

RÉPUBLIQUE TOGOLAISE

MINISTÈRE DES TRANSPORTS ROUTIERS
AÉRIENS & FEROVIARES



RAPPORT SUR LA STRATÉGIE D'ENGAGEMENT DES PARTIES PRENANTES.

HOTEL ONOMO



I. CONTEXTE GÉNÉRAL

Contexte général 1/3

Contexte socio-économique du Togo : Le pays, avec une population de 8,1 millions d'habitants et un PIB par habitant de 890 USD, fait face à de lourds défis socio-économiques. Ces conditions limitent sa capacité à financer des solutions de transport durable.

Secteur des transports : Crucial pour l'économie (7% du PIB), le secteur souffre de la dépendance aux véhicules individuels, notamment les 2-3 roues, qui augmentent les problèmes de congestion, de pollution et de sécurité routière.

Urbanisation rapide et désorganisée : L'urbanisation, en particulier à Lomé, provoque une croissance des déplacements pendulaires et des problèmes liés à la congestion et aux émissions.

Transport public inefficace : Le système public (SOTRAL) ne représente qu'une faible part des déplacements et est confronté à de nombreux problèmes d'efficacité, favorisant les taxis-motos et les véhicules privés.

Contexte général 2/3

Rôle du secteur privé : Bien que le secteur privé joue un rôle majeur dans les investissements à petite échelle, il manque un modèle de partenariat public-privé pour financer un système de transport urbain durable.

Obstacles à la transition vers une mobilité durable : Le pays rencontre des limitations financières, des faiblesses institutionnelles et un manque de capacité technique pour mettre en place des systèmes de transport écologiques à grande échelle.

Problèmes environnementaux et sanitaires : Les émissions de CO₂ du secteur des transports représentent 73,67% des émissions totales de l'énergie en 2018. Le secteur contribue également à des accidents de la route et des maladies respiratoires dues à la pollution.

Contexte général 3/3

- **Stratégie de mobilité durable** : La stratégie propose de :
 - Impliquer les acteurs publics, privés et les communautés locales.
 - Promouvoir la collaboration entre secteurs et renforcer les capacités institutionnelles.
 - Encourager les partenariats public-privé et l'investissement dans des infrastructures et des véhicules écologiques.
 - Soutenir une croissance économique durable et réduire les émissions de gaz à effet de serre.

II. OBJECTIF

Objectif du document

- **Objectif principal de la stratégie** : Réussir la transition vers un système de mobilité durable au Togo en impliquant activement les parties prenantes, en bâtissant un consensus et en favorisant une appropriation collective des initiatives de mobilité durable.
- **Structure des interactions** : Garantir des interactions structurées, inclusives et adaptées aux besoins des différents groupes, tout en tenant compte des implications sociales, économiques et environnementales de la transition.
- **Coordination efficace** : Assurer une coordination fluide entre les acteurs gouvernementaux, les communautés locales et les opérateurs privés.
- **Fonctionnement de la stratégie** :
 - **Structurer les interactions** : Créer des processus participatifs pour recueillir les contributions des parties prenantes.
 - **Harmoniser les actions** : Créer un cadre pour coordonner les initiatives et les aligner avec les priorités de la mobilité durable.
 - **Suivi et évaluation** : Proposer des mécanismes de suivi pour évaluer l'efficacité des actions et résoudre les défis de manière proactive.
 - **Relations publiques et institutionnelles** : Orienter les interactions avec les médias, le public et les partenaires internationaux pour garantir des messages cohérents.
- **Impact attendu** : Maximiser l'impact des initiatives de mobilité durable en renforçant la compréhension, l'adhésion et la participation des parties prenantes, et établir un environnement collaboratif pour une mise en œuvre efficace et équitable des actions.

III. VISION ET OBJECTIFS DE LA STRATÉGIE D'ENGAGEMENT DES PARTIES PRENANTES POUR UNE MOBILITÉ DURABLE AU TOGO

Vision et objectifs de la stratégie d'engagement des parties prenantes pour une mobilité durable au Togo

Importance de la mobilité durable :
La mobilité durable est une réponse aux défis environnementaux, économiques et sociaux. Son succès dépend de l'implication des parties prenantes pour concevoir, mettre en œuvre et évaluer des politiques adaptées aux besoins locaux.

Contexte spécifique du Togo : La forte urbanisation et les besoins croissants en mobilité rendent l'intégration des parties prenantes essentielle pour la réussite des politiques de mobilité durable, en tenant compte des enjeux environnementaux.

Planification participative :

- **Cartographie des parties prenantes :** Identifier tous les acteurs concernés par les politiques de mobilité, incluant les ministères, les collectivités locales, les opérateurs économiques, et les citoyens.
- **Consultations inclusives :** Recueillir les avis des différents groupes, notamment par des forums urbains pour intégrer les perspectives des habitants des quartiers périphériques.
- **Scénarios prospectifs :** Utiliser des outils comme la modélisation des flux et les analyses d'impact pour définir des objectifs comme la réduction de la dépendance aux véhicules motorisés.
- **Cadre réglementaire adapté :** Établir des lois pour soutenir la mobilité durable, avec des incitations pour les transports publics et propres.

Vision et objectifs de la stratégie d'engagement des parties prenantes pour une mobilité durable au Togo

Mise en œuvre collaborative :

- **Renforcement des capacités institutionnelles** : Former les administrations locales et leur fournir des ressources techniques pour gérer des projets de mobilité durable.
- **Développement d'infrastructures adaptées** : Créer des infrastructures multimodales, comme des gares intermodales et des pistes cyclables sécurisées.
- **Intégration des technologies intelligentes** : Utiliser des solutions numériques pour améliorer la gestion du trafic et l'efficacité des services de transport.
- **Soutien au secteur privé** : Encourager les partenariats public-privé pour financer des initiatives écologiques, telles que le transport électrique et le partage de véhicules.
- **Implication communautaire** : Sensibiliser les populations locales aux bénéfices de la mobilité durable et encourager les comportements respectueux de l'environnement par des campagnes et incitations.

Suivi et évaluation intégré :

- **Indicateurs de performance** : Mesurer la réduction des émissions de CO2, l'augmentation des usagers du transport public, et la satisfaction des utilisateurs.
- **Observatoire national de la mobilité** : Créer un organe pour collecter et analyser des données sur les infrastructures et les impacts environnementaux.
- **Engagement des citoyens** : Mettre en place des mécanismes de retour d'information pour associer les usagers à l'évaluation des politiques.
- **Adaptation en temps réel** : Ajuster les actions en fonction des données collectées pour maximiser leur efficacité.

Vision et objectifs de la stratégie d'engagement des parties prenantes pour une mobilité durable au Togo

Vision globale : Le Togo doit adopter une approche holistique pour la transition vers une mobilité durable, avec une planification rigoureuse, une mise en œuvre collaborative, et un suivi dynamique. Cela permettra au Togo de relever les défis de modernisation des transports et de devenir un modèle régional en matière de mobilité durable, tout en contribuant aux objectifs de développement durable.

IV. IDENTIFICATION ET ENJEUX DES GROUPES DE PARTIES PRENANTES POUR LA TRANSITION VERS LA MOBILITÉ DURABLE

Identification et enjeux des groupes de parties prenantes pour la transition vers la mobilité durable

Décideurs politiques / Classe politique :

- Rôle crucial dans l'orientation des politiques publiques et la transition vers la mobilité durable.
- Doivent équilibrer les intérêts à court terme et les initiatives à long terme.
- Enjeux : convaincre des mesures impopulaires, définir une vision stratégique équitable et incarner un leadership fort.
- Difficultés : résistances internes, pressions électorales et investissements visibles à court terme.

Départements / Institutions du gouvernement / Collectivités territoriales :

- Chargés de la coordination intersectorielle entre ministères pour garantir une approche intégrée.
- Problèmes : fragmentation des responsabilités, faible capacité à collecter et analyser des données, dépendance aux financements externes.

