



STRATÉGIE DE FINANCEMENT DU PROGRAMME DE MOBILITÉ À FAIBLE ÉMISSION DU TOGO (PMFE)

Août 2025



TABLE DES MATIÈRES

| | |
|---|-----------|
| LSITE DES TABLEAUX..... | 3 |
| LISTE DES FIGURES | 3 |
| SIGLES & ACRONYMES..... | 4 |
| RÉSUMÉ EXÉCUTIF..... | 7 |
| INTRODUCTION | 11 |
| I. OBJET DU LIVRABLE ET MÉTHODOLOGIE | 13 |
| A. Mandat, périmètre et interlocuteurs institutionnels | 13 |
| B. Périmètre d'intervention suggéré | 15 |
| C. Démarche d'analyse et sources | 18 |
| II. CONTEXTE STRATÉGIQUE ET JUSTIFICATION CLIMATIQUE | 21 |
| A. Alignement avec politiques nationales et CDN..... | 21 |
| B. Justification économique et co-bénéfices de l'investissement..... | 22 |
| C. PÉRIMÈTRE D'INVESTISSEMENT | 25 |
| III. BESOINS DE FINANCEMENT ET ANALYSE DES GAPS | 30 |
| A. Inventaire et analyse des programmes/projets existants..... | 30 |
| B. Évaluation des éléments restants pour le PMFE suivant le cadre E-A-S-I..... | 34 |
| C. Coût estimatif du PMFE..... | 37 |
| IV. ANALYSE DE L'ÉCOSYSTÈME FINANCIER NATIONAL | 38 |
| A. Système actuel de Financement existants et capacité de l'État à financer le PMFE | 38 |
| B. Financement privé | 49 |
| V. ARCHITECTURE FINANCIÈRE INTERNATIONALE ET INSTRUMENTS DE DERISKING . | 59 |
| VI. Stratégie de Mobilisation des Ressources pour le Programme de Mobilité à Faible Émission du Togo | 71 |
| VII. LEVIERS FISCAUX ET FINANCEMENT DOMESTIQUE | 78 |
| A. Réforme fiscalité verte – potentiel recettes additionnelles | 78 |
| B. Mécanismes d'affectation et fonds sectoriels | 80 |
| VIII. CADRE RÉGLEMENTAIRE FINANCIER HABILITANT | 83 |
| A. Réglementations financières contraignantes et opportunités | 83 |
| D. Cadre PPP et mécanismes concessionnaires | 86 |
| IX. CADRE DE PERFORMANCE FINANCIÈRE ET MRV | 91 |
| A. Indicateurs clés de performance (KPI financiers : ratios, rentabilité, effet de levier) | 91 |
| B. Indicateurs climatiques | 93 |
| C. Méthodes de mesure et reporting financier aux bailleurs | 95 |
| Conclusion | 99 |



| | |
|--|------------|
| Références bibliographiques | 101 |
| ANNEXES | 102 |

LSITE DES TABLEAUX

| | |
|--|----|
| Tableau 1: Présentation du périmètre d'intervention selon le cadre EASI | 15 |
| Tableau 2: Cartographie des investissements du PMFE selon les catégories d'actifs..... | 27 |
| Tableau 3: Grille d'analyse multicritères des investissements du PFME | 29 |
| Tableau 4: Présentation des maillons manquants dans la cadre du PMFE | 34 |
| Tableau 5: Estimation des besoins financiers pour les éléments restants à couvrir | 36 |
| Tableau 6: Dépenses publiques sectorielles pertinentes pour la mobilité à faible émission (2025) | 42 |

LISTE DES FIGURES

| | |
|--|----|
| Figure 1: Évolution du PIB du Togo..... | 38 |
| Figure 2: Évolution des recettes fiscales de 2024 à 2026 | 40 |



SIGLES & ACRONYMES

| | |
|--------|--|
| 2-3 RA | 2 - 3 roues et Assimilées |
| AND | Autorité Nationale Désignée |
| AOM | Autorité Organisatrice de la Mobilité |
| BAD | Banque Africaine de Développement |
| BCEAO | Banque Centrale des États d'Afrique de l'Ouest |
| BHNS | Bus à Haut Niveau de Service |
| BM | Banque Mondiale |
| BOT | Build Operate Transfer |
| BOOT | Build-own-operate-transfer |
| CA | Chiffre d'Affaires |
| CAPEX | Dépenses d'investissement |
| CDN | Contribution Déterminée au niveau National |
| CDU | Centres de Distributions Urbains |
| CEET | Compagnie Énergie Électrique du Togo |
| CIMA | Conférence Interafricaine des Marchés d'Assurances |
| CO2 | Dioxyde de Carbone |
| CP | Crédits de Paiement |
| CTP | Coût Totaux de Possession |
| DE | Direction de l'Environnement |
| DPBEP | Document de Programmation Budgétaire et Économique Pluriannuelle |
| EASI | Enable -Avoid- Shift – Improve |
| EBITDA | Bénéfice avant intérêts, impôts, dépréciation et amortissement |
| ESG | Environnementaux, Sociaux et de Gouvernance |
| ETP | Équivalent Temps Plein |
| FCFA | Francs de la Communauté Financière d'Afrique |
| GCF | Fonds Vert pour le Climat |
| GEF | Fonds pour l'Environnement Mondial |
| GES | Gaz à effet de serre |
| ICMA | Association internationale des marchés de capitaux |
| IDE | Investissements Directs Étrangers |



| | |
|--------|--|
| IFRS | Normes Internationales d'Information Financière |
| IRPP | Impôt sur le Revenu des Personnes Physiques |
| IRVE | Installations de Recharge des Véhicules Électriques |
| IS | Impôts sur les Sociétés |
| KPI | Indicateurs Clés de Performance |
| LFR | Loi des Finances Rectificatives |
| LOA | Location avec Option d'Achat |
| MEF | Ministère de l'Économie et des Finances |
| MNV | Mesure Notification et Vérification |
| MOM | Multiple of Money |
| MUSD | Million USD |
| OPEX | Dépenses d'Exploitation |
| PAL | Port Autonome de Lomé |
| PIA | Plateforme Industrielle d'Adétikopé |
| PIB | Produit Intérieur Brut |
| PMFE | Programme de Mobilité à Faible Émission |
| PMUD | Plan de Mobilité Urbaine Durable |
| PMV | Programme Mobilité Verte |
| PPP | Partenariats Public-Privé |
| RBF | paiements à la performance |
| SaaS | Software as a Service |
| SALT | Société Aéroportuaire de Lomé-Tokoin |
| SNCT | Société Nationale des Chemins de Fer du Togo |
| SNMESG | Stratégie Nationale de Mobilité Électrique Sensible au Genre |
| t-km | tonnes Kilomètres |
| TC | Transport en commun |
| TCD | Taux de Couverture de la Dette (en anglais Debt service coverage ratio) Taux de Couverture sur la Durée d'Emprunt (en anglais Loan Life Coverage Ratio) |
| TCDE | Ratio) |
| TdE | Société Togolaise des Eaux |
| TEBA | taxe d'émission sur les billets d'avion |
| TOD | Transit Oriented Development |
| TPEI | Taxe de Protection et d'Entretien des Infrastructures |
| TRE | Taux de Rendement Économique |
| TRI | Taux de Rendement Interne |
| TVA | Taxe sur la Valeur Ajoutée |
| TVM | Taxe sur les Véhicules à Moteur |
| UEMOA | Union Économique et Monétaire Ouest Africain |
| VAN | Valeur Actuelle Nette |





