des points de vue, identifier les obstacles à l'adoption de la mobilité électrique, et examiner les meilleures pratiques internationales en matière de politique de mobilité électrique, en évaluant leur applicabilité dans le contexte de la CEDEAO.
- b. Fournir un bref aperçu des objectifs, politiques et marchés existants en matière d'énergies renouvelables et de mobilité électrique. L'évaluation prendra en compte, sans s'y limiter, d'autres aspects du transport efficace (par exemple : normes d'efficacité énergétique des carburants, changements comportementaux, mobilité partagée). Le rapport comportera également des sections dédiées aux situations de référence pour chaque Etat membre.
- c. Intégrer l'ensemble de la chaîne de valeur de la mobilité électrique (ventes de véhicules électriques, services de mobilité, installation et maintenance des infrastructures de recharge, exploitation des bornes de recharge, services V2G, G2V, V2B, stockage de seconde vie). L'accent sera mis principalement sur les options de transport terrestre/routier, notamment les véhicules électriques à batterie (BEV), les voitures hybrides électriques (HEC) et les véhicules hybrides rechargeables (PHEV). Seront également pris en compte les véhicules légers (voitures particulières, deux et trois-roues) ainsi que les véhicules lourds (camions, bus, etc.).
- d. Prendre en considération les exigences spécifiques et les modèles économiques de la mobilité électrique selon les usages commerciaux et privés (transport de marchandises, taxis, bus publics et privés) en intégrant les principes de transition juste pour les travailleurs informels du secteur des transports (conducteurs de motos-taxis, chauffeurs de minibus) et une analyse ventilée par genre.
- e. Présenter les bénéfices économiques potentiels aux niveaux macro et micro, notamment les économies de carburant sur la durée de vie des véhicules (généralement de 15 à 20 ans pour les VE contre 10 à 15 ans pour les véhicules à moteur thermique), la localisation de certaines parties de la chaîne de valeur, et l'émergence de nouveaux modèles économiques (services de maintenance, recharge, V2G et G2V).
- f. Evaluer les bénéfices environnementaux potentiels, notamment la réduction des émissions atmosphériques, sonores et de gaz à effet de serre (GES). Grâce à leur rendement élevé (90 % à 95 % contre 20 % à 30 % pour les moteurs thermiques), les VE génèrent moins d'émissions de GES, même dans les contextes de forte pénétration des combustibles fossiles. À ce titre, le rapport analysera de plus près la rentabilité des e-ferries et e-boats à petite échelle dans le secteur de la pêche artisanale.
- g. Examiner et décrire les bénéfices potentiels du passage de la propriété individuelle des véhicules à des modèles de mobilité partagée et à des concepts numériques de mobilité en tant que service (Mobility-as-a-Service, MaaS).
- h. Identifier les principaux obstacles au développement de marchés intégrés de production d'énergies renouvelables et de mobilité électrique, et formuler des recommandations sur la manière dont une approche programmatique régionale pourrait contribuer à les surmonter.

- i. Identifier des expériences concrètes de cadres institutionnels et juridiques en adéquation avec les réalités de la région de la CEDEAO.

#### **4.2. Tâche 2 : Formation des parties prenantes**

Les experts devront concevoir et dispenser, au CERMI, à Praia (Cabo Verde), une formation pratique axée sur l'élaboration des politiques d'e-mobilité, l'intégration des véhicules électriques (VE) au réseau, la planification des infrastructures de recharge, les options de financement et le suivi-évaluation (S&E) à l'intention des parties prenantes en Côte d'Ivoire, pouvant être étendue aux Etats membres de la CEDEAO, sous réserve de la disponibilité des fonds.

Des évaluations pré et post-formation seront menées pour mesurer l'amélioration des capacités, et les supports de formation mettront en évidence les enseignements tirés, des exemples de réussite et les obstacles afin d'orienter les adaptations futures.