Universités et établissements d'enseignement :

- Joue un rôle clé dans la formation et la recherche pour une mobilité durable.
- Enjeux : intégrer la mobilité durable dans les curricula et développer des solutions locales adaptées.
- Difficultés : manque de financement pour la recherche et absence de partenariats solides entre secteurs public et privé.

Identification et enjeux des groupes de parties prenantes pour la transition vers la mobilité durable

Organisations de la société civile :

- Sensibilise, plaide et joue un rôle de médiateur entre communautés et décideurs.
- Enjeux : promouvoir des solutions inclusives et défendre les droits des groupes marginalisés.
- Difficultés : intérêts divergents, faible structuration des associations d'utilisateurs, méfiance envers les projets publics.

Secteur privé :

- Essentiel pour l'innovation technologique et les partenariats public-privé dans la mobilité durable.
- Enjeux : investir dans des solutions innovantes, développer des infrastructures durables et s'engager sur la responsabilité sociale.
- Difficultés : coûts initiaux élevés, résistance des acteurs traditionnels et manque de soutien financier.

Organismes internationaux de recherche :

- Apportent une expertise et des technologies avancées pour améliorer les systèmes de transport.
- Difficultés : complexité d'adaptation aux réalités locales et manque de plateformes pour un transfert effectif des technologies.

Identification et enjeux des groupes de parties prenantes pour la transition vers la mobilité durable

Partenaires internationaux pour le développement :

- Apportent soutien financier et technique pour la transition vers la mobilité durable.
- Difficultés : exigences rigoureuses des financements, divergences entre priorités locales et internationales, faible appropriation des projets par les acteurs locaux.

Institutions financières internationales :

- Soutiennent financièrement les projets de transport durable en mobilisant des ressources et en définissant des critères de durabilité.
- Difficultés : complexité des processus financiers, manque d'adaptation aux réalités locales, tendance à privilégier les grands projets visibles.

Chercheurs / scientifiques :

- Fournissent des données et analyses pour orienter les politiques publiques en matière de mobilité durable.
- Difficultés : manque de financements pour des études approfondies et déconnexion entre recherches locales et décisions politiques.

Le grand public :

- Bénéficiaire et acteur des initiatives de mobilité durable.
- Enjeux : garantir l'accès à des services de transport durables et encourager l'adoption de comportements durables.
- Difficultés : faible sensibilisation, résistance au changement et coût élevé des alternatives durables.

Classification des différents groupes de parties prenantes

Secteur Public	Secteur Privé	Organisations de la société civile
• Ministres et cabinets (exécutif) Fonctionnaires et départements (bureaucratie) ; • Représentants élus (pouvoir législatif) ; • Tribunaux (pouvoir judiciaire) ; • Partis politiques ; • Gouvernements locaux /conseils régionaux et Municipaux ; • Organismes internationaux (Banque mondiale, Système des Nations Unies, etc.)	• Sociétés et entreprises	• Médias • Leaders religieux et communautaires • Écoles et universités • Mouvements sociaux et groupes de pression; • Associations d'entreprises • Syndicats • ONG nationales • ONG internationales

V. PRINCIPES DIRECTEURS POUR L'ENGAGEMENT DES PARTIES PRENANTES

Principes directeurs pour l'engagement des parties prenantes



- **Transparence :**
 - La transparence est essentielle pour un engagement réussi.
 - Communication proactive sur les objectifs, étapes et résultats des projets de mobilité durable.
 - Mise en place de mécanismes accessibles, tels que des portails numériques, pour diffuser les informations essentielles.
 - Importance d'avoir un dialogue ouvert avec les citoyens et parties prenantes par des sessions régulières de questions-réponses.
- **Inclusivité :**
 - Tous les groupes, y compris les marginalisés (zones rurales, femmes, jeunes, personnes à mobilité réduite), doivent être intégrés dans le processus de planification et de mise en œuvre.
 - Les préoccupations de genre et de mobilité doivent être prises en compte dans l'accessibilité et la sécurité des infrastructures.
 - Organisation de consultations accessibles et représentatives pour intégrer les besoins de tous.
- **Respect mutuel :**
 - Chaque voix doit être entendue et valorisée pour instaurer un climat de confiance entre les différents acteurs.
 - Importance de voir les parties prenantes non pas comme des obstacles mais comme des partenaires stratégiques.
 - Mise en place de cadres de concertation pour résoudre les divergences dans un esprit de collaboration.

Principes directeurs pour l'engagement des parties prenantes

■ Engagement significatif :

- Les parties prenantes doivent jouer un rôle réel dans la définition des orientations stratégiques et la prise de décision.
- Au-delà de la consultation, les contributions doivent influencer directement les résultats.
- Mise en place d'outils pour recueillir les besoins des communautés et les intégrer dans les projets de transport.

■ Responsabilité :

- Les parties prenantes doivent rendre compte de leurs engagements.
- Création de cadres de suivi solides, avec des rapports publics réguliers sur les progrès.
- Mise en place d'un observatoire indépendant pour évaluer impartialement les initiatives et garantir la transparence.

■ Adaptabilité :

- La transition vers la mobilité durable nécessite une capacité à s'adapter aux réalités changeantes et à gérer la résistance au changement.
- Mise en œuvre de projets pilotes pour ajuster rapidement les actions en fonction des résultats observés.
- Renforcement de la capacité des parties prenantes à s'adapter aux contextes et enjeux variés.

■ Ne pas nuire :

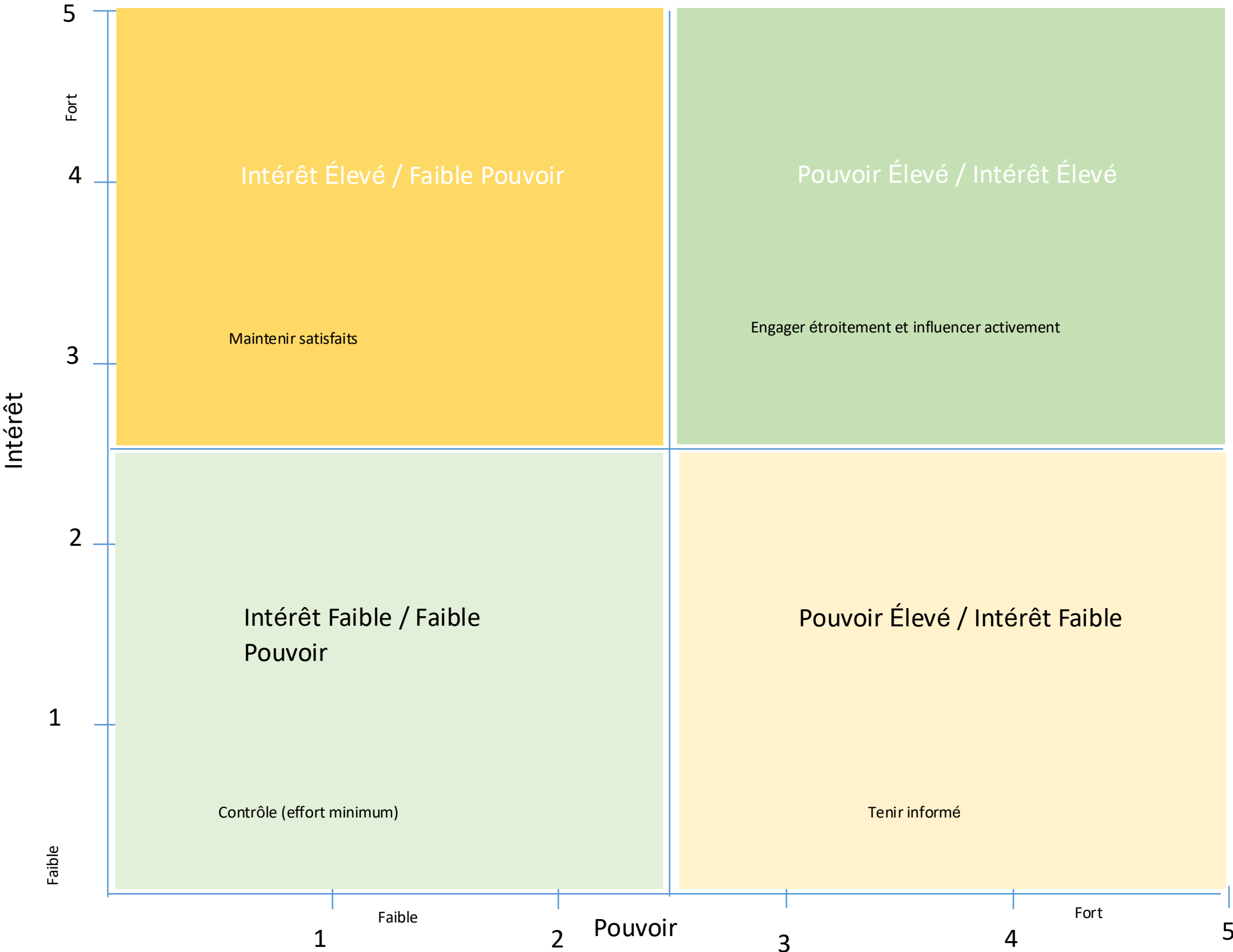
- Minimisation des impacts négatifs sur les communautés et l'environnement.
- Évaluation et atténuation des effets indésirables des projets (déplacements forcés, impacts environnementaux, inégalités sociales).
- Assurer que les projets respectent les droits fondamentaux et préservent l'environnement.