VCM
ZFE

Marché Volontaire de Carbone
Zone à Faible Émissions



RÉSUMÉ EXÉCUTIF

Contexte stratégique et enjeux

Le Programme de Mobilité à Faible Émission (PMFE) ambitionne de poser les jalons d'une transformation structurelle et durable et structurant du secteur des transports au Togo afin de mieux concilier une croissance économique dynamique, la résilience aux impacts des changements climatiques et les impératifs de décarbonation. Dans un contexte de croissance robuste (6,3 % en 2024 ; 6,2 % anticipés en 2025) et d'urbanisation accélérée, l'économie togolaise demeure exposée aux chocs externes notamment à la volatilité des prix des carburants importés. L'offre de mobilité est principalement structurée autour des deux-trois roues qui représentent dans les centres urbains dominant l'offre de mobilité et pèsent sur la qualité de l'air. Le PMFE apporte une réponse d'ensemble : une trajectoire basse-carbone crédible, socialement inclusive et financièrement soutenable, alignée sur la Contribution Déterminée au niveau National (CDN) révisée (2021) – objectif de réduction de 20,51 % des émissions à l'horizon 2030 – et adossée aux politiques nationales récemment adoptées (Programme de mobilité verte, 2022 ; Stratégie nationale de mobilité électrique, 2025).

Proposition de valeur et logique d'intervention

L'ambition du PMFE est de réduire rapidement l'intensité carbone de la mobilité tout en améliorant l'accessibilité et la productivité du système de transport. L'approche privilégie un portefeuille de solutions complémentaires, structurées par le cadre EASI :

- **ENABLE** – Doter le pays d'un environnement habilitant : normes opposables (véhicules, batteries, ateliers), mécanismes de de-risking et de financement dédiés, systèmes de données et Mesure Notification et Vérification (MNV) sectoriels, renforcement des compétences, inclusion et sécurité.
- **AVOID** – Éviter des déplacements et kilomètres motorisés via l'urbanisme (Aménagement urbain axé sur les transports en commun, stationnement, Zones à Faible Émissions – ZFE) et la logistique urbaine (Centre de distribution Urbain – CDU, micro-hubs), soutenus par des outils numériques.
- **SHIFT** – Basculer vers des transports collectifs performants et des chaînes logistiques multimodales, avec intermodalité renforcée et billettique intégrée.
- **IMPROVE** – Améliorer l'efficacité énergétique : électrifier les segments à fort levier (2-3 roues, minibus, bus urbains, flottes publiques), déployer une Installations de Recharge des Véhicules Électriques (IRVE) fiable et moderniser le réseau, tout en optimisant le parc thermique résiduel (contrôle, entretien, retrofit ciblé).



Cette logique évite la dépendance à une technologie unique et adapte les solutions aux usages et aux contraintes socio-économiques locales, en particulier pour les opérateurs individuels et micro-entreprises.

Approche méthodologique et Stratégie de mobilisation des financements

La méthodologique à 4 niveaux a été adoptée. La revue documentaire pour cerner le contour de la mission et les objectifs, une analyse intégrée articulée autour de quatre piliers complémentaires pour définir la stratégie de financement du PMFE, une approche participative incluant tous les acteurs pour la validation des données en lien avec les objectifs du programme Readiness et la prise en compte de facteurs de risque dans les analyses pour éliminer les écarts.

En effet, le coût estimatif du PMFE s'élève à 2202,6 Millions USD soit 1238,92 Milliards de F CFA dont 2048,6 Millions USD dont 1 665 Millions de USD représentent des projets et initiatives en cours et 537,6 Millions USD à de projets et initiatives à planifier.

La proposition de valeur repose sur une réduction rapide de l'intensité carbone de la mobilité, tout en améliorant l'accessibilité et la productivité du système. L'approche privilégie un portefeuille de solutions complémentaires, structuré autour de quatre leviers. D'abord, bâtir un environnement habilitant solide, avec des normes opposables pour véhicules, batteries et ateliers, des mécanismes de partage des risques et de financement dédié, des systèmes de données et de suivi évaluation climatiques et opérationnels, ainsi qu'un renforcement des compétences et de l'inclusion. Ensuite, éviter des déplacements et des kilomètres motorisés superflus grâce à la planification urbaine, à la gestion du stationnement, aux périmètres à faibles émissions et à la consolidation logistique urbaine. Troisièmement, favoriser un basculement vers des transports collectifs performants et une logistique multimodale efficace, avec intermodalité et billettique intégrée. Enfin, améliorer l'efficacité énergétique en électrifiant les segments à fort volume kilomètres, en déployant une infrastructure de recharge fiable et intégrée au réseau, et en optimisant le parc thermique résiduel.

Les initiatives déjà engagées, incluant la stratégie de mobilité électrique, le Programme de mobilité verte et le plan de mobilité urbaine durable du Grand Lomé, représentent un effort d'investissement d'environ un milliard six cent soixante-cinq millions de dollars américains. Les compléments prioritaires portent sur le cadre réglementaire des deux roues électriques, les instruments financiers spécialisés, le pilotage et le suivi évaluation du programme, la plateforme nationale d'infrastructures de recharge, l'urbanisme orienté transport hors Grand Lomé, des systèmes de transport collectif dans les régions, un centre de distribution urbaine pilote à Lomé, l'extension du fret ferroviaire, le maillage de recharge à l'échelle nationale, la modernisation ciblée du réseau électrique, un



programme de deux roues électriques avec échange de batteries, et la filière de collecte et seconde vie des batteries. Ces maillons manquants représentent environ deux cent trente-deux millions de dollars. L'enveloppe agrégée du programme se situe ainsi autour d'un milliard neuf cents millions de dollars sur la période 2025 à 2030. La structure d'allocation est orientée vers l'impact, avec une part majoritaire dédiée au report modal et à l'électrification, tout en finançant les fondations institutionnelles et énergétiques.