#### **4.3. Tâche 3 : Politique régionale**

Sur la base des conclusions et recommandations du rapport d'évaluation, un document de politique régionale présentant la vision à court et à long terme de la CEDEAO en matière de mobilité électrique intégrée à partir d'énergies renouvelables sera élaboré. Cette politique devra s'aligner sur les objectifs de la Vision 2050 de la CEDEAO ainsi que sur les documents de politique sectorielle, en particulier la PERC, la PEEC, politiques sur l'environnement et le transport. Elle constituera une contribution importante au nexus entre ces politiques régionales existantes et complétera les politiques et feuilles de route nationales en matière d'énergies renouvelables. Elle proposera des objectifs régionaux de mobilité électrique pour la région CEDEAO à l'horizon 2030 et 2050, avec des jalons intermédiaires et des objectifs spécifiques par pays fondés sur l'approche typologique de la Tâche 1.

La Politique comprendra également un cadre régional de mise en œuvre et de suivi, avec des actions prioritaires concrètes à élaborer avec les Etats membres, notamment la création d'un Groupe technique régional sur la mobilité électrique réunissant des représentants nationaux et les régulateurs régionaux de l'énergie, ainsi que l'élaboration de modèles types de politiques et de lignes directrices réglementaires à adopter par les Etats membres.

#### **4.4. Tâche 4 : Stratégies et Plans d'action**

Les experts élaboreront des Stratégies et Plans d'action avec des projets et interventions proposés pour l'e-mobilité. Ces plans d'action comprendront des indicateurs mesurables sur cinq à dix ans, à élaborer avec l'ensemble des Etats membres de la CEDEAO, et incluront également une cartographie claire des parties prenantes indiquant les responsabilités des Agences régionales et des Directions sectorielles de la Commission de la CEDEAO, ainsi que des points focaux nationaux, des régulateurs de l'énergie, des représentants du secteur privé et des organisations de la société civile. Les Plans d'action et Stratégies recommanderont un dispositif institutionnel efficace pour les connaissances, les compétences et les services régionaux relatifs à la promotion des marchés de l'e-mobilité dans la CEDEAO, en tenant compte du rôle de chef de file du CEREEC. Ils comprendront une évaluation des besoins de renforcement des capacités des Directions sectorielles et Agences de la CEDEAO afin d'alimenter un mécanisme robuste de renforcement des capacités garantissant une mise en œuvre effective.

Les Stratégies et Plans d'action traiteront les obstacles existants par des actions ciblées aux niveaux régional et national, dans les domaines des politiques et de la réglementation, de la gestion des connaissances et de la sensibilisation, de la qualification et de la certification, de la démonstration de technologies et de modèles économiques, ainsi que de la promotion de l'investissement, de l'entrepreneuriat et de l'innovation. **Il est attendu des experts qu'ils identifient des projets (un modèle de projet sera fourni) à intégrer au Plan directeur EE et EnR en vue d'une préparation possible via des études de pré-investissement et la sélection de partenaires privés pour le déploiement des infrastructures d'e-mobilité (bornes/stations de recharge, échange de batteries (battery swapping), micro-réseaux d'énergies renouvelables), ainsi que l'introduction de cadres d'obligations vertes et de mécanismes de crédits carbone pour les investissements en mobilité électrique.**

#### 4.5. Tâche 5 : Cadre de suivi et d'évaluation (S&E)

Les experts proposeront un cadre régional de suivi-évaluation (S&E) pour assurer le suivi avec les États membres et les acteurs régionaux (par ex., rapportage annuel de données au CEREEC, indicateurs clés de performance pour les immatriculations de VE, les réductions de GES, etc.).

Le cadre ira au-delà des métriques au niveau des activités pour se concentrer sur des indicateurs d'impact, notamment la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, les économies de coûts, la création d'emplois et la diversification du mix énergétique.

Le cadre de S&E inclura :

- Indicateurs de performance désagrégés par genre, localisation et type de véhicule ;
- Référentiels régionaux de données avec des protocoles d'ouverture et de partage des données ;
- Plateforme de suivi de la CEDEAO pour les immatriculations de VE, le déploiement des stations de recharge et les indicateurs de GES ;
- Besoins d'investissement pour le renforcement des systèmes statistiques nationaux afin de traiter les lacunes des données de référence ;
- Indicateur spécifique pour le « % d'emplois verts occupés par les femmes/les jeunes » dans le cadre de S&E.

Le cadre établira des protocoles normalisés de rapportage annuel au CEREEC, avec des modèles de collecte de données, et inclura des protocoles de gestion adaptative pour l'amélioration continue.