■ Amélioration continue :

- Évaluation régulière des initiatives et intégration des leçons apprises pour améliorer les projets futurs.
- Révision des stratégies d'engagement en fonction des retours d'expérience et des études d'impact.
- Objectif d'améliorer la qualité des projets et renforcer la confiance des parties prenantes.

VI. STRATÉGIE D'ENGAGEMENT POUR LA TRANSITION VERS UNE MOBILITÉ DURABLE

1. Matrice intérêt / Pouvoir



1. Matrice intérêt / Pouvoir...

Intérêt Fort/Pouvoir Faible		Intérêt Fort/Pouvoir Fort
Direction de la Recherche et du Développement de l'Energie (DRDE) et Direction Générale de l'Energie (DGE)	Syndicats de transport urbain de passagers par taxis, taxi-motos et tricycles notamment union des syndicats de conducteurs de taxis (USYCOT) et Collectif des organisations syndicales de taxi-motos et tricycle (COSTT)	Organes rattachés à la Présidence et au Premier Ministre : Cellule Présidentielle d'exécution et de suivi des Projets Prioritaires (CPES)
Direction Générale de l'Urbanisme	Sociétés de transport de passagers interurbains et inter-état	Ministère des Transports Routiers, aériens et ferroviaires
Ministère des pistes rurales et de désenclavement (MPRD) à travers sa direction technique	Société Togo rails	Ministère de l'Environnement et des Ressources Forestières
Ministère de la Santé, de l'Hygiène Publique et de l'Accès Universel aux Soins (MSHPAUS)	Togo Invest	Ministère de la Planification, du Développement et de la Coopération
Faitière patronale togolaise des transporteurs routiers (FP2TR)	Société nouvelle de phosphate du Togo (SNPT)	Ministère de l'Administration Territoriale, de la Décentralisation et de la Chefferie Coutumière
Chambre de commerce et industrie du Togo (CCIT)	Agence nationale de la météorologie du Togo (ANAMET)	Direction Générale des Travaux Publics (DGTP)

1. Matrice intérêt / Pouvoir...

Société d'exploitation de guichet unique pour le commerce extérieur au Togo (SEGUCE-Togo)	Direction des affaires maritimes (DAM)	Ministère de l'Économie Maritime et de la Protection
Société autonome de financement de l'entretien routier (SAFER)	Partenaires techniques et financiers tels que la Banque mondiale, l'union européenne, la société financière internationale, la banque africaine de développement etc.	Port Autonome de Lomé (PAL)
Plateformes de chargement du fret telles que la plateforme industrielle d'Adétikopé (PIA), WACEM, CIMTOGO, Togo-Terminal, LCT etc.		Agence nationale de l'aviation civile (ANAC)
Syndicats de transporteurs et conducteurs de transport de marchandises tels qu'union des transporteurs du Togo (UNATROT) et union des routiers du Togo (URT)	Entreprises d'importation et de vente et loueur de véhicules	Société aéroportuaire de Lomé-Tokoin (SALT)
Sociétés de transport de marchandises	Entreprises de vente de carburants et de lubrifiants	Autorité de sûreté de l'aéroport international Gnassingbé Eyadéma (ASAIGE)

1. Matrice intérêt / Pouvoir...

Société de Transport de Lomé (SOTRAL)	Banques	Autorité compétente notamment le Conseiller pour la mer, le ministre chargé des affaires maritimes et le Préfet maritime
Agence Nationale de Gestion de l'Environnement (ANGE)	Assembleurs de véhicules y compris les véhicules électriques au Togo	
Autorité de régulation de l'électricité (ARSE)	Opérateurs de plateformes Internet pour la mobilité : GOZEM, BKG Speed, Kligo etc.	
Société Togo d'Électricité Energie (CEET)	Sociétés concessionnaires automobiles représentants les constructeurs notamment MAN, DIWA international, CFAO, SINOTRUCK etc.	
Communauté Électrique du Bénin (CEB)	Organisations de la société civile ; ONG ayant un lien avec l'environnement et les transports, Associations d'usagers des transports	
Institutions de recherche et de formation dans le secteur des transports	Agence Togolaise pour l'Électrification Rurale et les Énergies Renouvelables	
		Médias nationaux et internationaux

1. Matrice intérêt / Pouvoir...

Intérêt Faible/Pouvoir Faible	Intérêt Faible / Pouvoir Fort
Ministère du Développement à la Base, de l'Inclusion Financière, de la Jeunesse et de l'Emploi des Jeunes	Office Togolais des Impôts Recettes (OTR)
Conseil National des Chargeurs du Togo (CNCT)	
Entreprises du bâtiment et des travaux publics	
Ministère de la Promotion des Investissements	
Ministère du Commerce, de l'Artisanat et de la Consommation Locale	

2. Stratégie d'engagement des parties prenantes

Catégorie d'Acteurs	Stratégie d'Engagement
Intérêt Fort / Pouvoir Fort	Nouer des partenariats Stratégiques en collaborant avec ces acteurs clés pour la mise en œuvre des projets et la définition des priorités programmatiques.
	Organiser des consultations de Haut Niveau notamment à travers des ateliers et forums avec des décideurs politiques et économiques pour influencer les décisions stratégiques.
	Mener un suivi régulier et développer des outils de reporting en impliquant ces parties prenantes dans les comités de suivi pour garantir une communication transparence.
	Impliquer ces parties prenantes dans toutes les phases phase de conception et d'innovation des solutions pour le transport durable à travers le développement de stratégies de éco-conception et Co-innovation
Intérêt Fort / Pouvoir Faible	Organiser des campagnes spécifiques de sensibilisation et d'information pour mettre en avant les avantages de la mobilité durable.
	Organiser des séances de consultations participatives à travers des groupes et forum de discussion pour recueillir des avis et préoccupations.
	Organiser des séances de renforcement des capacités pour renforcer les compétences nécessaires à la transition vers la mobilité durable.
	Développer le réseautage et la collaboration en organisant des événements pour permettre à ces parties prenantes de se connecter avec d'autres acteurs.

