

RÉPUBLIQUE TOGOLAISE

MINISTÈRE DES TRANSPORTS ROUTIERS  
AÉRIENS & FEROVIARES



# NOUVEAU MÉCANISME DE COORDINATION DU SYSTÈME DES TRANSPORTS.

HOTEL ONOMO



GREEN  
CLIMATE  
FUND

# INTRODUCTION

## Contexte global et enjeux

- La mobilité durable est une priorité mondiale pour lutter contre le changement climatique.
- La réduction des émissions de GES et la modernisation des infrastructures de transport sont essentielles pour atteindre les objectifs de développement durable.

## Spécificités pour le Togo

- Importance environnementale, économique et sociale de la transition vers la mobilité durable.
- L'objectif du document est d'identifier les textes juridiques nécessaires pour élaborer un cadre réglementaire et fiscal adapté.

## Engagements politiques et stratégiques du Togo

- **Feuille de route gouvernementale 2025** : Programme de mobilité verte visant une part de 3 % de véhicules électriques dans les ventes annuelles d'ici 2025.
- **Politique Nationale de l'Environnement (PNE) et Stratégie Nationale de Développement Durable** : Intégration des préoccupations environnementales dans la planification nationale.

## Engagements internationaux

- Adhésion du Togo à la CCNUCC, au Protocole de Kyoto et à l'Accord de Paris, impliquant des obligations de réduction des émissions de GES.

## Cadre juridique et fiscal actuel

- Existence de textes législatifs favorisant la mobilité durable, comme la Loi n°2022-023 et le Décret n°2021-082/PR.
- Besoin d'un cadre fiscal incitatif (réductions d'impôts, subventions, incitations aux entreprises) pour accélérer l'adoption des véhicules électriques.

## Rôle des institutions et coordination intersectorielle

- Importance de la collaboration entre les ministères clés (Transports, Environnement, Énergie).
- Nécessité d'une coordination efficace avec le secteur privé.

## Objectif de la présentation

- Identifier les lacunes et opportunités du cadre actuel.
- Proposer des recommandations pour structurer un plan de réformes réglementaires et fiscales favorisant la mobilité durable.
- Aligner ces réformes avec les engagements internationaux et les besoins socio-économiques du pays.