## V. PRODUITS, LIVRABLES ET RESULTANTS ATTENDUS

### 5.1. Produits

- i. Un rapport d'évaluation et de diagnostic complet, présentant des conclusions claires et une analyse détaillée de la situation actuelle de la mobilité électrique dans la région de la CEDEAO. Ce diagnostic mettra en évidence les domaines, composantes et éléments à prendre en compte dans le document de politique régionale.
- ii. Une politique régionale sur la mobilité électrique, fournissant une feuille de route claire pour l'adoption de la e-mobilité dans la région CEDEAO.
- iii. Des stratégies et plans d'action pour la mise en œuvre de la politique ainsi qu'une feuille de route pour l'harmonisation et la standardisation des cadres politiques nationaux en matière de mobilité électrique dans la région.

- iv. Un cadre stratégique de financement et de développement des infrastructures, destiné à encourager l'adoption de la mobilité électrique par le secteur privé dans la région.
- v. Un cadre institutionnel régional pour coordonner la mise en œuvre de la politique et des plans d'action.
- vi. Un cadre de suivi et d'évaluation (S&E).

## 5.2. Livrables

- i. Rapport de démarrage : Méthodologie détaillée, plan de travail et calendrier.
- ii. Rapport d'évaluation : analyse de l'état actuel de la mobilité électrique dans la région de la CEDEAO, y compris une analyse technique, les lacunes politiques, les obstacles commerciaux et tous les risques associés.
- iii. Projet de politique régionale : Document préliminaire définissant les objectifs régionaux, les cadres réglementaires et les lignes directrices à l'intention des Etats membres.
- iv. Stratégies et Plans d'action : Document stratégique et programmatique comprenant des recommandations concrètes, des options de financement et des mesures de renforcement des capacités.
- v. Cadre de suivi et d'évaluation (S&E).
- vi. Rapport de formation et supports : Rapport complet résumant les activités de renforcement des capacités menées.
- vii. Rapport de l'atelier de validation : Résumé des consultations avec les parties prenantes et des retours recueillis.
- viii. Documents finaux : Politique, plan d'action et lignes directrices stratégiques finalisés (Tous les rapports seront remis en anglais et en français, puis traduits en portugais).

Tous les rapports et livrables seront soumis en format Microsoft Word (ou tout autre format modifiable approprié) ainsi qu'en version PDF.

## 5.3. Résultats

- i. Une approche régionale bien coordonnée pour le développement et l'application de la mobilité électrique, afin de soutenir les déplacements de personnes, de biens et de services.
- ii. Une meilleure préparation des Etats membres à adopter et mettre en œuvre des plans d'action nationaux en matière de mobilité électrique.
- iii. Une sensibilisation accrue et des capacités renforcées chez les parties prenantes pour appuyer la mise en œuvre des projets de mobilité électrique.

## VI. LIVRABLES ET CHRONOGRAMME

La mission sera réalisée sur une période de 47 jours ouvrables répartis sur 6 mois.

| Livrables                                              | Calendrier    | Jours ouvrables répartis sur 6 mois |
|--------------------------------------------------------|---------------|-------------------------------------|
| <b>Signature du contrat</b>                            | S0            | N/A                                 |
| <b>Réunion de démarrage (<i>Réunion virtuelle</i>)</b> | S0+1 semaine  | 1 à domicile                        |
| <b>Rapport de démarrage</b>                            | S0+2 semaines | 2 à domicile                        |
| <b>Projet de rapport de diagnostic et d'évaluation</b> | S0+8 semaines | 10 à domicile                       |

|                                                                                                                      |                    |                             |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|-----------------------------|
| <b>Atelier de validation du projet de rapport de diagnostic et d'évaluation (<i>Réunion virtuelle</i>)</b>           | S0+10 semaines     | 1 à domicile                |
| <b>Rapport final de diagnostic et d'évaluation</b>                                                                   | S0+11 semaines     | N/A                         |
| <b>Projet de politique régionale, de stratégie et de plan d'action</b>                                               | S0+15 semaines     | 10 à domicile               |
| <b>Atelier de validation du projet de politique, de stratégie et de plan d'action (<i>Réunion en présentiel</i>)</b> | S0+19 semaines     | 3 dans un pays de la CEDEAO |
| <b>Formation (Parties prenantes du projet GEF-ONUDI Côte d'Ivoire)</b>                                               | S0+ (tbc) semaines | 5 à domicile                |
| <b>Rapport de formation</b>                                                                                          | S0+ (tbc) semaines | 5 à domicile                |
| <b>Politique, stratégies et plans d'action finaux</b>                                                                | S0+24 semaines     | 10 à domicile               |
| <b>TOTAL</b>                                                                                                         | <b>6 mois</b>      | <b>47 jours ouvrables</b>   |