2. Stratégie d'engagement des parties prenantes...



Intérêt Faible / Pouvoir Faible	Organiser une campagne de sensibilisation Générale pour informer les acteurs sur les enjeux de la mobilité durable.
	Organiser des sessions participatives au niveau local pour intégrer les préoccupations spécifiques de ces parties prenantes.
	Mettre en place un processus pour s'assurer que ces parties prenantes aient une opportunité de contribuer, même de manière indirecte.
Intérêt Faible / Pouvoir Fort	Organiser des consultations occasionnelles à travers des sessions périodiques pour recueillir des feedbacks
	Organiser un dialogue structuré pour permettre à cette catégorie de parties prenantes pour comprendre et discuter des enjeux de la mobilité durable.
	Recueillir des feedbacks lors des différentes phases de planification, mise en œuvre et suivi-évaluation pour ajuster les actions

3. Identification des besoins des catégories des parties prenantes et réponses à ses besoins

☐ Analyse des besoins des parties prenantes

Groupe de parties prenantes	Risques et impacts	Activités principales	Besoins des parties prenantes	Réponses possibles aux besoins identifiés
Décideurs politiques / politiciens	- Perte de soutien électoral en cas de réformes impopulaires, comme l'augmentation des taxes sur les carburants polluants ou les restrictions d'accès aux véhicules individuels.	- Élaboration et adoption de politiques publiques favorables à la mobilité durable.	- Formation sur les impacts économiques, sociaux et environnementaux des politiques de mobilité durable.	- Séminaires de sensibilisation et de formation.
	- Résistance de groupes influents aux décisions de transition.	- Mobilisation de ressources nationales et internationales pour financer des projets.	- Accès à des données fiables pour appuyer leurs discours.	- Rapports d'évaluation périodiques sur l'impact des politiques adoptées.
	- Réticence à engager des investissements à long terme avec des résultats peu visibles à court terme.	- Supervision des programmes stratégiques.	- Accompagnement dans la communication des bénéfices auprès des électeurs.	- Ateliers de co-crédation de visions stratégiques avec les autres parties prenantes.
	- Manque de sensibilisation aux bénéfices stratégiques de la mobilité durable.		- Mise à disposition d'outils pour prioriser les investissements dans des solutions durables.	- Rencontres bilatérales avec des experts internationaux pour un appui technique personnalisé.

Départements/institutions gouvernementales	- Absence de coordination entre les ministères (Transports, Environnement, Urbanisme, Énergie), entraînant des doublons ou des conflits d'objectifs.	- Planification, mise en œuvre et suivi des politiques publiques de mobilité durable.	- Programmes de renforcement des capacités pour le personnel technique et administratif.	- Création de comités interministériels dédiés à la mobilité durable.
	- Insuffisance de compétences techniques et humaines pour mettre en œuvre des projets complexes.	- Coordination intersectorielle entre les différents ministères.	- Mise en place de systèmes d'information partagés entre ministères.	- Organisation de formations techniques pour le personnel des institutions.
	- Faible capacité à collecter, analyser et utiliser les données sur la mobilité.	- Rédaction de cadres réglementaires.	- Clarification des rôles et responsabilités de chaque institution dans la mise en œuvre de projets transversaux.	- Développement d'un cadre de gouvernance clair pour les projets multi-acteurs.
	- Retards dans l'exécution des projets dus à des contraintes administratives.		- Accès à des fonds pour recruter des consultants spécialisés.	- Mise en place de bases de données communes et accessibles.
Universités et centres de formation	- Faible inclusion des concepts de mobilité durable dans les programmes académiques.	- Conception de programmes éducatifs et de recherche sur la mobilité durable.	- Financement pour des projets de recherche liés aux défis locaux (mobilité rurale, solutions bas carbone).	- Partenariats académiques avec des organismes internationaux et des entreprises locales.

	- Manque de financements pour des recherches appliquées spécifiques au contexte togolais.	- Développement de collaborations internationales pour accéder à des ressources et technologies avancées.	- Accès à des données opérationnelles pour appuyer leurs travaux.	- Subventions pour soutenir des initiatives de recherche locale.
	- Difficulté à collaborer avec les institutions publiques et privées pour développer des solutions concrètes.	- Sensibilisation des étudiants.	- Création de ponts entre le monde académique et les secteurs public et privé.	- Organisation de colloques nationaux pour présenter les résultats de recherche et sensibiliser les acteurs publics et privés.
	- Faible diffusion des résultats de recherche auprès des décideurs et des communautés.		- Intégration de la mobilité durable dans les curricula.	- Création de centres d'excellence locaux.
Société civile, associations professionnelles et usagers	- Conflits d'intérêts entre les différents groupes, comme les syndicats de transporteurs opposés à certaines régulations et les associations d'usagers demandant des tarifs accessibles.	- Mobilisation des communautés pour promouvoir la mobilité durable.	- Espaces d'expression et de consultation réguliers.	- Organisation de forums multipartites pour aligner les intérêts divergents.

	- Faible structuration et coordination des associations, limitant leur influence dans le débat public.	- Défense des intérêts des usagers et des groupes marginalisés.	- Canaux structurés pour gérer les conflits entre groupes aux intérêts divergents.	- Mise en place de plateformes numériques pour recueillir les avis et préoccupations des citoyens.
	- Méfiance envers les initiatives publiques en raison d'un historique de projets mal exécutés.	- Plaidoyer pour des politiques inclusives et équitables.	- Soutien à la structuration des associations locales et nationales.	- Formation des leaders associatifs sur les enjeux de mobilité durable.
			- Transparence des projets pour renforcer la confiance dans les initiatives publiques.	- Inclusion des associations dans les processus décisionnels.
Organisations du secteur privé	- Résistance des opérateurs traditionnels (transporteurs conventionnels, chauffeurs de moto-taxis) face à des innovations perçues comme menaçantes.	- Développement d'infrastructures et technologies de transport durable.	- Incitations fiscales pour les investissements durables.	- Établissement de PPP avec des obligations partagées.
	- Risques financiers liés à des investissements élevés dans des infrastructures ou technologies nouvelles.	- Fourniture de services innovants (covoiturage, plateformes numériques, etc.).	- Cadre réglementaire clair et stable pour sécuriser les investissements.	- Consultations régulières pour inclure le secteur privé dans la planification des politiques.

	- Difficulté à anticiper les bénéfices à long terme de solutions durables.	- Participation aux partenariats public-privé.	- Accès facilité aux financements nationaux et internationaux.	- Organisation de concours d'innovation pour encourager les solutions locales.
	- Manque de coordination avec les acteurs publics pour aligner les objectifs.		- Soutien à l'innovation locale pour développer des solutions adaptées au marché.	- Rencontres sectorielles pour coordonner les initiatives avec les opérateurs existants.
Organismes internationaux de recherche	- Difficulté à adapter les méthodologies internationales aux spécificités locales.	- Transfert de technologies et méthodologies avancées.	- Collaboration renforcée avec les universités et instituts locaux.	- Organisation d'ateliers de transfert de connaissances.
	- Résultats de recherche sous-utilisés dans les prises de décision nationales.	- Collaboration avec des institutions nationales pour tester des solutions locales.	- Accès à des données fiables et représentatives.	- Mise en œuvre de projets de recherche conjoints avec les acteurs locaux.
	- Faible interaction avec les institutions locales, limitant le transfert de connaissances.	- Évaluation de l'impact des politiques publiques.	- Diffusion des résultats de recherche auprès des décideurs et des communautés locales.	- Diffusion des rapports techniques dans un langage accessible.
			- Co-financement pour tester des solutions locales à partir des résultats de recherche internationale.	- Création de groupes d'experts locaux pour valoriser les résultats de la recherche internationale.
Partenaires internationaux pour le développement	- Conditionnalités perçues comme restrictives pour les autorités locales.	- Financement et appui technique des projets de mobilité durable.	- Aligner les priorités locales sur les objectifs des bailleurs.	- Ateliers conjoints pour co-construire les priorités des projets.