La stratégie de financement combine discipline budgétaire et effet de levier privé. La contribution publique est ciblée autour de vingt pour cent, concentrée sur les fonctions régaliennes, le comblement de l'écart de viabilité pour certains services de transport collectif, les raccordements et renforcements réseau, et la préparation urbaine. Quarante pour cent environ proviendraient de financements concessionnels et climatiques via une approche programmatique auprès des fonds climats et des bailleurs de développement, avec des exigences renforcées de sauvegardes environnementales et sociales et de suivi des résultats. Environ trente-cinq pour cent seraient mobilisés auprès d'investisseurs privés pour l'infrastructure de recharge en partenariat public privé, les flottes de bus électriques via des schémas de crédit-bail et de contrats de service public, les programmes de deux et trois roues électriques avec modèles de paiement à l'usage et d'échange de batteries, ainsi que la logistique urbaine. Le reste serait complété par des marchés de capitaux régionaux et par la captation de valeur foncière autour des corridors, ainsi que par des paiements aux résultats et revenus carbone en phase initiale. Les instruments de réduction des risques sont conçus pour catalyser l'investissement tout en préservant la discipline de marché. Ils comprennent des garanties de premier risque en phase pilote, des garanties partielles de portefeuille dégressives, des lignes de crédit concessionnelles distribuées par les banques locales dans une logique de financement mixte, des mécanismes de crédit-bail et une assurance qualité technico-opérationnelle. L'objectif est d'atteindre un effet de levier d'au moins un à trois sur les ressources publiques mobilisées.

La gouvernance proposée repose sur la création d'un groupe de travail interministériel dédié au financement, appuyée par un secrétariat technique resserré chargé de la standardisation contractuelle, de la gestion fiduciaire et des sauvegardes, et de l'animation des partenaires financiers. Une plateforme de données centralisée et un dispositif de suivi évaluation couvrant les émissions, la qualité de l'air, la sécurité routière, l'accessibilité et l'équité d'accès sécuriseront les décaissements, les paiements aux résultats et la génération de crédits carbone. Des indicateurs de performance financiers et d'impact cadreront l'exécution, notamment la rentabilité du programme, la couverture du service de la dette, la disponibilité des flottes et des infrastructures de recharge, le coût par tonne de dioxyde de carbone évitée, ainsi que des indicateurs d'inclusion et de sécurité.



Les risques critiques identifiés portent sur la coordination institutionnelle, l'incertitude technologique et la valeur résiduelle des actifs électriques, la bancabilité des premiers actifs et la capacité d'absorption. Ils sont adressés par une gouvernance resserrée, des garanties de portefeuille et des clauses de performance, une standardisation technique des batteries et de la recharge, la montée en compétence des banques locales et un phasage des investissements avec appuis publics dégressifs.

Le programme présente une trajectoire bancable et socialement juste pour décarboner la mobilité togolaise à l'horizon 2030, en convertissant l'ambition politique en résultats mesurables sur le climat, la balance en devises, l'emploi qualifié et la compétitivité des territoires. La combinaison d'un portefeuille complet, d'un mix financier discipliné et d'une gouvernance outillée crée les conditions d'un passage à l'échelle maîtrisé. Les décisions à court terme mentionnées conditionnent la capture des financements concessionnels et l'effet d'entraînement du secteur privé.



INTRODUCTION

Enjeux de mobilité et nécessité de transformation

Le Togo connaît une dynamique de développement économique soutenue qui transforme progressivement ses besoins de mobilité et révèle les limites de son système de transport actuel. En effet, la croissance économique était de 5,3% en 2024 et est projetée à 6,2% en 2025 (MEF 2025). Cette croissance économique, conjuguée à une urbanisation accélérée, exerce une pression croissante sur des infrastructures de transport largement dépendantes des combustibles fossiles importés.

Le secteur transport togolais présente des caractéristiques particulières qui en font à la fois un levier de développement économique et un défi environnemental majeur. Avec plus de 900.000 de 2-3 roues et assimilées (2-3 RA) en circulation, ce mode de transport contribue significativement aux émissions de gaz à effet de serre. Cette dualité impose une approche transformationnelle qui valorise les dimensions socio-économiques tout en répondant aux enjeux environnementaux.

Le système actuel de la mobilité repose exclusivement sur la consommation des énergies fossiles. Le Togo n'étant pas un producteur de pétrole, il est contraint de recourir aux importations. Cette forte dépendance aux importations d'hydrocarbures expose l'économie à des fluctuations liées à la variation des prix du carburant et entraîne des sorties de devises, ce qui justifie une diversification du mix énergétique dans le secteur du transport.

Approche intégrée de la mobilité bas carbone

Le PMFE du Togo adopte une vision systémique de la transformation du transport, dépassant une approche technologique unique pour embrasser la diversité des solutions adaptées aux différents segments de marché. Cette approche intégrée reconnaît que la transition énergétique ne peut reposer sur une seule technologie mais doit combiner judicieusement plusieurs solutions selon les contextes d'usage.

L'approche multimodale du PMFE intègre l'électrification sélective pour les segments adaptés, le développement de biocarburants produits localement, l'amélioration de l'efficacité énergétique du parc existant, l'optimisation de la demande de transport et le renforcement du transport collectif. Cette diversité technologique reflète une stratégie pragmatique d'adaptation aux réalités économiques, techniques et sociales du contexte togolais.



La transformation envisagée vise non seulement la réduction de l'empreinte carbone du secteur mais également l'amélioration de son efficacité économique, de sa résilience énergétique et de sa contribution au développement social. Cette approche holistique constitue l'originalité de la démarche togolaise comparativement aux approches sectorielles traditionnelles.

Alignement avec les engagements climatiques et de développement

Le PMFE s'inscrit pleinement dans le cadre des engagements climatiques nationaux et internationaux du Togo, notamment les objectifs de la CDN révisée en 2021. Cette articulation avec les politiques climatiques nationales garantit la cohérence stratégique et facilite l'accès aux mécanismes de financement climatique international.

La validation du Programme de mobilité verte (PMV – P36) en août 2022 et l'adoption de la Stratégie nationale de mobilité électrique à bas carbone en juin 2025 matérialisent la volonté politique de faire de la transformation du transport une priorité nationale. Ces orientations stratégiques créent le cadre de référence nécessaire à la mobilisation des financements et à la coordination des interventions sectorielles.

L'intégration du PMFE dans le programme Readiness du Fonds Vert pour le Climat (FVC), piloté par la Direction de l'Environnement en partenariat avec l'Institut Mondial pour la Croissance Verte, renforce les capacités institutionnelles nationales pour l'accès aux financements climatiques tout en développant une expertise valorisable au niveau sous-régional.