Les activités prévues dans le cadre de ce contrat devront être réalisées sur une période de six (6) mois à compter de sa signature. Un total de 47 jours ouvrables est prévu pour cette période. La mission consistera principalement en un travail à distance, mais pourra inclure environ trois (3) déplacements dans la région CEDEAO.

**NB :** Les frais liés aux déplacements du consultant (chef d'équipe) — hôtel, billets d'avion et per diem — seront pris en charge par le CEREEC. Les coûts liés à l'organisation des réunions/ateliers/formations seront également couverts par le CEREEC.

## VII. EXPERTISE ET QUALIFICATIONS REQUISES

Ces termes de référence visent à recruter une équipe de deux experts, à savoir : un(e) expert(e) en politique de mobilité électrique, spécialisé(e) dans l'élaboration de politiques et de stratégies e-mobilité, qui assurera le rôle de chef d'équipe, et un(e) expert(e) en finance et investissement, qui travaillera sous la supervision de l'expert en politique e-mobilité. L'équipe d'expert(e)s contribuera à la consultation des parties prenantes pour l'élaboration et l'application de la politique régionale, des stratégies et des plans d'action en matière de mobilité électrique, ainsi qu'à l'identification des instruments de financement mobilisables pour les opportunités identifiées en mobilité électrique.

L'équipe d'expert(e)s devra comprendre les profils suivants :

- **Expert(e) en politique de mobilité électrique (Chef(fe) d'équipe) :** Titulaire d'un diplôme universitaire de niveau avancé (master ou plus) en ingénierie, mobilité durable, énergie ou domaine connexe, avec au moins 10 ans d'expérience dans l'élaboration de politiques et stratégies, y compris dans le domaine de la mobilité électrique, en particulier en Afrique subsaharienne. Le ou la candidat(e) devra avoir dirigé ou activement participé à au moins deux projets similaires (politiques/stratégies e-mobilité, intégration VE-réseau, planification énergétique) au cours des 10 dernières années. Cet(te) expert(e) devra bénéficier du soutien d'un(e) expert(e) en finance et investissement.
- **Expert(e) en finance et investissement énergétiques :** Titulaire d'un diplôme en finance, économie ou politique publique, avec au moins 5 ans d'expérience dans les domaines de la finance,

de l'investissement, des partenariats public-privé (PPP) et de la structuration d'incitations, dans un contexte de pays en développement.

### Expériences et compétences requises des experts

- Expérience avérée dans l'élaboration de politiques nationales ou régionales, en particulier dans les secteurs des transports et de l'énergie.
- Bonne connaissance de la région CEDEAO et de ses contextes socio-économiques et énergétiques.
- Excellente maîtrise de l'expression orale et écrite en français ou en anglais, avec une bonne connaissance d'une autre langue officielle de la CEDEAO.

## VIII. CRITERES DE SELECTION DE LA MEILLEURE OFFRE

Suite à la publication de l'avis de consultation, les expert(e)s qualifié(e)s sont invité(e)s à soumettre, en équipe de deux (2), une proposition technique et financière. L'évaluation de l'équipe se fera sur la base d'une analyse cumulative, selon le scénario suivant :