	- Difficulté à aligner les priorités des partenaires avec les besoins réels des communautés.	- Renforcement des capacités institutionnelles locales.	- Suivi transparent de l'utilisation des fonds.	- Mécanismes de suivi partagés pour garantir la transparence.
	- Risques de non-appropriation des projets par les acteurs locaux, limitant leur durabilité.	- Promotion des normes internationales en matière de durabilité sociale et environnementale.	- Implication des partenaires dès la phase de conception des projets.	- Missions d'assistance technique.
			- Rapport régulier sur l'impact des initiatives financées.	- Réunions régulières pour ajuster les projets en fonction des évolutions locales et internationales.
Institutions financières internationales	- Manque de structuration des projets locaux, rendant difficile leur financement.	- Financement des infrastructures de mobilité durable.	- Assistance technique pour structurer des projets alignés avec les critères de durabilité.	- Formations techniques sur les mécanismes de financement durable.
	- Perception de risques élevés, freinant les investissements dans des initiatives innovantes.	- Structuration des projets pour les rendre bancables.	- Réduction des risques grâce à des garanties partielles.	- Création de plateformes de co-financement entre IFI et acteurs locaux.
	- Difficulté à mobiliser des financements privés pour compléter les fonds publics.	- Mobilisation de fonds privés via des mécanismes de co-financement.	- Promotion de financements innovants (obligations vertes, fonds de transition énergétique).	- Évaluation conjointe des risques.
	- Faible compréhension des critères de durabilité par les porteurs de projet locaux.		- Développement de partenariats avec des banques locales pour élargir l'accès au crédit.	- Assistance à la rédaction de projets pour répondre aux critères internationaux.

Chercheurs / scientifiques	- Manque de reconnaissance des résultats de recherche dans les décisions publiques.	- Développement de modèles de transport durable adaptés aux réalités locales.	- Accès à des financements spécifiques pour la recherche appliquée.	- Intégration des chercheurs dans les comités consultatifs.
	- Insuffisance de financements pour mener des études approfondies.	- Suivi des impacts des politiques publiques.	- Collaboration avec les décideurs pour orienter les priorités de recherche.	- Création de plateformes pour partager les données et résultats.
	- Faible interaction avec les acteurs opérationnels, limitant l'applicabilité des solutions développées.	- Production de données fiables pour orienter les décideurs.	- Partage des résultats avec un public élargi pour maximiser leur impact.	- Événements pour vulgariser les recherches auprès des décideurs et du grand public.
			- Infrastructure de recherche modernisée pour produire des données de qualité.	- Appui technique pour structurer des projets de recherche en réponse aux besoins locaux.
Grand public / Groupes communautaires	- Méfiance vis-à-vis des projets gouvernementaux en raison d'un manque de transparence.	- Adoption de modes de transport actifs (marche, vélo) et collectifs.	- Sensibilisation aux avantages économiques et sociaux de la mobilité durable.	- Campagnes d'information ciblées via les médias locaux.
	- Coût élevé des solutions de mobilité durable pour les ménages modestes.	- Participation aux consultations locales.	- Offres de transport accessibles financièrement.	- Organisation de consultations locales pour recueillir leurs besoins.
	- Résistance au changement liée à des habitudes bien ancrées (ex : utilisation des taxi-motos malgré leurs impacts environnementaux).	- Expression des besoins spécifiques pour garantir l'inclusion sociale.	- Canaux clairs pour exprimer leurs attentes et préoccupations.	- Participation citoyenne dans les comités de pilotage.
			- Garantie de la sécurité et du confort dans les solutions proposées.	- Démonstrations sur les bénéfices des solutions durables grâce à des projets pilotes dans leurs communautés.

3. Identification des besoins des catégories des parties prenantes et réponses à ses besoins

- **Sensibilisation et communication :**
 - Lancer des campagnes de sensibilisation pour expliquer les bénéfices de la mobilité durable.
 - Utiliser des supports adaptés (médias locaux, plateformes numériques, réunions communautaires) pour toucher toutes les couches sociales.
- **Consultations participatives :**
 - Organiser des ateliers et forums avec les différents acteurs pour recueillir leurs besoins, préoccupations et suggestions.
 - Assurer une représentation équilibrée des groupes sociaux, géographiques et économiques.
- **Création de partenariats :**
 - Mettre en place des partenariats public-privé pour financer et développer des infrastructures durables.
 - Encourager la collaboration avec les Organisations Non Gouvernementales et les organisations internationales pour bénéficier de leur expertise technique et financière.
- **Formation et renforcement des capacités :**
 - Former les acteurs publics et privés sur les concepts et outils de la mobilité durable.
 - Accompagner les syndicats de transporteurs dans la transition vers des solutions moins polluantes.

VII. MISE EN ŒUVRE PROGRESSIVE DE LA STRATÉGIE

1. Chronogramme de mise en œuvre de la stratégie...

Phase	Objectif	Activités Principales	Parties Prenantes Impliquées
Court Terme (0-6 mois)	Sensibiliser et mobiliser les parties prenantes sur les objectifs du projet.	Séminaires de lancement. Consultations initiales. Ateliers de formation. Création de comités consultatifs.	Décideurs politiques, Ministères, Secteur privé, Société civile, Usagers
Moyen Terme (6-18 mois)	Tester des solutions concrètes et engager les acteurs dans des projets pilotes de mobilité durable.	- Lancer des projets pilotes (zones piétonnes, corridors de bus électriques). - Renforcer la communication et la sensibilisation. - Suivi de l'engagement des parties prenantes.	Usagers, Autorités locales, Acteurs privés, Société civile

1. Chronogramme de mise en œuvre de la stratégie...



Long Terme (18-36 mois)	Institutionnaliser les projets réussis et renforcer la durabilité des actions entreprises.	- Extension des projets pilotes à plus grande échelle. - Renforcement des capacités institutionnelles. - Évaluation des résultats à long terme.	Ministères, Partenaires privés, Autorités locales, Partenaires internationaux
Tout au long de la mise en œuvre	Assurer un suivi régulier et ajuster la stratégie en fonction des retours.	- Suivi des progrès via des indicateurs de performance. - Ajustement des politiques et projets en fonction des retours.	Toutes les parties prenantes impliquées

2. Plan de communication

Pour réussir la transition vers une mobilité durable, il est crucial de développer un plan de communication adapté aux différentes parties prenantes (secteurs public, privé et société civile), afin de garantir que les informations soient claires, accessibles et engageantes, tout en facilitant leur participation active.

a. Adapter les Messages pour Chaque Groupe Cible...

Catégorie de Parties prenantes	Parties Prenantes	Objectifs de Communication	Messages Clés	Canaux / Outils de Communication Potentiels
Secteur Public	Ministres et cabinets (exécutif) - Fonctionnaires et départements (bureaucratie) Représentants élus (pouvoir législatif) Tribunaux (pouvoir judiciaire) Partis politiques Gouvernements locaux / conseils régionaux et municipaux Organismes internationaux (Banque mondiale, Système des Nations Unies, etc.)	Sensibiliser à la nécessité d'une planification cohérente de la mobilité durable au niveau local et national. Mobiliser les acteurs gouvernementaux pour qu'ils soient des agents du changement. Promouvoir une coordination interinstitutionnelle pour des politiques intégrées de mobilité.	La mobilité durable contribue à réduire la congestion, la pollution et les inégalités. Il est impératif de planifier la mobilité verte au niveau national pour réduire les émissions de GES et améliorer la qualité de l'air. La transition vers une mobilité verte est nécessaire pour atteindre les objectifs environnementaux et de développement durable.	Réunions formelles, courriels, vidéoconférences, séminaires de formation, et tables rondes Bulletins d'information internes. Site Web gouvernementaux et médias sociaux pour les annonces publiques. Rapports d'évaluation périodiques.

a. Adapter les Messages pour Chaque Groupe Cible...