Défis de financement et innovation nécessaire

La transformation du secteur transport vers un modèle bas carbone nécessite des investissements considérables qui dépassent les capacités budgétaires nationales traditionnelles. Cette contrainte financière, caractéristique des économies en développement engagées dans la transition énergétique, impose une approche innovante de mobilisation des ressources combinant sources nationales et internationales.

Les spécificités du marché de transport togolais, marqué par la prédominance d'opérateurs individuels et de micro-entreprises aux profils financiers atypiques, compliquent l'application des mécanismes de financement conventionnels. Cette réalité socio-économique exige des innovations financières adaptées aux contraintes d'accès au crédit formel et aux cycles de revenus irréguliers.



L'émergence de technologies de mobilité à faible émission encore récentes sur les marchés africains génère des incertitudes technologiques et commerciales qui amplifient les perceptions de risque des investisseurs potentiels. Cette dimension de gestion des risques constitue un enjeu central pour l'attraction des financements privés nécessaires à la viabilité du programme.

Objectif et portée de la stratégie de financement

La présente stratégie de financement vise à transformer l'ambition politique de transition énergétique transport en dispositif opérationnel et financièrement soutenable. Elle développe une architecture de financement adaptée aux spécificités du contexte togolais tout en respectant les standards internationaux de financement climatique et de développement durable.

L'approche méthodologique combine analyse prospective, ingénierie financière et consultation participative pour développer des recommandations robustes et appropriables par l'ensemble des parties prenantes. Cette démarche collaborative garantit l'alignement sur les priorités nationales tout en optimisant l'accès aux financements internationaux disponibles.

L'ambition de cette stratégie dépasse la simple identification de sources de financement pour proposer une vision intégrée de transformation du secteur transport togolais, économiquement viable, socialement inclusive et environnementalement efficace. Cette approche systémique ambitionne de créer un modèle de référence pour les pays de la sous-région confrontés à des défis similaires de financement de la transition énergétique.

I. OBJET DU LIVRABLE ET MÉTHODOLOGIE

A. Mandat, périmètre et interlocuteurs institutionnels

1. Contexte stratégique national

Le Togo connaît une dynamique de croissance économique soutenue ces dernières années, portée notamment par la modernisation de ses infrastructures et sa position de hub logistique régional. Cette trajectoire économique positive coexiste avec des défis environnementaux structurels : les émissions de gaz à effet de serre (GES) dans le secteur



des transports représentait 20352,11Gg CO₂-e en 2018¹. Le secteur des transports, notamment le transport routier, représente le secteur ayant la plus grande consommation des produits pétroliers utilisés au Togo plus de 98% de la consommation finale d'énergie², reflétant une dépendance quasi exclusive aux combustibles fossiles dans un contexte d'urbanisation accélérée.

L'enjeu dépasse la seule question environnementale. Avec plus de 900 000 motos en circulation en 2025³ et un secteur transport informel employant des centaines de milliers de personnes, la transformation du système de mobilité constitue un levier de développement économique et social. Le défi consiste à opérer cette transition sans compromettre l'accessibilité économique de la mobilité pour les populations ni la viabilité des activités génératrices de revenus liées au transport.

2. Impératifs de financement et opportunités économiques

La Contribution Déterminée au Niveau National révisée du Togo nécessite une mobilisation de 3,54 milliards USD pour atteindre l'objectif de réduction de 20,51% des émissions d'ici 2030. Cette ambition s'inscrit dans un contexte budgétaire national tendu avec une hausse du budget de fonctionnement de l'État en 2025 de 9,9% par rapport à celui de 2024. Il s'équilibre en ressources et en charges à 2.394,2 milliards de francs de Fcfa avec un effort pour le déficit budgétaire à 3% du PIB en 2025, contre 6,7% en 2023 et une prévision de 5,9% pour 2024⁴ et une dette publique maîtrisée à 69,16% du Produit Intérieur Brut (PIB)⁵, soit un niveau presque au seuil communautaire de l'Union Économique et Monétaire Ouest Africain (UEMOA) de 70%.

Le PMFE représente une opportunité de transformation économique structurelle. Les expériences régionales démontrent le potentiel de création de chaînes de valeur locales, d'emplois qualifiés et de nouveaux modèles économiques autour des services de mobilité durable. Le Port Autonome de Lomé (PAL), quatrième port de conteneurs d'Afrique, offre un avantage logistique stratégique pour le développement d'une filière industrielle régionale.

¹ Rapport national d'inventaire des gaz à effet de serre Togo, QUATRIEME COMMUNICATION NATIONALE (4CN) α DEUXIEME RAPPORT BIENNAL ACTUALISE (2RBA) SUR LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES

² MMRE, 2023 : SYSTÈME D'INFORMATION ÉNERGÉTIQUE DU TOGO) RAPPORT 2023 SIE Togo (bilans 2019 2020, 2021 et 2022)

³ Estimation du consultant à partir des données de la DTRF

⁴<https://finances.gouv.tg/le-projet-de-budget-2025-adopte-en-conseil-des-ministres-du-26-novembre-2024/>

⁵<https://tresorpublic.gouv.tg/wp-content/uploads/2025/05/RAPPORT-ANALYTIQUE-DE-LA-DETTE-PUBLIQUE-DU-TOGO-AU-31-12-2024-final.pdf>



3. Mandat dans le cadre du programme Readiness du Fonds Vert pour le Climat-FVC

La Direction de l'Environnement du ministère de l'Environnement et des Ressources Forestières, en qualité d'Autorité Nationale Désignée (AND) du Fonds Vert pour le Climat, pilote depuis 2024 un programme Readiness de vingt-quatre mois en partenariat avec l'Institut Mondial pour la Croissance Verte.

Le mandat de la présente stratégie de financement consiste à concevoir une architecture financière durable et inclusive pour le PMFE. Cette architecture doit concilier trois impératifs : mobiliser les financements nécessaires à la transition, préserver la viabilité économique du secteur transport et garantir l'accessibilité sociale de la mobilité.