- L'offre est réactive/conforme/acceptable, et
- L'équipe d'expert(e)s a obtenu le score total le plus élevé en fonction d'un ensemble prédéfini de critères techniques et financiers pondérés spécifiques à la consultation. À cet égard, la pondération respective des propositions est la suivante :
  - a. Critères techniques : 80%
  - b. Critères financiers : 20%

| Critères                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | Pondération | Note max. |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|-----------|
| <b>Compétence technique (basée sur le CV, la proposition et l'entretien, si nécessaire)</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |             | 100       |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Compréhension de la portée des travaux, exhaustivité de la méthodologie/de l'approche, organisation et clarté de la proposition</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                 |             | 15        |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Qualification du chef d'équipe (spécialiste en politiques/stratégies de mobilité électrique)               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Qualification : Master en énergie, etc.</li> <li>○ 10 ans d'expérience dans l'élaboration de politiques/stratégies, notamment en matière d'e-mobilité, en particulier en Afrique subsaharienne.</li> </ul> </li> </ul> | 80%         | 35        |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Qualification de l'expert financier               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Qualification : Master en finance, etc.</li> <li>○ 5 ans d'expérience solide dans le secteur de la finance et de l'investissement ou une expérience similaire dans le domaine de la consultance, en particulier dans le secteur de l'énergie.</li> </ul> </li> </ul>            |             | 30        |
| <b>Offre financière(offre la plus basse/offre × 100)</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | 20%         | 20        |

## IX. CONFIDENTIALITE ET PROPRIETE INTELLECTUELLE

- Toutes les données, rapports et livrables resteront la propriété de la CEDEAO (CEREEC).
- Toute diffusion publique des résultats nécessitera l'approbation préalable de la CEDEAO (CEREEC).

## X. BUDGET ET MODALITES DE PAIEMENT

Les paiements sont liés aux livrables acceptés pour chaque tâche. Les paiements seront effectués en fonction de la bonne exécution des livrables :

| Jalon                                                        | Paiement (%) |
|--------------------------------------------------------------|--------------|
| Rapport de démarrage                                         | 20%          |
| Rapport d'évaluation                                         | 20%          |
| Projet de Politique régionale                                | 20%          |
| Stratégies, plans d'action et cadre de suivi et d'évaluation | 20%          |
| Rapport de formation et supports                             | 20%          |

## XI. COORDINATION ET RAPPORTS

Les experts travailleront sous la supervision générale du CEREEC, en étroite collaboration avec les Directions de l'Energie, des Transports et de l'Environnement. Ils assureront une coordination rapprochée avec les Institutions Nationales Focales (INF) du CEREEC, les parties prenantes clés concernées dans les Etats membres de la CEDEAO, ainsi qu'avec les autres partenaires. Les documents élaborés seront soumis à l'examen des Directions sectorielles de la Commission de la CEDEAO, des ministres (et de leurs experts) en charge de l'Energie et des Transports, ainsi qu'à la Conférence des Chefs d'Etat et de Gouvernement. Tous les produits développés dans le cadre de cette mission (y compris les fichiers sources et formats modifiables) deviendront la propriété de la CEDEAO.

## XII. SOUMISSION DE L'OFFRE

Les candidats intéressés doivent soumettre :

- Proposition technique décrivant la méthodologie, l'approche et la composition de l'équipe
- **La proposition financière doit présenter un budget détaillé par tâche (tâches 1 à 5). Les offres ne comportant pas de ventilation des coûts par tâche seront considérées comme non conformes.**
- Les expert(e)s exécuteront uniquement les tâches dûment approuvées par le CEREEC
- CV des experts clés, démontrant l'expertise pertinente
- Historique des missions similaires, y compris des références



Les propositions doivent être soumises en anglais et par voie électronique au CEREEC, UNIQUEMENT à l'adresse e-mail suivante: [emobility@ecreee.org](mailto:emobility@ecreee.org) au plus tard le **13 octobre 2025**, en indiquant clairement dans l'objet du message : “ **ELABORATION DE LA POLITIQUE, DES STRATEGIES ET DES PLANS D’ACTION SUR LA MOBILITE ELECTRIQUE DE LA CEDEAO**”.

Pour toute information ou clarification supplémentaire, veuillez contacter Dr. Mawufemo Modjinou, Responsable de Programme Principal, Chef de la Division Efficacité Energétique au CEREEC, à l'adresse suivante : [mmodjinou@ecreee.org](mailto:mmodjinou@ecreee.org). **Veuillez ne pas copier cette adresse e-mail lors de la soumission de vos propositions. Toute candidature qui ne respectera pas cette consigne sera disqualifiée.**