Secteur Privé	Sociétés entreprises Associations d'entreprises	et Informer sur l'importance des investissements dans la mobilité durable. Encourager le secteur privé à s'engager dans des partenariats public-privé pour financer des projets de transport durable.	Investir dans la mobilité durable ouvre des opportunités de marché à long terme tout en contribuant à la réduction des coûts d'exploitation et des émissions. Le secteur privé doit être acteur clé dans la mise en œuvre de solutions de mobilité durable, telles que les véhicules électriques et le transport à la demande. La collaboration avec les gouvernements permet d'atteindre des objectifs communs de durabilité.	Ateliers sectoriels, tables rondes avec les dirigeants d'entreprises ; Partenariats public-privé via des séminaires, conférences. Plateformes numériques de collaboration et réseaux sociaux professionnels.
---------------	--	--	---	---

a. Adapter les Messages pour Chaque Groupe Cible...

Organisations de la société civile	Médias Leaders religieux et communautaires Écoles et universités Mouvements sociaux et groupes de pression Syndicats ONG nationales ONG internationales	Promouvoir la sensibilisation et l'implication des citoyens dans les projets de mobilité durable. Engager des actions de mobilisation sociale et de plaidoirie pour influencer les politiques publiques en faveur de la transition énergétique et de la mobilité durable.	La mobilité durable améliore la qualité de vie des citoyens en réduisant la pollution et les émissions de CO2. L'engagement citoyen est essentiel pour que les projets de mobilité durable soient efficaces et adaptés aux besoins réels des communautés locales. La mise en œuvre de projets durables nécessite la participation active des communautés locales et des Organisations Non Gouvernementales.	Campagnes médiatiques sur les radios locales, télévision, et journaux. Plateformes numériques et réseaux sociaux pour informer et mobiliser les communautés. Événements communautaires, forums, ateliers participatifs, et réunions publiques pour l'engagement direct avec les citoyens.
------------------------------------	---	--	--	---

b. Identifier les Moyens de Communication les Plus Efficaces



■ Secteur Public :

- Réunions formelles et courriels sont essentiels pour sensibiliser les décideurs politiques et les fonctionnaires, afin qu'ils comprennent l'importance de la mobilité durable.
- Sites Web gouvernementaux et médias sociaux pour des annonces publiques sont cruciaux pour diffuser les progrès des politiques et renforcer l'engagement.
- Rapports d'évaluation périodiques pour informer les parties prenantes de l'impact des actions entreprises.

■ Secteur Privé :

- Organiser des ateliers sectoriels et des tables rondes pour impliquer directement les entreprises dans le processus de décision.
- Partenariats public-privé à travers des séminaires pour renforcer la collaboration avec les entreprises et les aider à comprendre les avantages d'investir dans des solutions de transport durable.

■ Organisations de la Société Civile :

- Utiliser les médias locaux (radios, TV, presse) pour toucher une large audience et sensibiliser les citoyens aux enjeux de la mobilité durable.
- Plates-formes numériques et réseaux sociaux comme Facebook, Twitter, ou Instagram pour atteindre un public jeune et dynamique.
- Organiser des événements communautaires pour engager directement les citoyens et créer des alliances locales en faveur des projets de mobilité durable.

c. Intégrer des Modules sur la Mobilité Durable dans les Programmes Scolaires et Universitaires



- **Programmes Scolaires :**

- Sensibiliser les jeunes dès l'école primaire et secondaire aux bienfaits de la mobilité verte, des modes de transport actifs (comme la marche et le vélo), et des réductions des émissions de Gaz à Effet de Serre.
- Organiser des ateliers éducatifs et des concours sur des thématiques liées à la mobilité durable, impliquant les enfants dans des initiatives pratiques.

- **Programmes Universitaires :**

- Introduire des modules académiques sur la mobilité durable, l'urbanisme vert, et les technologies de transport propres dans les cursus universitaires.
 - Promouvoir des partenariats de recherche entre universités et entreprises pour développer des solutions locales aux défis de la mobilité au Togo.
- 

3. Gestion des conflits et des résistances au changement

a. Anticipation des Objections : Identifier les Sources Potentielles de Résistance et Préparer des Réponses Adaptées

■ Syndicats de Transporteurs :

• Objections possibles :

- Crainte de la **réduction des revenus** en raison de la transition vers des véhicules électriques ou des modes de transport plus efficaces, entraînant une baisse de la demande pour les taxis traditionnels et les véhicules à combustibles fossiles.
- **Réticence à adopter des véhicules électriques** à cause des coûts élevés d'acquisition et de maintenance, ainsi que des infrastructures de recharge insuffisantes.

• Réponses adaptées :

- Proposer des **subventions** et des **prêts à faible taux d'intérêt** pour faciliter l'achat de véhicules électriques ou de solutions de transport plus écologiques.
- Créer des **programmes de formation** pour les chauffeurs de taxi et les transporteurs afin de les accompagner dans la transition, en leur montrant les **avantages économiques à long terme** des véhicules propres.
- Organiser des **séances d'information** régulières pour répondre aux préoccupations liées aux coûts et à la rentabilité des nouvelles technologies.

a. Anticipation des Objections : Identifier les Sources Potentielles de Résistance et Préparer des Réponses Adaptées....

■ Entreprises du secteur des transports et du secteur privé :

• Objections possibles :

- Inquiétudes concernant les **coûts de mise à niveau des infrastructures** (stations de recharge, équipement pour les véhicules électriques, etc.), et la **réduction de la flexibilité opérationnelle** en raison des nouvelles réglementations.
- Perception que les **réglementations plus strictes** (comme la piétonisation ou les zones à faibles émissions) vont limiter la **fréquentation des commerces** et nuire à leur rentabilité.

• Réponses adaptées :

- Développer des **incitations fiscales** pour encourager l'investissement dans des infrastructures écologiques, telles que des **bornes de recharge** ou des **solutions de gestion de flottes vertes**.
- Mettre en œuvre des **zones commerciales écologiques** où les commerces bénéficient de **réductions fiscales** ou d'un **accès privilégié** dans des zones piétonnes ou avec un transport vert intégré.
- Offrir des **compensations économiques temporaires** pour les commerces dans les zones les plus touchées par les changements réglementaires.

■ Automobilistes (Propriétaires de Véhicules Privés) :