# I. CADRE INSTITUTIONNEL

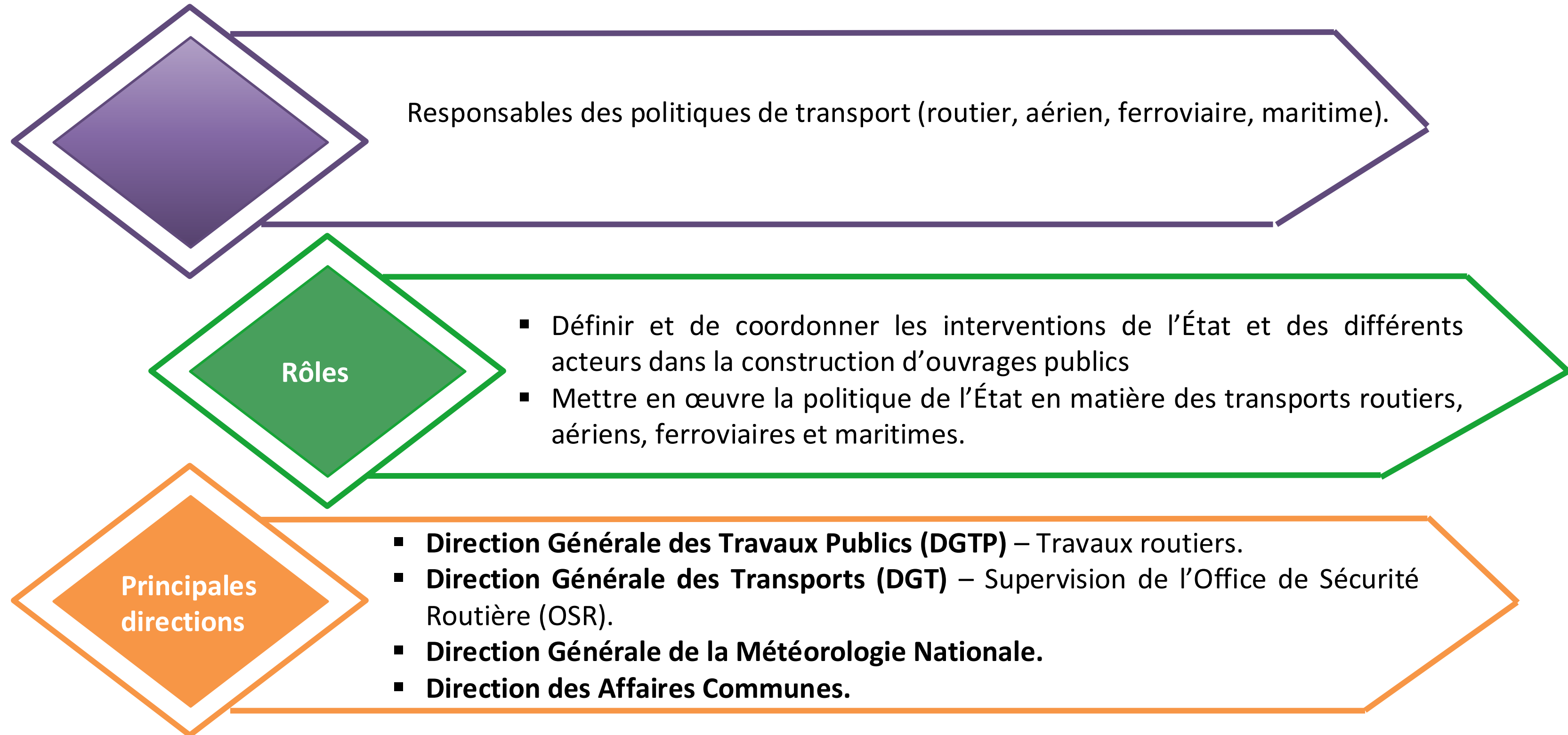
# Cadre institutionnel

---

- **Complexité du cadre institutionnel:** La gestion de la mobilité durable au Togo implique plusieurs institutions.
- **Absence d'une institution unique:** Aucune entité n'est exclusivement responsable de ce secteur.
- **Multiple acteurs impliqués:** En plus des ministères des Transports et des Travaux publics, d'autres institutions interviennent selon les thématiques.

# a. Cadre institutionnel du secteur des transports et de l'environnement

## ■ Ministère des Transports Routiers, Aériens et Ferroviaires (MTRAF) & Ministère des Travaux Publics (MTP)



## Ministère de l'Environnement et des Ressources Forestières (MERF)

### Principales entités

#### Rôles

- Prévention ou limitation des activités susceptibles de dégrader et d'entraîner des atteintes à la santé humaine et à l'environnement.
- Proposition des orientations et des mesures nécessaires en matière de gestion de l'environnement au Gouvernement.
- Coordination de la mise en œuvre de la politique gouvernementale en matière d'environnement et suivi des résultats.

#### Direction de l'Environnement

- Proposer les éléments de politique nationale en matière de préservation et de gestion de l'environnement ;
- Contribuer au suivi et contrôle des plans de gestion environnementale et sociale ;
- Participer à l'élaboration et la mise en œuvre des stratégies, lois, règlements, plans programmes et projets, en matière de préservation et de gestion de l'environnement ;
- Mettre en œuvre les instruments juridiques internationaux ratifiés en matière d'environnement et susciter l'adhésion à d'autres instruments internationaux ;
- Participer à l'animation d'un cadre de concertation intersectoriel impliquant tous les intervenants en matière de gestion de l'environnement.

#### Agence Nationale de Gestion de l'Environnement (ANGE)

- Mettre en œuvre de la politique nationale de l'environnement telle que définie par le gouvernement dans le cadre du plan national de développement,
- Appui à l'intégration de la dimension environnementale dans les politiques, stratégies, programmes et projets de développement national et local ;
- Promouvoir et mettre en œuvre du système national des évaluations environnementales notamment les études d'impacts sur l'environnement, les audits environnementaux et les évaluations environnementales stratégiques ;
- Mettre en place et la gestion du système national d'information et du suivi environnemental;
- Appui technique aux collectivités territoriales, aux organisations communautaires à la base, aux privés et aux ONG en matière de gestion de l'environnement ;
- Coordonner l'élaboration du rapport annuel sur l'état de l'environnement.



## ■ Ministère de l'Énergie et des Mines

Définir et coordonner la mise en œuvre de la politique de l'État dans le domaine des mines et de l'énergie.

Mettre en œuvre la politique de l'État en matière des mines, des hydrocarbures et de l'énergie

Planifier, organiser, coordonner, contrôler et développer toutes les activités relatives aux mines et à l'énergie;

Assurer la satisfaction de la demande nationale ainsi que l'autosuffisance et la sécurité des approvisionnements en matière d'énergie électrique ;

Assurer le contrôle, la qualité des produits ainsi que des infrastructures énergétiques ;

Promouvoir la recherche et l'utilisation des énergies nouvelles et renouvelable, ainsi que des énergies fossiles;

Exercer le contrôle technique sur les installations des industries extractives et des centrales électriques.

# b. Autres ministères et structures rattachées

## ☐ Ministère de l’Urbanisme, de l’Habitat et de la Réforme Foncière

- Gestion des politiques urbaines, du foncier et de l’aménagement du cadre de vie.
- Principaux entités :

Entités	
CCL	Centre de la construction et du logement
FSDH	Fonds spécial pour le développement de l’habitat
CITAFRIC	Agence de développement urbain et municipal
ANASAP	Agence nationale d’assainissement et de salubrité publique
IGNT	Institut géographique national du Togo

## **Ministère du Commerce, de l'Industrie et de la Consommation Locale (MCICL)**

- Régulation des activités commerciales et industrielles pour améliorer le climat des affaires.
- Répondre aux besoins des consommateurs et contribuer à la compétitivité des entreprises et à la réduction de la pauvreté.
- Offrir un cadre d'échange et d'implication entre le gouvernement et le secteur privé

## **Ministère de la Santé, de l'Hygiène publique et de l'Accès universel aux soins**

- Promotion de la santé à travers des politiques accessibles et inclusives.

