



PAYS	DISTRICT	POPULATION	OBJECTIF D'ATTÉNUATION	ÉMISSIONS EN 2017
ZIMBABWE	WEDZA	70 700	-40 % EN 2030 (BASE BAU)	35,84 MTCO ₂ e

Mobility for Africa • Favoriser l'accès à la mobilité durable et électrique en milieu rural pour l'autonomisation des femmes

En Afrique, [environ 450 millions](#) de personnes (plus de 70 % de sa population rurale) ne sont pas desservies à cause d'un déficit d'infrastructures et de système de transport. Au Zimbabwe, le déficit d'infrastructures de transport a un impact notable sur le secteur agricole, qui fournit des moyens de subsistance à environ 70 % de la population et 15-20 % du PIB du pays. Il est pourvoyeur d'emplois, contribue à la croissance économique, à la réduction de la pauvreté ainsi qu'à la sécurité alimentaire et nutritionnelle. On estime à 18 000 le nombre de nouveaux agriculteurs travaillant dans le cadre de partenariats sous contrat ou en sous-traitance au Zimbabwe. Ces petits exploitants parcourent de longues distances à pied ou en moto pour atteindre leur exploitation. Pour y remédier, la startup locale [Mobility for Africa](#) développe depuis 2019 un système de micro-mobilité électrique intégré, sûr et répliquable à destination des populations rurales de Wedza, Domboshawa et Chipinge afin d'améliorer durablement leur conditions de mobilité et de travail et contribuer à la réduction de la pollution.

Améliorer la qualité de vie des populations rurales grâce aux « Hambas »

Dans un contexte de transformation des mobilités et d'émergence de nouveaux modes de transport en Afrique, Mobility for Africa, fournit depuis 2019 un service de mobilité électrique partagée basé sur les « Hambas », des tricycles géolocalisables alimentés par un système standardisé de « swap » de batteries à l'énergie solaire. À l'inverse d'un système de recharge de batterie qui peut durer quelques heures, le système de « swap » permet de changer la batterie déchargée par une batterie chargée en quelques minutes. Mobility for Africa loue les tricycles à des groupes de femmes (5 maximum) pour 15\$ par mois. Ces femmes peuvent alors [assurer le transport et la vente](#) de leurs produits agricoles vers des marchés plus éloignés. En plus de répondre aux [ODD 1, 5, 7, 10 et 17](#), ce service intégré ouvre des opportunités de croissance aux bénéficiaires des communautés rurales des villes de Chipinge, Domboshawa et Wedza en augmentant significativement [leurs revenus](#). D'après [60 Decibels](#), une entreprise indépendante de mesure d'impact, le service de transport et de logistique, ces Hambas permettent à 92% des bénéficiaires d'améliorer la sécuri-

té durant leurs déplacements. Ils facilitent aussi le transport des personnes vers les établissements de santé, notamment les femmes enceintes. 87 % déclarent avoir enregistré une [réduction nette](#) du temps de trajet et 99 % ont vu augmenter leur confiance en elles.

Des tricycles électriques pour une mobilité « plus propre »

Adopter un mode de micromobilité communautaire tel que le tricycle électrique est une des voies d'accès à une mobilité plus « propre », plus sûre et plus accessible, indépendante des énergies fossiles, responsable de 33 % des émissions de gaz à effet de serre du pays. La solution mise en place par Mobility for Africa intègre la formation des bénéficiaires et de ses employés à la conduite et au fonctionnement du dispositif technologique autour du tricycle et des batteries. Un programme de Recherche Développement (R&D) a également été déployé au sein de la communauté afin d'assurer le suivi et les tests continus d'adaptabilité et de sécurité du tricycle ainsi que du système de gestion des batteries, du système GPS, de la gestion de flotte et de la collecte de nouvelles données.

Une initiative qui essaime au niveau de l'État

En 2020, en partenariat avec [PManifold](#), une société de recherche et de conseil en énergie, e-mobilité et environnement, Mobility for Africa a soutenu le gouvernement zimbabwéen dans l'élaboration de sa loi cadre et sa feuille de route pour l'adoption de la mobilité électrique. Le processus a été initié par le ministère de l'Environnement, du Tourisme et le ministère de l'Énergie et de l'Électricité grâce au financement du [CTCN](#) (Climate Technology Center and Network) et de la section [Digital Transformation](#) du programme des Nations unies pour l'environnement (PNUE). Au Zimbabwe, comme dans de nombreux pays de la région, la classification des véhicules est obsolète et gérée par une multitude d'entités, ce qui freine la transition vers la mobilité électrique. Le projet de loi ainsi que les objectifs doivent être adoptés en 2022 et pourront accélérer l'action et les investissements nécessaires pour faire de cette transition une réalité.