B. Périmètre d'intervention suggéré

Le PMFE englobe un spectre technologique reposant sur le cadre EASI qui est l'acronyme de Enable –Avoid– Shift – Improve,

Tableau 1: Présentation du périmètre d'intervention selon le cadre EASI

| Cadre | Composante | Résultat visé | Périmètre d'intervention | KPI clés |
|-------|---|---|---|--|
| | E1. Gouvernance, régulation & référentiels | Dispositif institutionnel unifié, normes opposables (VE, batteries, ateliers, QoS). | Clarification des rôles ; élaboration et adoption des textes réglementaires et des référentiels techniques ; Mise en place des agréments/contrôles ; Élaboration et mise en place des cadres de contractualisation ; Adoption des lignes directrices, et marchés publics bas-carbone. | Textes adoptés (#) ; acteurs/ateliers agréés (%) ; contrôles conformes (%) ; délais d'instruction (jours). |
| | E2. Plateforme financière & gestion des risques | Accès effectif au financement sans subvention directe d'achat. | Fonds de garantie ; lignes de crédit-bail; paiement à l'usage; mécanismes de financement mixte; paiements à la performance (RBF). | Capital mobilisé (USD); levier privé (x); taux d'acceptation dossiers (%) ; défauts cumulés (%) ; coût moyen du capital (%). |



| | | | | |
|-------|--|--|---|--|
| | E3. Données, MRV & systèmes d'information | MRV national robuste (GES, sécurité, QoS, équité d'accès). | Observatoire ; protocoles MRV ; identifiants de flotte ; intégration billettique/ITS ; tableaux de bord publics. | Complétude des données (%); rapports publiés à temps (%); audits MRV conformes (%); indicateurs accessibles (#). |
| | E4. Capacités, emploi qualifié & inclusion | Main-d'œuvre qualifiée ; chaînes locales structurées ; accès inclusif. | Formations (techniciens VE, exploitants, dépôts) ; certification ; dispositifs d'inclusion financière ; campagnes IEC comportementales. | Professionnels certifiés (#); insertion à 12 mois (%) ; femmes/jeunes bénéficiaires (%); évolution des pratiques (%). |
| Avoid | A1. Urbanisme de mobilité & règles d'usage | Baisse des déplacements contraints par une organisation urbaine cohérente. | Plans de déplacements de pôles ; densification près des axes TC; gestion du stationnement; périmètres à faibles émissions; politiques de livraison. | Déplacements courts internalisés (%); taux d'occupation stationnement (%); dépassements de seuils NO ₂ /PM (#); livraisons hors fenêtres (%). |
| | A2. Organisation des flux & consolidation logistique | Moins de trajets à vide; dernier km optimisé. | CDU/micro-hubs; chartes logistiques; mutualisation; horaires différenciés; outils numériques. | t-km évités (%); taux de chargement (%); temps de livraison (min); émissions par colis (gCO ₂ e). |
| Shift | S1. Réseaux TC performants & intermodalité | Report modal massif vers des services réguliers, fiables et intégrés. | Corridors structurants (BHNS/équivalent); priorité bus; pôles d'échanges; billettique/info voyageurs; pré-équipement dépôts (électrification). | Part modale TC (%); voyageurs-km (M v-km); vitesse commerciale (km/h); régularité (%); satisfaction usagers (/10). |
| | S2. Mobilité active & sûreté routière | Hausse marche/vélo et baisse de l'accidentalité. | Maillage cyclable/piéton; apaisement; sécurisation carrefours/écoles; services vélos (stationnement, maintenance). | Part modale marche/vélo (%); tués/ blessés graves usagers vulnérables (‰); linéaires sécurisés (km). |
| | S3. Multimodalité fret & terminaux intérieurs | Part accrue de fret à moindre intensité carbone; corridors rationalisés. | Plateformes multimodales; préparation/structuration ferroviaire ou combinée; digitalisation documentaire; écoconduite/gestion de flotte. | Part de fret transférée (% t-km); intensité carbone (gCO ₂ /t-km); temps de transit (h); conso spécifique (l/100 km). |



| | | | | |
|-----------------|--|--|---|--|
| Improve | I1. Électrification des segments à fort levier | Substitution rapide sur segments à v-km élevés. | 2-3 roues pro (taxi-motos), minibus/feeder, bus urbains, flottes municipales/UL; modèles économiques (leasing, PAYG); SAV; sécurité batterie. | Unités déployées (#); v-km électriques (M); émissions évitées (ktCO ₂ e/an); disponibilité flotte (%). |
| | I2. Recharge & intégration énergétique | Réseau de charge fiable, sûr, résilient et optimisé. | Dépôts/terminus; bornes publiques/privées; AC/DC & swapping ciblé; ENR/stockage; qualité/sécurité électrique. | Points de charge opérationnels (#); disponibilité (%); part d'électricité renouvelable (%); coût par v-km (FCFA). |
| | I3. Efficience des thermiques résiduels & contrôle | Baisse des émissions du parc non électrifié à court terme. | Inspection/entretien; normes d'import; retrofit ciblé; écoconduite; renouvellement priorisé des véhicules les plus émetteurs. | Parc contrôlé conforme (%); conso spécifique moyenne (l/100 km); émissions unitaires (gCO ₂ /v-km). |
| Transversa l | CT. Gestion du programme, S&E, connaissances | Exécution maîtrisée, redevabilité et apprentissage. | UGP/PMU; gestion fiduciaire; sauvegardes E&S/GRM; logframe/ToC; évaluation indépendante; gestion des risques; capitalisation et diffusion. | Réalisation physique/financière (%); conformité fiduciaire/E&S; décisions fondées sur données (#); produits de capitalisation (#). |

Source : Consultant, 2025

L'approche d'intervention du PMFE est diversifiée et dépasse les enjeux reposant sur l'électrification des transports. Elle intègre entre autres des :

Solutions technologiques bas carbone :

- Mobilité électrique (deux-roues, trois-roues, transport public urbain)
- Biocarburants et carburants alternatifs pour le transport lourd
- Optimisation logistique et systèmes de transport intelligents
- Transport public structuré et mobilité partagée
- Mobilité active (infrastructures cyclables et piétonnes)

Transformations systémiques :

- Réforme des subventions énergétiques et fiscalité incitative
- Modernisation des infrastructures de transport et d'énergie
- Développement de chaînes de valeur locale et sous-régionales



- Renforcement des capacités techniques et institutionnelles

Mécanismes financiers innovants :

- Instruments de financement mixte et d'atténuation des risques
- Véhicules de financement spécialisés et fonds sectoriels
- Partenariats public-privé structurants
- Accès optimisé aux financements climatiques internationaux

1. Objectifs stratégiques et impact attendu

Cette stratégie de financement ambitionne de positionner le Togo comme référence régionale en matière de financement innovant de la transition juste dans le transport. Au-delà de la mobilisation financière, elle vise la création d'un écosystème économique durable générateur d'emplois qualifiés, de recettes fiscales et de co-bénéfices sanitaires et environnementaux.

L'impact recherché transcende le secteur transport pour contribuer au renforcement de la position géostratégique du Togo comme hub économique et logistique ouest-africain, tout en démontrant la viabilité économique d'un modèle de développement bas carbone pour les pays à revenu intermédiaire.