## **Ministère de l'Administration Territoriale, de la Décentralisation et du Développement des Territoires**

- Administration du territoire et gestion du processus de décentralisation.

## C. Secteur privé

### **SPIRO (ex- M Auto Electric Mobility)**

- Fabrication de véhicules électriques en partenariat public-privé.
- Production prévue : 1 000 à 3 000 véhicules/jour.
- Emploi et autonomisation des femmes dans le domaine de la mobilité auto-électrique.

### **La société I AM Éclairez Votre Monde**

- Distribution des motos électriques Elyon depuis 2020.

### **Motorhino Africa**

- Tests de motos électriques au Togo et projet de construction d'une usine d'assemblage.

### **Wahu Mobility Togo**

- Promotion de la mobilité durable via des vélos électriques pour l'autonomisation des femmes.

## d. La société civile

### Ligue des Consommateurs du Togo (LCT)

- Promouvoir les intérêts des consommateurs auprès des professionnels et des pouvoirs publics.
- Défendre les consommateurs par l'information, la formation et le conseil.
- Œuvrer à des actions consuméristes intégrant des valeurs sociales et environnementales.
- Assister et défendre les consommateurs pour améliorer leurs conditions de vie et leur droit de regard.
- Lutter contre les fraudes, falsifications, publicités mensongères et non-respect des règles sur le crédit.



## **II. ANALYSE DU CADRE JURIDIQUE DE PROMOTION DE LA MOBILITE ELECTRIQUE**

## a. Limites du cadre juridique spécifique aux incitations fiscales

### Inadéquation des Mesures Fiscales Actuelles

Les incitations fiscales pour les véhicules électriques restent insuffisantes, tandis que les subventions aux énergies fossiles limitent l'efficacité du soutien à la mobilité durable.

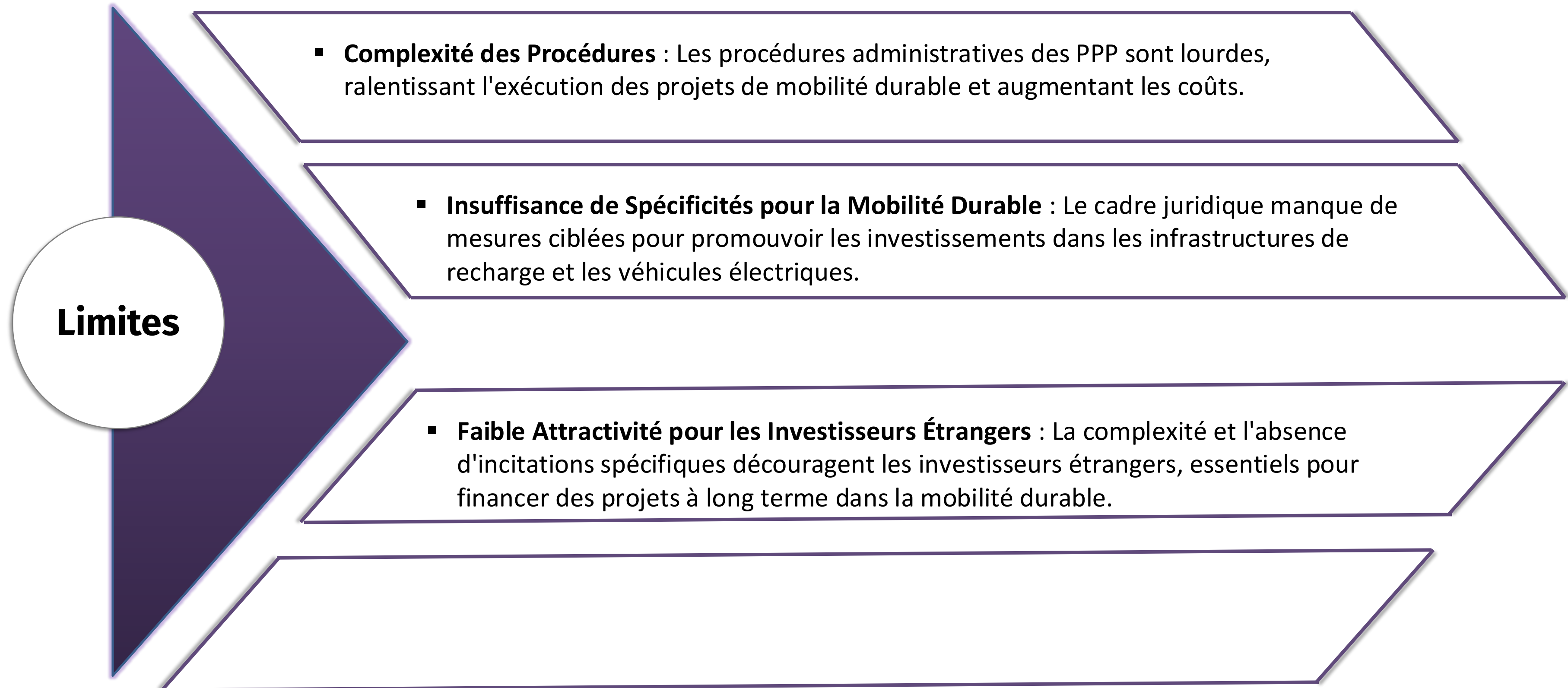
### Défaillances dans la Promotion des Activités Industrielles et des Zones Franches

La législation des zones franches ne soutient pas spécifiquement la production de véhicules électriques et d'infrastructures de recharge, freinant ainsi les investissements étrangers dans ce secteur.