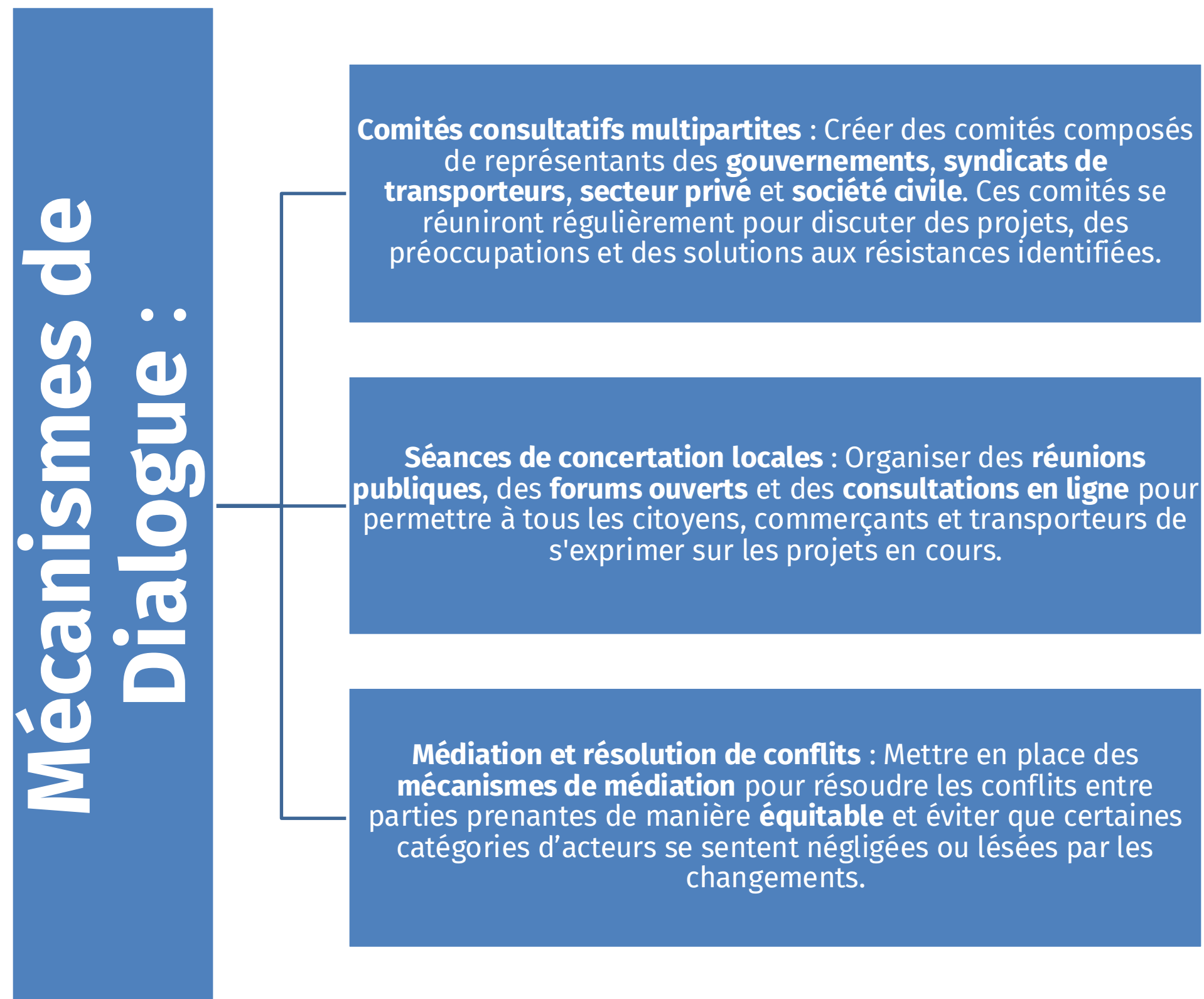
• Objections possibles :

- Résistance à l'augmentation des **taxes sur les carburants** ou à l'introduction de **restrictions d'accès aux véhicules privés** dans certaines zones urbaines.
- **Crainte du manque d'alternatives** adaptées et efficaces en termes de **transports publics** ou de solutions intermodales.

• Réponses adaptées :

- Fournir des **solutions de transport alternatives** de haute qualité, telles que des **zones réservées aux bus électriques**, un **réseau de vélos partagés** et des **infrastructures piétonnes** bien développées.
- Offrir des **incitations à la conversion** des véhicules vers des options plus écologiques (par exemple, **subventions pour l'achat de véhicules électriques**).
- Mettre en place des **plans de compensation** pour les propriétaires de véhicules affectés, notamment en finançant partiellement les coûts de conversion ou en offrant des **réductions d'impôts** pour les véhicules moins polluants.

b. Dialogue Structuré : Établir des Espaces de Dialogue pour Résoudre les Conflits de Manière Proactive



c. Mécanismes de Compensation : Prévoir des mesures pour accompagner les acteurs affectés négativement par les changements

Subventions et Prêts pour la Transition

- **Subventions pour l'achat de véhicules électriques** : Offrir des **subventions directes** ou des **prêts à faible taux d'intérêt** pour encourager les transporteurs à adopter des véhicules écologiques.
- **Subventions pour la mise à jour des infrastructures** : Fournir des **subventions et des crédits d'impôt** pour aider les entreprises à investir dans des infrastructures écologiques telles que les bornes de recharge ou des systèmes de gestion de flotte verte.

Formations et Support Technique

- **Programmes de formation** : Développer des **programmes de formation** pour les acteurs du secteur du transport afin de les aider à se familiariser avec les nouvelles technologies (par exemple, la gestion de flottes électriques, les technologies de recharge, etc.).
- **Soutien aux transporteurs** : Mettre en place un **accompagnement personnalisé** pour aider les transporteurs à convertir leurs flottes existantes en véhicules électriques et leur fournir les outils nécessaires pour s'adapter à ces changements.

Compensations Économiques Directes

- **Aides financières** pour les entreprises ou les travailleurs ayant des **pertes de revenus temporaires** en raison des réformes.
- **Réduction de certaines taxes** ou **financement partiel de la reconversion professionnelle** pour les travailleurs des secteurs affectés par la transition.

4. Suivi-évaluation et apprentissage continu

a. Indicateurs de Performance : Suivre des Indicateurs Précis

■ Réduction des Émissions de CO2 :

- Mesurer la **réduction des émissions de CO2** dues à l'adoption de véhicules électriques, à la promotion des **modes de transport doux** (vélo, marche) et à l'amélioration de l'efficacité énergétique des transports publics.
- **Indicateurs :**
 - Tonnes de CO2 émises par le secteur des transports avant et après les changements.
 - Pourcentage de réduction des émissions de CO2 suite à l'implémentation des projets pilotes (ex : bus électriques, zones piétonnes).

■ Augmentation de l'Utilisation des Transports Publics :

- Cette mesure permet de suivre la transition des **véhicules privés** vers des solutions plus écologiques et collectives.
- **Indicateurs :**
 - Nombre de passagers dans les transports publics (avant et après l'introduction de nouvelles lignes de bus électriques, etc.).
 - Pourcentage de la population utilisant les transports publics par rapport à l'utilisation des véhicules privés.

■ Évolution des Perceptions des Usagers :

- Il est important de suivre les changements dans la perception des citoyens et des usagers de ces systèmes.
- **Indicateurs :**
 - Résultats d'enquêtes de satisfaction et d'opinion sur la qualité et l'accessibilité des transports publics, des véhicules électriques, etc.
 - Changements dans la disposition des usagers à adopter des solutions de transport plus durables.

■ Taux d'Adoption des Véhicules Électriques :

- Suivre du nombre de véhicules électriques dans les flottes publiques et privées.
- **Indicateurs :**
 - Nombre de véhicules électriques immatriculés dans les zones urbaines.
 - Pourcentage des flottes publiques et privées converties en véhicules électriques.

b. Publier des rapports pour partager les résultats et maintenir l'engagement des parties prenantes

Objectifs des Rapports Périodiques :

- Fournir une vue d'ensemble des **progrès réalisés** par rapport aux objectifs définis dans la stratégie d'engagement.
- **Inform**er les parties prenantes sur les **résultats concrets**, comme la réduction des émissions, l'amélioration de la qualité de l'air, et la satisfaction des usagers des transports.
- **Maintenir la transparence** et renforcer la confiance des citoyens et des autres parties prenantes dans le processus de transition.

Fréquence des Rapports :

- **Rapports mensuels** ou **trimestriels** pour les parties prenantes clés (ministères, partenaires financiers, etc.).
- **Rapports annuels** pour une vue d'ensemble plus approfondie, adressés à la fois aux **acteurs politiques** et au **grand public**.

Contenu des Rapports :

- **Données sur la réduction des émissions de CO2, l'augmentation de l'utilisation des transports publics, et la satisfaction des usagers.**
- **Évaluation des projets pilotes**, en mettant en lumière les réussites et les défis rencontrés.
- **Propositions d'ajustements** ou d'actions supplémentaires pour optimiser les résultats.

c. Boucles de Rétroaction : utiliser les retours pour ajuster les stratégies et améliorer les performances

Collecte de Retours :

- Organiser des **consultations régulières** avec les parties prenantes pour recueillir leurs **retours d'expérience**, leurs **suggestions** et leurs **préoccupations** concernant les initiatives de mobilité durable.
- Utiliser des **enquêtes en ligne**, des **forums de discussion** et des **réunions de suivi** pour obtenir des **avis sur la satisfaction** et les **défis rencontrés**.