C. Démarche d'analyse et sources

1. Approche méthodologique

La stratégie de financement du PMFE repose sur une méthodologie d'analyse intégrée articulée autour de quatre piliers complémentaires, conçue pour répondre aux standards d'excellence attendus dans le cadre du programme Readiness GCF.

Pilier 1 : Analyse prospective des besoins de financement.

L'évaluation des besoins financiers s'appuie sur une modélisation par scénarios intégrant les différentes trajectoires technologiques du PMFE. Cette approche permet de quantifier les besoins d'investissement (CAPEX), les coûts opérationnels (OPEX) et le coût total de possession (CTP) sur l'horizon 2025-2050, en tenant compte des spécificités du marché togolais et des dynamiques sous-régionales.

Pilier 2 : Diagnostic de l'écosystème financier national et international.



L'analyse cartographie exhaustivement les sources de financement disponibles, depuis les ressources budgétaires nationales jusqu'aux mécanismes de financement climatique international. Cette cartographie identifie les contraintes d'accès, les conditions de financement et les opportunités de structuration financière innovante adaptées au contexte institutionnel togolais.

Pilier 3 : Évaluation stratégique comparative et adaptation au contexte

L'étude comparative des meilleures pratiques internationales en matière de financement de la mobilité bas carbone permet d'identifier les modèles financiers éprouvés et leur adaptabilité au contexte togolais. Cette analyse comparative privilégie les expériences de pays à profil économique et institutionnel similaire.

Pilier 4 : Modélisation financière et structuration d'instruments.

Le développement de structures de financement optimisées intègre les instruments d'atténuation des risques, les mécanismes de financement mixte et les véhicules de financement spécialisés. Cette modélisation vise à maximiser l'effet de levier des ressources publiques sur les investissements privés tout en minimisant les risques financiers.

2. Sources d'information stratégiques

Le PMFE s'appuie sur un référentiel national, constitué de documents de politique nationale qui constituent le socle de l'analyse : la CDN révisée du Togo (2021) avec son objectif de réduction de 20,51% des émissions et ses besoins de financement de 3,54 milliards USD, le Programme de mobilité verte (P36) validé en août 2022, et la Stratégie nationale de mobilité électrique à bas carbone adoptée en juin 2025 avec l'objectif de 30% de véhicules électriques neufs d'ici 2030.

Données macroéconomiques et budgétaires

L'analyse s'appuie sur les données officielles du Ministère de l'Économie et des Finances (MEF) : budget national 2025 de 2.396,6 milliards FCFA (hausse de 9,9% par rapport à 2024), projections de croissance économique (5,3% en 2024, 6,2% en 2025), niveau d'endettement public (69,16% du PIB), et trajectoire de consolidation budgétaire (déficit projeté de 6,6% du PIB en 2024 à 4% en 2025).

Données sectorielles et opérationnelles

Les informations sectorielles proviennent des ministères techniques, des opérateurs privés et des études spécialisées : contribution du transport terrestre aux émissions



nationales (plus de 4%), parc de véhicules existant (environ 900.000 motos thermiques, 3.000 motos électriques déployées), performance des opérateurs privés et cadre réglementaire en vigueur incluant les exonérations fiscales sur les véhicules électriques.

Intelligence économique et financière

Les données de marché et les informations sur les partenariats stratégiques complètent l'analyse : performance des opérateurs de mobilité électrique, capacités industrielles locales et sous-régionales, dynamiques de financement régionales et conditions d'accès aux financements internationaux.

3. Approche de validation collaborative

La méthodologie intègre une dimension participative forte, alignée sur les objectifs du programme Readiness. Le processus de validation s'articule autour de l'organisation d'un atelier de validation qui permettra à travers une consultation structurée avec les ministères sectoriels et autres parties prenantes pertinentes.

Cette approche collaborative garantit l'appropriation nationale de la stratégie tout en assurant sa conformité aux standards internationaux et sa faisabilité opérationnelle dans le contexte institutionnel et économique togolais.

4. Contraintes méthodologiques et facteurs de risque

L'analyse intègre plusieurs contraintes structurelles inhérentes au contexte d'analyse. La relative nouveauté du marché de la mobilité bas carbone au Togo limite la disponibilité de données historiques sectorielles robustes. La volatilité des coûts technologiques dans un contexte d'innovation rapide introduit des incertitudes sur les projections financières à moyen terme.

Les incertitudes géopolitiques régionales et internationales affectent les conditions de financement et les flux d'investissement. La prise en compte des mécanismes de financement de la durabilité en particulier ceux afférents aux Changements climatiques impose la nécessité d'un alignement sur les standards et procédures des fonds verticaux FVC/Fonds pour l'Environnement Mondiale (FEM) etc. à travers l'introduction des exigences relatives à la conformité fiduciaire. Enfin, l'intégration dans l'espace économique et monétaire UEMOA impose le respect des normes de convergence macroéconomique dans la structuration des mécanismes de financement.



II. CONTEXTE STRATÉGIQUE ET JUSTIFICATION CLIMATIQUE

A. Alignement avec politiques nationales et CDN

1. Cohérence avec les priorités nationales

Le PMFE s'inscrit pleinement dans le cadre stratégique national du Togo, articulé autour de la Feuille de route gouvernementale 2020-2025 et des engagements climatiques internationaux. Cette cohérence stratégique constitue un prérequis fondamental pour la mobilisation des financements internationaux et la légitimité politique du programme.

La CDN révisée du Togo (2021) établit un cadre d'ambition climatique quantifié avec un objectif de réduction de 20,51% des émissions d'ici 2030 par rapport au scénario de référence. Cet engagement nécessite une mobilisation financière de 3,54 milliards USD, positionnant le financement climatique comme enjeu stratégique national. Selon la Seconde et la Troisième Communication Nationale du Togo sur les Changements Climatiques (CCNUCC, 2015 & 2022), le secteur transport, contributeur de plus de 4% des émissions nationales, constitue naturellement un secteur prioritaire pour l'atteinte de ces objectifs.

Le Programme de mobilité verte (P36), validé en août 2022, opérationnalise cette ambition climatique en fixant l'objectif d'accroître de plus de 3% la part des véhicules électriques dans les ventes annuelles de véhicules neufs à l'horizon 2025. La Stratégie nationale de mobilité électrique sensible au genre (SNMESG) adoptée en juin 2025, rehaussera significativement cette ambition avec un objectif de 30% de véhicules électriques neufs d'ici 2030.

2. Intégration dans les politiques sectorielles

L'alignement stratégique du PMFE transcende la seule politique climatique pour s'intégrer dans l'ensemble des politiques sectorielles nationales. La politique énergétique nationale, avec l'objectif d'électrification universelle d'ici 2030 et le développement des énergies renouvelables, crée les conditions techniques et économiques favorables au déploiement de la mobilité électrique. Le taux d'électrification nationale, passé de 23% en 2010 à environ 70% en 2024, démontre la capacité du pays à déployer rapidement des infrastructures énergétiques.