### Complexité d'Accès et Manque de Clarté dans les Incitations Fiscales

L'accès aux incitations fiscales est compliqué et manque de clarté, freinant ainsi l'investissement.

## b. Limites du Cadre des PPP pour la promotion de la Mobilité durable



## c. Analyse des autres aspects du cadre juridique national et institutionnel pour la promotion de la mobilité durable

- **Carence législative** : Il existe une faiblesse des textes encadrant la mobilité durable, tant au niveau international que national. Le Togo a ratifié peu de conventions internationales et manque de textes nationaux spécifiquement dédiés à la mobilité durable.
- **Loi d'orientation des transports** : La loi n°2022-023 favorise une politique de transport orientée vers la mobilité durable, avec des mesures environnementales pour réduire la pollution et les émissions de gaz à effet de serre. Elle offre un cadre pour la coordination des investissements dans le secteur du transport.
- **Secteurs complémentaires** :
  - **Énergie** : La loi de 2018 sur la production d'électricité à partir de sources renouvelables vise à diversifier l'énergie mais reste insuffisante pour promouvoir pleinement la mobilité durable.
  - **Environnement** : Bien que des efforts aient été faits (ratification d'accords climatiques, loi cadre sur l'environnement), il manque des textes ciblés pour la mobilité durable.
  - **Santé** : Le code de la santé contient des sanctions contre la pollution, mais son application reste limitée.
  - **Aménagement du territoire** : La loi sur l'aménagement du territoire est novatrice, mais son efficacité est freinée par l'absence de textes d'application et le manque de fonctionnement de l'observatoire national.

# **III. ORIENTATIONS SUR LES REFORMES POUR LE NOUVEAU MÉCANISME DE COORDINATION**



# 1. Identification des enjeux du nouveau mécanisme

---

## a. Assurer un accès équitable et inclusif aux services de mobilité

**Améliorer l'accessibilité urbaine** : Développer des infrastructures et des services de transport qui garantissent un accès équitable pour tous les citoyens, y compris les personnes à mobilité réduite.

**Renforcer la connectivité des zones rurales** : Mettre en place des solutions de transport efficaces pour désenclaver les territoires ruraux et assurer leur intégration aux réseaux urbains.

**Promouvoir l'inclusion sociale** : Intégrer des politiques de mobilité qui tiennent compte des besoins spécifiques des femmes, des personnes âgées et des groupes vulnérables.

## a. Assurer un accès équitable et inclusif aux services de mobilité (suite)

### Défis d'accès équitable à la mobilité :

- **Zones rurales :** Infrastructures de transport limitées entravent l'accès aux marchés, centres de santé, et écoles, exacerbant les disparités territoriales.
- **Milieu urbain :** Services de transport insuffisants et croissance démographique rapide aggravent les inégalités d'accès aux opportunités économiques et sociales.

### Nécessité d'un mécanisme de coordination :

- Les initiatives en matière de transport sont fragmentées et manquent de synergie.
- Un mécanisme coordonné permettrait de rassembler les acteurs (ministères, collectivités locales, secteur privé) autour d'une vision commune pour des solutions intégrées.

### Mécanisme pour zones rurales et urbaines :

- **Rural :** Améliorer l'Indice d'Accessibilité Rurale (IAR) et réhabiliter 4550 km de pistes rurales d'ici 2025.
- **Urbain :** Harmoniser les initiatives pour les piétons, cyclistes, et les transports publics tout en prenant en compte la sécurité des femmes et des enfants.