Analyse des Retours et Ajustement :

- Analyser les **résultats des enquêtes** et des **forums de feedback** pour identifier les **problèmes récurrents** et les **axes d'amélioration** dans la mise en œuvre des solutions de mobilité durable.
- Ajuster les **projets pilotes**, les **politiques publiques**, et les **programmes de formation** en fonction des retours des utilisateurs et des parties prenantes pour **optimiser l'impact** de la stratégie.

Boucles de rétroactions continues :

- Mettre en place un **système de suivi continu** des retours d'information

CONCLUSION

- 
- **Suivi-évaluation et apprentissage continu** : Cruciaux pour assurer l'adaptabilité et l'efficacité de la stratégie de mobilité durable au Togo, en mesurant les progrès et en ajustant les actions en fonction des résultats et des retours des parties prenantes.
 - **Actions prioritaires** :
 - Sensibilisation des parties prenantes, y compris les décideurs politiques et usagers.
 - Mise en place d'infrastructures adaptées, comme des zones piétonnes et des stations de recharge.
 - Développement de mécanismes d'accompagnement (subventions, prêts, formations).
 - Création de canaux de dialogue pour ajuster les stratégies selon les besoins des parties prenantes.
 - **Principes fondamentaux de la transition** :
 - Inclusivité, transparence, flexibilité et durabilité pour garantir une transition juste et efficace.
 - **Recommandations pour renforcer l'engagement des parties prenantes** :
 - **Coopération interinstitutionnelle** : Créer des comités interministériels et établir un cadre législatif clair.
 - **Soutien au secteur privé** : Développer des partenariats public-privé et offrir des incitations financières.
 - **Participation citoyenne** : Mettre en place des espaces de dialogue et des campagnes de sensibilisation.
 - **Éducation et formation** : Intégrer la mobilité durable dans les programmes éducatifs et former les acteurs du secteur.
 - **Suivi transparent** : Utiliser des indicateurs clairs pour évaluer les progrès et ajuster les stratégies.
 - **Collaboration internationale** : Mobiliser des financements et des technologies avancées pour soutenir la transition.
 - **Objectif global** : Réussir une transition vers une mobilité durable, inclusive et éco-responsable, tout en répondant aux besoins immédiats et en contribuant à un avenir plus vert.

ANNEXES: GRILLE D'ANALYSE DES PARTIES PRENANTES

Parties prenantes	Institutions	Intérêt	Pouvoir
Principales parties prenantes	Organes rattachés à la Présidence et au Premier Ministre : Cellule Présidentielle d'exécution et de suivi des Projets Prioritaires (CPES)	5	5
	Ministère des Transports Routiers, aériens et ferroviaires (MTRAF)	5	4
	Ministère de l'Environnement et des Ressources Forestières (MERF)	5	4
Autres Parties prenantes sectorielles	Ministère de la Planification, du Développement et de la Coopération (MPDC)	3	4
	Direction de la Recherche et du Développement de l'Energie (DRDE) et Direction Générale de l'Energie (DGE)	3	2
	Direction Générale de l'Urbanisme (DGU)	4	2
	Ministère de l'Administration Territoriale, de la Décentralisation et de la Chefferie Coutumière (MATDCC)	3	3
	Direction Générale des Travaux Publics (DGTP)	3	3
	Ministère des pistes rurales et de désenclavement (MPRD) à travers sa direction technique	3	2

	Ministère de la Santé, de l'Hygiène Publique et de l'Accès Universel aux Soins (MSHPAUS)	4	2
	Office Togolais des Impôts Recettes (OTR)	2	4
	Ministère du Développement à la Base, de l’Inclusion Financière, de la Jeunesse et de l'Emploi des Jeunes (MDBIFJEG)	2	2
Parties prenantes du secteur des transports	Ministère de l’Économie Maritime et de la Protection (MEMP)	4	3
Parties prenantes du sous-secteur des transports terrestres		2	3
	Faitière patronale togolaise des transporteurs routiers (FP2TR)	3	1
Parties prenantes des transports routiers de marchandises	Port Autonome de Lomé (PAL)	3	3
	Conseil National des Chargeurs du Togo (CNCT)	2	2
	Chambre de commerce et industrie du Togo (CCIT)	3	1
	Société d’exploitation de guichet unique pour le commerce extérieur au Togo (SEGUCE-Togo)	3	1
	Société autonome de financement de l'entretien routier (SAFER)	4	2
	Plateformes de chargement du fret telles que la plateforme industrielle d’Adétikopé (PIA), WACEM, CIMTOGO, Togo-Terminal, LCT etc.	4	1
	Syndicats de transporteurs et conducteurs de transport de marchandises tels qu’union des transporteurs du Togo (UNATROT) et union des routiers du Togo (URT)	4	1
	Sociétés de transport de marchandises	4	1

Parties prenantes des transports routiers de passagers	Société de Transport de Lomé (SOTRAL)	4	2
	Syndicats de transport urbain de passagers par taxis, taxi-motos et tricycles notamment union des syndicats de conducteurs de taxis (USYCOT) et Collectif des organisations syndicales de taxi-motos et tricycle (COSTT)	4	1
	Sociétés de transport de passagers interurbains et inter-état	4	1
Parties prenantes du transport ferroviaire	Société Togo rails	4	1
	Togo Invest	3	1
	Société nouvelle de phosphate du Togo (SNPT)	3	1
Parties prenantes du sous-secteur de transport aérien	Agence nationale de l’aviation civile (ANAC)	3	3
	Société aéroportuaire de Lomé-Tokoin (SALT)	3	3
	Autorité de sûreté de l’aéroport international Gnassingbé Eyadéma (ASAIGE)	3	3
	Agence nationale de la météorologie du Togo (ANAMET)	3	1
Parties prenantes du sous-secteur de transport maritime, fluvial et lacustre	Direction des affaires maritimes (DAM)	3	2
	Autorité compétente notamment le Conseiller pour la mer, le ministre chargé des affaires maritimes et le Préfet maritime	4	4
	Port autonome de Lomé (PAL)	3	2
Partenaire technique et financier (PTF) et secteur privé	Partenaires techniques et financiers tels que la Banque mondiale, l’union européenne, la société financière internationale, la banque africaine de développement etc.	3	1
	Entreprises d'importation et de vente et loueur de véhicules	4	1

	Entreprises de vente de carburants et de lubrifiants	3	1
	Banques	3	1
	Entreprises du bâtiment et des travaux publics	2	1
	Assembleurs de véhicules y compris les véhicules électriques au Togo	3	1
	Opérateurs de plateformes Internet pour la mobilité : GOZEM, BKG Speed, Kligo etc.	4	1
	Sociétés concessionnaires automobiles représentants les constructeurs notamment MAN, DIWA international, CFAO, SINOTRUCK etc.	4	1
Autres parties prenantes	Organisations de la société civile ; ONG ayant un lien avec l'environnement et les transports, Associations d'usagers des transports	4	1
	Médias nationaux et internationaux	3	3
	Ministère de la Promotion des Investissements (MPI)	2	1
	Agence Togolaise pour l'Électrification Rurale et les Énergies Renouvelables (ATER2R)	3	1
	Agence Nationale de Gestion de l'Environnement (ANGE)	3	1
	Autorité de régulation de l'électricité (ARSE)	3	1
	Société Togo d'Électricité Energie (CEET)	3	1
	Communauté Électrique du Bénin (CEB)	3	1
	Ministère du Commerce et de	2	1
	Institutions de recherche et de formation dans le secteur des transports	3	1

Merci pour votre attention