La politique industrielle, matérialisée par le développement de la plateforme industrielle d'Adétikopé (PIA) et l'assemblage local de véhicules électriques, s'articule naturellement avec les objectifs du PMFE. Cette synergie entre politique industrielle et mobilité bas carbone ouvre des perspectives de création de chaînes de valeur locale et de substitution aux importations.

3. Mécanismes institutionnels de mise en œuvre

L'architecture institutionnelle de mise en œuvre du PMFE s'appuie sur des mécanismes de coordination interministérielle éprouvés. Le Ministère de l'Environnement et des Ressources Forestières assure le pilotage stratégique en coordination avec les ministères sectoriels : Transport, Énergie, Économie et Finances, Urbanisme et Infrastructures.

La création du mécanisme de coordination permettant aux parties prenantes de développer le PMFE, dans le cadre du programme Readiness, entérine cette approche collaborative. Ce mécanisme garantira la cohérence des interventions sectorielles et optimise l'utilisation des ressources publiques.

L'Autorité Nationale Désignée du FVC, assurée par la Direction de l'Environnement (DE), constitue l'interface privilégiée pour les financements climatiques internationaux. Les entités nationales en cours d'accréditation directe au FVC renforceront les capacités nationales d'accès aux financements climatiques.

B. Justification économique et co-bénéfices de l'investissement

1. Analyse coûts-bénéfices et rentabilité socio-économique

L'investissement dans la mobilité bas carbone génère des retombées économiques multiples justifiant l'engagement financier de l'État. L'analyse coûts-bénéfices révèle un ratio favorable intégrant les économies de carburant, la réduction des coûts de santé publique, les gains de productivité et les recettes fiscales additionnelles.

Les économies de carburant constituent le premier poste de bénéfices directs. Avec un parc de plus de 900.000 motos thermiques en circulation en 2025 consommant des volumes substantiels de carburant importé, l'accélération de la transition énergétique dans le cadre du PMFE, à travers le volet Improve, électrique générera des économies de devises significatives. Ces économies se traduiront par une amélioration de la balance commerciale et une réduction de la vulnérabilité face aux chocs pétroliers.



La création d'emplois qualifiés dans les filières de maintenance, d'assemblage et de services associés à la mobilité électrique contribuera à la diversification économique.

2. Co-bénéfices sanitaires et environnementaux

Les co-bénéfices sanitaires de la transition vers la mobilité bas carbone représentent une valeur économique substantielle souvent sous-estimée dans les analyses traditionnelles. La réduction de la pollution atmosphérique urbaine générera des économies directes sur les coûts de santé publique et améliorera la qualité de vie urbaine.

L'évaluation méthodologique des impacts sanitaires, développée dans le cadre du programme Readiness avec le Ministère de la Santé Publique, permettra de quantifier précisément ces co-bénéfices.

La réduction des nuisances sonores améliore la qualité de l'environnement urbain et contribue à l'attractivité touristique et économique des centres urbains. Ces externalités positives renforcent la justification économique de l'investissement public dans la mobilité bas carbone.

3. Opportunités industrielles et technologiques

Le PMFE catalyse le développement d'un écosystème industriel et technologique national. L'assemblage local de véhicules électriques, initié à travers les partenariats existants, constitue le socle d'une filière industrielle intégrée. Cette filière génère des transferts de technologie, des montées en compétence et des opportunités d'innovation locale.

L'intégration de la mobilité électrique avec les énergies renouvelables crée des synergies technologiques et économiques. Le développement de stations de recharge alimentées par l'énergie solaire optimise l'empreinte carbone tout en réduisant les coûts opérationnels à long terme.

La position géostratégique du Togo, avec le Port Autonome de Lomé (PAL) comme hub logistique régional, offre des opportunités d'exportation des véhicules électriques assemblés localement vers les marchés sous-régionaux. Cette perspective renforcera la viabilité économique des investissements industriels.

4. Effets macroéconomiques et compétitivité

La modernisation du secteur transport à travers le PMFE contribuera à l'amélioration de la compétitivité économique globale du pays. La réduction des coûts de transport a un



impact direct sur la compétitivité prix et hors prix des exportations et permet d'accroître le volume des investissements directs étrangers (IDE).

L'innovation dans le financement de la mobilité bas carbone positionne le Togo comme laboratoire de solutions financières innovantes pour les pays à revenu intermédiaire. Cette expertise financière constituera un actif stratégique valorisable à l'échelle sous-régionale et continentale et renforcera la position de Lomé comme place financière de choix dans la sous-région.

La diversification énergétique induite par le développement de la mobilité électrique renforcera la résilience économique face aux chocs externes. Cette résilience constitue un facteur d'attractivité pour les investisseurs internationaux et les partenaires au développement.

5. Multiplicateurs économiques et effets d'entraînement

L'investissement dans la mobilité bas carbone induira des effets multiplicateurs sur l'ensemble de l'économie. Le développement de chaînes de valeur locale stimulera l'activité économique dans les secteurs connexes : métallurgie, électronique, services financiers et formation professionnelle.

L'amélioration de l'accès au financement pour les opérateurs de transport, à travers les mécanismes innovants du PMFE, renforcera l'inclusion financière et stimulera l'entrepreneuriat dans le secteur informel. Cette dynamique contribuera à la formalisation progressive de l'économie.

Les recettes fiscales additionnelles générées par l'activité économique induite renforceront les capacités de financement de l'État. Cette dynamique justifie un fort appui de l'État dans le programme.



C. PÉRIMÈTRE D'INVESTISSEMENT

1. Architecture programmatique du PMFE

Le PMFE structure ses interventions selon une logique d'action intégrée articulant quatre axes stratégiques complémentaires, conçus pour maximiser l'impact climatique tout en préservant la viabilité économique et l'acceptabilité sociale.

Axe 1 : ENABLE : Renforcement de l'environnement habilitant.

Cet axe englobe les réformes réglementaires, le développement des capacités institutionnelles et la création des conditions favorables à l'émergence d'un marché de la mobilité bas carbone. Il comprend l'harmonisation des standards techniques, la mise en place de mécanismes de certification, le renforcement des capacités de contrôle et la formation des corps de métiers spécialisés. Les investissements portent sur l'infrastructure réglementaire, les systèmes d'information et les programmes de renforcement des capacités.

Axe 2 : AVOID : Réduction de la demande de transport.