### Prise en compte des groupes marginalisés :

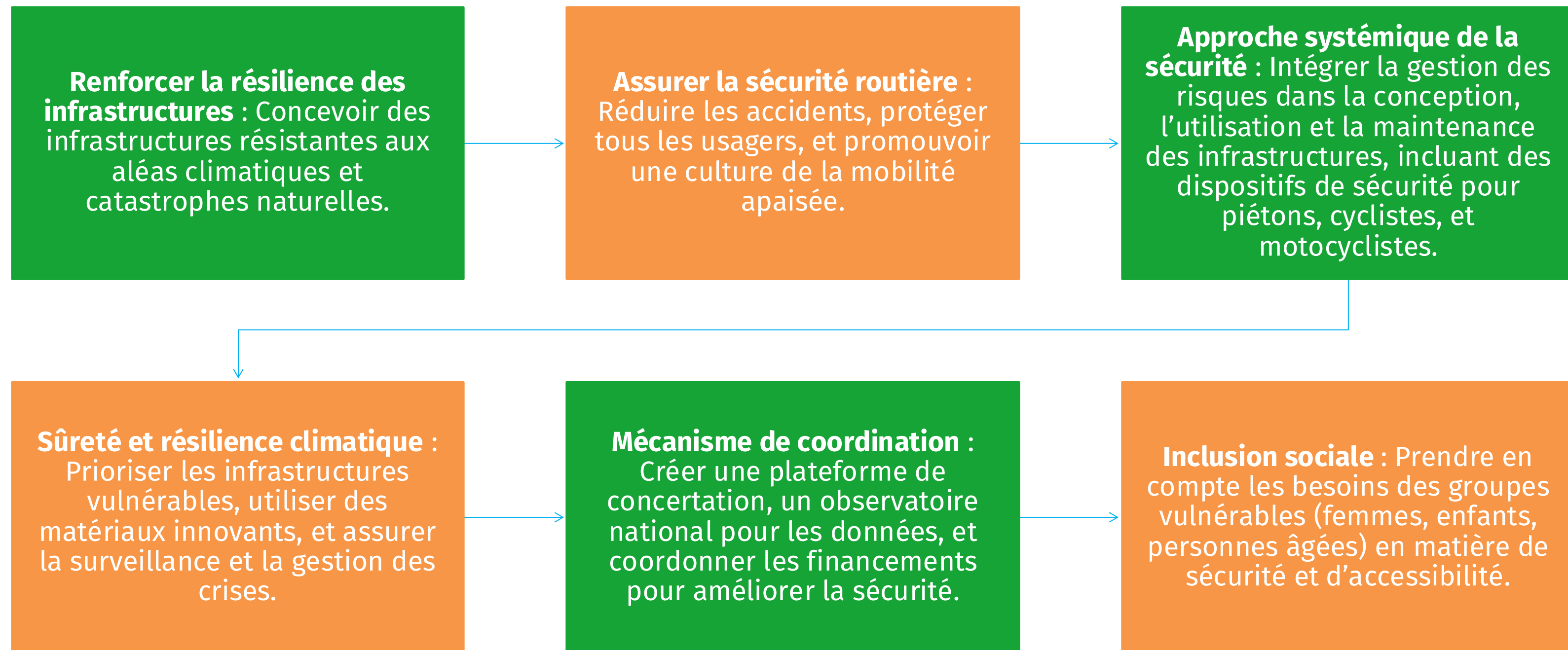
- Les femmes et autres groupes vulnérables rencontrent des obstacles supplémentaires à la mobilité.
- Le mécanisme de coordination doit intégrer leurs besoins dans la planification des infrastructures et services de mobilité.

## b. Améliorer l'efficacité opérationnelle des services de mobilité

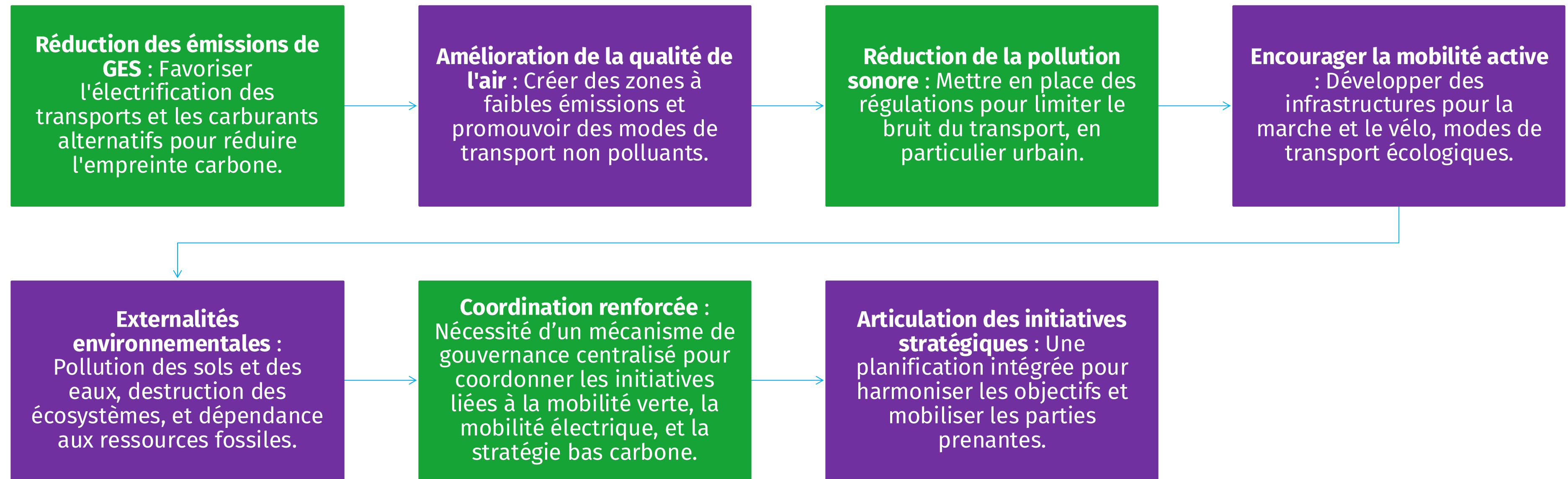


- **Optimiser les infrastructures de transport public** : Investir dans des systèmes de transport en commun modernes et efficaces pour réduire la congestion et améliorer la qualité du service.
- **Encourager l'innovation technologique** : Soutenir l'adoption de solutions de mobilité intelligente, telles que les systèmes de transport intelligents (ITS) et les plateformes de mobilité en tant que service (MaaS).
- **Favoriser l'intermodalité** : Développer des hubs de transport intégrés facilitant les transitions entre différents modes de transport pour une expérience utilisateur fluide.
- **Nécessité d'un mécanisme de coordination** : Un mécanisme centralisé est essentiel pour planifier la maintenance, optimiser l'utilisation des infrastructures, et améliorer la connectivité.
- **Développer des solutions** adaptées aux zones rurales (transport communautaire, multimodalité) et urbaines (gestion de la congestion, mobilité partagée) sont nécessaires.
- **Introduction de solutions innovantes** : L'adoption de technologies de transport intelligentes (ITS) et numériques doit être soutenue par un cadre institutionnel clair.
- **Gouvernance robuste** : Une gestion centralisée et coordonnée est cruciale pour améliorer l'efficacité et la durabilité des services de mobilité au Togo.

## c. Améliorer la sécurité et la sûreté des services de mobilité



## d. Réduire les externalités négatives





## e. Garantir les financements nécessaires pour une transition durable

**Accès aux financements climatiques :**  
Mobiliser des ressources financières nationales et internationales pour soutenir les projets de mobilité durable.

**Évaluation des impacts socio-économiques :**  
Analyser les effets des politiques de mobilité pour orienter les investissements de manière efficiente.

**Encouragement des partenariats public-privé :**  
Favoriser la collaboration entre les secteurs public et privé pour le financement des infrastructures durables.

**Déficit de financement des infrastructures :**  
Le mécanisme de coordination centralisé permettrait de centraliser les priorités, optimiser les ressources, et renforcer la crédibilité pour attirer davantage de financements.

**Mobilisation de financements durables :**  
Utiliser des réformes fiscales vertes, accéder aux financements climatiques internationaux et explorer des mécanismes innovants tels que les PPP et la tarification carbone.

**Renforcement de la planification intégrée et de la transparence :**  
Assurer une gestion efficace des ressources, un suivi rigoureux des projets, et une transparence des financements via des systèmes de suivi des émissions de GES.

# **IV. PROPOSITION D'UN NOUVEAU MÉCANISME DE COORDINATION**

# Évaluation de l'actuel mécanisme de coordination au Togo

## Lacunes

- Prise de décision fragmentée;
- Absence de vision unifiée;
- Faible implication locale

## Défis à relever

Chevauchements des rôles;  
Capacité limitée pour le suivi et le reporting;  
Intégration insuffisante du secteur privé

# Création d'un Organe Centralisé de Coordination

**Conseil National pour la Mobilité Durable (CNMD)** pour centraliser la coordination des initiatives de mobilité durable. Ce conseil fonctionnera sous l'autorité du Ministre des Transports et inclura divers acteurs clés :

**Représentants gouvernementaux** : Ministères clés (Transports, Environnement, Énergie, Urbanisme, Finances, Sécurité, Travaux Publics, Décentralisation) et représentants de la Primature/Président du Conseil

**Secteur privé et société civile** : Transporteurs, compagnies énergétiques, investisseurs, ONG et communautés locales.

**Institutions académiques et de recherche** : Fournir des conseils techniques.

# Mandat et Structure de Gouvernance

---

Le **CNMD** aura pour mission de coordonner l'élaboration, la mise en œuvre et le financement des projets et politiques de mobilité durable. La gouvernance sera structurée de manière à garantir une coordination optimale :

**Assemblée Générale du CNMD** : Composée des ministères sectoriels, des collectivités locales et des représentants des Groupes de Travail Thématiques (GTT), elle fixera les orientations stratégiques nationales.

**Secrétariat Technique** : Appuyé par des experts internationaux, il centralisera les données, assurera le suivi des projets et organisera les réunions.

**Groupes de Travail Thématiques (GTT)** : Ces groupes spécialisés dans des domaines clés comme l'accessibilité, l'efficacité opérationnelle, la sécurité, la réduction des externalités environnementales et le financement, proposeront des solutions spécifiques et coordonneront les initiatives sectorielles.



# Fonctions Clés de l'Organe de Gouvernance

---

**Coordination et alignement** : Garantir l'harmonisation des stratégies nationales avec les objectifs internationaux, notamment les ODD et les engagements climatiques.

**Mobilisation des ressources** : Identifier des financements diversifiés, notamment à travers des partenariats public-privé et des fonds climatiques.

**Suivi, évaluation et transparence** : Mettre en place un système de suivi et d'évaluation des projets, avec des rapports réguliers pour assurer la transparence.

# Principes sous-tendant le Fonctionnement du CNMD

---

**Gouvernance participative et inclusive** : Assurer l'engagement de toutes les parties prenantes et promouvoir la transparence.

**Planification intégrée et stratégique** : Assurer une cohérence dans les politiques et garantir l'intégration des besoins de mobilité dans la planification du développement territorial.

**Innovation et flexibilité** : Encourager l'adoption de technologies innovantes et permettre une adaptation rapide aux défis émergents.

**Suivi et amélioration continue** : Définir des indicateurs de performance pour mesurer l'impact et ajuster les actions en fonction des retours d'expérience

# Établir des Groupes de Travail Thématiques (GTT)

Les Groupes de Travail Thématiques (GTT) seront créés sous Le CNMD pour se concentrer sur des domaines spécifiques comme :

- **Électrification des transports publics** : Collaborer avec les fournisseurs d'énergie pour faire la transition vers des bus et taxis électriques.
- **Résilience des infrastructures et adaptation** : s'assurer que les infrastructures de transport sont résilientes au climat et contribuent à la réduction des émissions.
- **Financement et Partenariats Public-Privé (PPP)** : Mobiliser les investissements publics et privés pour les projets de transport grâce à des mécanismes de financement innovants.

**Objectif** : Ces GTT faciliteront le dialogue entre les secteurs, encourageront la résolution commune des problèmes et s'assureront que les projets atteignent plusieurs objectifs simultanément (mobilité, protection environnementale, croissance économique).

# Présentation des Groupes de travail

---

## GTT 1 : Accessibilité et Inclusion

**Objectif principal :** Garantir l'accès équitable aux services de mobilité pour tous les citoyens, notamment les groupes vulnérables (zones rurales, femmes, personnes handicapées, etc.).

### Domaines d'intervention :

- Intégration des besoins des groupes vulnérables dans les politiques de transport.
- Développement d'infrastructures accessibles et inclusives.
- Promotion de l'égalité dans l'accès aux services de mobilité.

## GTT 1 : Accessibilité et Inclusion

### Introduction

- **Contexte et justification** : L'accessibilité et l'inclusion dans la mobilité sont essentielles pour un développement équilibré du Togo. Les groupes vulnérables, notamment les populations rurales, les femmes et les personnes handicapées, rencontrent des difficultés majeures pour accéder aux infrastructures et services de transport.
- **Cadre juridique et institutionnel** : Le GTT s'inscrit dans plusieurs initiatives légales, telles que la loi sur la décentralisation et les politiques nationales en matière d'égalité de genre et d'autonomisation des femmes.

### Vision, Mission et Mandat du GTT

- **Vision** : Créer un système de transport inclusif et équitable qui assure l'accès de tous aux services essentiels.
- **Mission** : Identifier et mettre en œuvre des solutions de transport inclusives pour réduire les inégalités en matière de mobilité.
- **Mandat** : Analyser les besoins des groupes vulnérables, élaborer des recommandations pour des infrastructures accessibles et coordonner les initiatives locales et nationales.

### Gouvernance et Structure Organisationnelle

- **Présidence** : Ministère des Transports.
- **Secrétariat Technique** : Chargé de la coordination quotidienne.
- **Sous-comités** : Infrastructure inclusive, genre et vulnérabilité, sensibilisation et participation communautaire.

# Présentation des Groupes de travail

---

## GTT 2 : Efficacité Opérationnelle et Innovation

**Objectif principal :** Améliorer l'efficacité des systèmes de transport en adoptant des solutions technologiques et organisationnelles innovantes.

### Domaines d'intervention :

- Optimisation des infrastructures et des services de transport.
- Introduction de systèmes de transport intelligents (STI).
- Promotion de l'intermodalité pour une meilleure fluidité des déplacements.





## GTT 2 : Efficacité Opérationnelle et Innovation


### Introduction

- **Contexte et justification** : L'amélioration de l'efficacité opérationnelle du secteur des transports est essentielle pour répondre aux besoins croissants en mobilité. L'introduction de technologies innovantes, telles que les systèmes de transport intelligents (ITS), permettra d'optimiser l'utilisation des ressources et d'améliorer la qualité des services.

### Vision, Mission et Mandat du GTT

- **Vision** : Construire un système de transport efficace et durable en intégrant des solutions innovantes.
- **Mission** : Accélérer l'amélioration des performances du système de transport grâce à des solutions technologiques adaptées.
- **Mandat** : Identifier les goulots d'étranglement et proposer des solutions technologiques pour optimiser les infrastructures existantes.

### Gouvernance et Structure Organisationnelle

- **Présidence** : MTRAF
  - **Secrétariat Technique** : Assure la coordination avec les autres GTT.
  - **Sous-comités** : Technologies intelligentes, gestion des actifs, planification et intermodalité.
- 

# Présentation des Groupes de travail

---

## GTT 3 : Sécurité et Résilience des Systèmes de Transport

**Objectif principal :** Assurer la sécurité routière, protéger les infrastructures et intégrer des solutions de résilience face aux impacts des changements climatiques.

### Domaines d'intervention :

- Réduction des risques d'accidents, en particulier pour les usagers vulnérables.
- Renforcement de la sécurité des infrastructures de transport.
- Intégration des principes de résilience climatique dans la planification et la gestion des transports.

# GTT 3 : Sécurité et Résilience des Systèmes de Transport

## Introduction

- **Contexte et justification** : La sécurité routière et la résilience des infrastructures face aux risques climatiques sont des priorités. Le Togo doit adopter une approche systémique pour renforcer la sécurité des usagers et assurer la durabilité des infrastructures.

## Vision, Mission et Mandat du GTT

- **Vision** : Assurer des systèmes de transport sûrs et résilients, capables de faire face aux défis actuels et futurs.
- **Mission** : Élaborer des stratégies pour améliorer la sécurité routière et renforcer la résilience climatique des infrastructures de transport.
- **Mandat** : Identifier les risques liés à la sécurité et à la résilience, promouvoir des campagnes de sensibilisation.

## Gouvernance et Structure Organisationnelle

- **Présidence** : MTPI.
- **Secrétariat Technique** : Coordination avec les autres GTT.
- **Sous-comités** : Sécurité routière, résilience climatique, formation et sensibilisation.

# Présentation des Groupes de travail

---

## GTT 4 : Réduction des Externalités Environnementales

**Objectif principal :** Atténuer les impacts environnementaux du secteur des transports, notamment les émissions de gaz à effet de serre (GES), la pollution de l'air et le bruit.

### Domaines d'intervention :

- Promotion de la mobilité verte, y compris l'électrification des transports.
- Mise en œuvre de stratégies pour réduire les émissions et la pollution atmosphérique.
- Encouragement des solutions écologiques et inclusives dans les systèmes de transport.

# GTT 4 : Réduction des Externalités Environnementales

## Introduction

- **Contexte et justification** : Le secteur des transports est un contributeur majeur aux émissions de gaz à effet de serre (GES) et à la pollution de l'air. Le GTT se concentre sur l'atténuation de ces impacts par l'adoption de solutions de mobilité verte et la réduction des nuisances environnementales.

## Vision, Mission et Mandat du GTT

- **Vision** : Créer un système de transport durable qui minimise les impacts environnementaux.
- **Mission** : Identifier et promouvoir des solutions pour réduire les externalités environnementales du secteur des transports.
- **Mandat** : Promouvoir la mobilité verte, l'électrification des transports et les stratégies de réduction des émissions.

## Gouvernance et Structure Organisationnelle

- **Présidence** : Ministère de l'Environnement et des Ressources Forestières.
- **Secrétariat Technique** : Coordination des activités.
- **Sous-comités** : Réduction des émissions, mobilité verte, qualité de l'air et bruit.

# Présentation des Groupes de travail

---

## GTT 5 : Financement et Gouvernance pour une Mobilité Durable

**Objectif principal :** Mobiliser des ressources financières pour soutenir les projets de mobilité durable et garantir une gestion transparente et efficace des fonds.

### Domaines d'intervention :

- Mobilisation de financements diversifiés (publics, privés, internationaux).
- Renforcement des capacités institutionnelles et des mécanismes de gouvernance.
- Mise en place de réformes fiscales vertes et promotion des financements climatiques.



# GTT 5 : Financement et Gouvernance pour une Mobilité Durable

## Introduction

- **Contexte et justification** : La transition vers une mobilité durable nécessite des financements massifs. Le GTT vise à mobiliser des ressources financières et à renforcer la gouvernance pour une gestion efficace et transparente des fonds.


## Vision, Mission et Mandat du GTT

- **Vision** : Assurer un financement durable pour une mobilité respectueuse de l'environnement.
- **Mission** : Identifier et coordonner les ressources financières nécessaires, tout en assurant une gouvernance transparente.
- **Mandat** : Mobiliser des financements climatiques et promouvoir des réformes fiscales vertes.

## Gouvernance et Structure Organisationnelle

- **Présidence** : Ministère de l'Économie et des Finances.
- **Secrétariat Technique** : Coordination avec les autres GTT.
- **Sous-comités** : Financements climatiques, fiscalité verte, gouvernance et transparence.

# CONCLUSION

- 
- Le nouveau mécanisme de coordination du système des transports **représente une avancée majeure pour améliorer l'efficacité, la sécurité et la durabilité du secteur au Togo.**
  - Face à un cadre institutionnel fragmenté et des défis juridiques et opérationnels, **une approche centralisée et intégrée** est essentielle pour **optimiser la gestion des infrastructures, encourager l'innovation et assurer un accès équitable** aux services de mobilité.
  - Les réformes proposées visent à:
    - Moderniser les infrastructures, promouvoir des solutions de transport intelligentes et renforcer la gouvernance du secteur.
  - En favorisant la mobilité durable, l'électrification des transports et le développement de financements adaptés, ce nouveau cadre contribuera à une meilleure qualité de vie pour les citoyens tout en soutenant la transition écologique et économique du pays.

**Merci pour votre attention**