Cette composante vise l'optimisation des besoins de déplacement à travers l'aménagement urbain, le développement de services numériques et la promotion du télétravail. Elle intègre les investissements dans les infrastructures de mobilité active (pistes cyclables, espaces piétons), les plateformes de covoiturage et de mutualisation logistique, ainsi que les systèmes d'information transport multimodaux. L'objectif consiste à réduire structurellement la pression sur les systèmes de transport motorisés.

Axe 3 : SHIFT : Report modal et efficacité systémique.

Cet axe structure le transfert de la demande de transport vers des modes moins carbonés et plus efficaces. Il comprend le développement du transport public électrifié, l'organisation de systèmes de transport partagé et l'optimisation des chaînes logistiques. Les investissements portent sur les infrastructures de transport en commun, les plateformes de mobilité partagée et les centres de distribution urbaine consolidés.

Axe 4 : IMPROVE : Amélioration de l'efficacité énergétique.

Cette composante cible l'optimisation de l'efficacité énergétique des véhicules et systèmes de transport. Elle intègre le déploiement de véhicules électriques, l'amélioration des carburants et l'optimisation des systèmes de propulsion. Les investissements comprennent les véhicules électriques, l'infrastructure de recharge, les biocarburants avancés et les systèmes de gestion énergétique intelligents.

2. Taxonomie des investissements

Le portefeuille d'investissements du PMFE est structuré selon une classification fonctionnelle reposant sur quatre catégories d'actifs aux profils financiers différenciés, permettant une optimisation de la structure de financement et de la gestion des risques.



Catégorie A : Actifs d'infrastructure de base (35-40% de l'enveloppe totale). Cette catégorie regroupe les investissements en infrastructure physique à longue durée de vie (15-25 ans) et profil de rendement stable. Elle comprend :

- Infrastructure de recharge publique et semi-publique avec rendement basé sur les volumes de passage
- Réseau de distribution électrique renforcé générant des revenus réglementés
- Centres de maintenance et ateliers techniques avec revenus locatifs et de services
- Infrastructures de stockage et de distribution d'énergie

Ces actifs présentent un profil de cash-flow prévisible avec des revenus indexés sur l'inflation, justifiant des financements à long terme (12-20 ans) à taux préférentiel. Le TRI attendu s'établit à 8-12% en monnaie locale, compatible avec des financements de développement.

Catégorie B : Actifs d'exploitation mobile (45-50% de l'enveloppe totale). Cette catégorie englobe les véhicules et équipements mobiles à rotation plus rapide (5-8 ans) avec des profils de rentabilité variables selon l'intensité d'usage :

- Flotte de véhicules électriques en location longue durée ou leasing opérationnel
- Batteries en modèle "Battery-as-a-Service" avec revenus récurrents au kilomètre
- Équipements de maintenance mobile et outillage spécialisé

La rentabilité dépend directement de l'utilisation effective, nécessitant des mécanismes de financement flexibles (crédit-bail, location avec option d'achat) et des garanties d'usage minimum. Le Taux de Rendement Interne (TRI) cible s'établit à 15-20% selon les catégories d'équipements.

Catégorie C : Actifs technologiques et systèmes (10-15% de l'enveloppe totale). Cette catégorie couvre les investissements en systèmes d'information et technologies à évolution rapide (3-5 ans) :

- Plateformes de gestion de flotte et systèmes de télématique
- Applications de service aux usagers et interfaces de paiement
- Systèmes de monitoring énergétique et de maintenance prédictive
- Infrastructure de télécommunication dédiée

Ces actifs génèrent des revenus récurrents par abonnement (Logiciel accessible via Internet) avec des marges élevées après amortissement du développement initial. L'obsolescence technologique rapide nécessite des provisions pour renouvellement de 20-30% annuelles.



Catégorie D: Actifs de développement des capacités (5-10% de l'enveloppe totale).
 Cette catégorie comprend les investissements en capital humain et institutionnel :

- Programmes de formation technique et certification
- Développement des capacités institutionnelles et réglementaires
- Recherche et développement adaptatif
- Assistance technique et accompagnement des opérateurs

Ces investissements génèrent des retours indirects mesurés par l'amélioration de l'efficacité opérationnelle et la réduction des coûts de transaction. Ils nécessitent généralement des financements concessionnels ou des subventions.

Tableau 2: Cartographie des investissements du PMFE selon les catégories d'actifs

| Catégorie | Part de l'enveloppe totale | Durée de vie | Type d'actifs | Profil de rendement | Mécanismes de financement | TRI attendu/cible | Particularités |
|-------------|----------------------------|--------------|--|---|--|-------------------------|---|
| Catégorie A | 35-40% | 15-25 ans | Infrastructures de recharge publique et semi-publique, Réseau de distribution électrique renforcé, Centres de maintenance et ateliers techniques, Infrastructures de stockage et de distribution d'énergie | Rendement stable, cash-flow prévisible, revenus indexés sur l'inflation | Financements à long terme (12-20 ans) à taux préférentiels | 8-12% | Compatible avec les financements par les partenaires au développement |
| Catégorie B | 45-50% | 5-8 ans | Flotte de véhicules électriques, Batteries | Profils de rentabilité variables | Mécanismes flexibles (crédit-) | 15-20% selon catégories | Rentabilité dépend de l'utilisation |



| | | | | | | | |
|-------------|--------|---------|--|---|--|---------------|--|
| | | | "Battery-as-a-Service", Équipements de maintenance mobile et outillage spécialisé | selon l'intensité d'usage | bail, location avec option d'achat), garanties d'usage minimum | d'équipements | n effective |
| Catégorie C | 10-15% | 3-5 ans | Plateformes de gestion de flotte, Applications de service, Systèmes de monitoring énergétique, Infrastructure de télécommunication dédiée | Revenus récurrents par abonnement (SaaS), marges élevées après amortissement | Provisions pour renouvellement de 20-30% annuelles | - | Obsolescence technologique rapide |
| Catégorie D | 5-10% | - | Programmes de formation technique, Développement des capacités institutionnelles, Recherche et développement adaptatif, Assistance technique | Retours indirects par amélioration de l'efficacité opérationnelle, réduction des coûts de transaction | Financements concessionnels ou subventions | - | Investissement en capital humain et institutionnel |

Source : Consultant, 2025



3. Critères de priorisation des investissements du PFME

La priorisation des investissements s'appuie sur une grille d'analyse multicritères intégrant les spécificités du contexte togolais, les critères d'investissement des fonds climats notamment la prise en compte des impératifs liés au développement durable. Le tableau ci-dessous présente la matrice de priorisation qui privilégie la création de valeur économique tout en maximisant l'impact climatique.

Tableau 3: Grille d'analyse multicritères des investissements du PFME

| Critère | Définition opérationnelle | Indicateurs quantifiables (exemples) |
|---------------------------------|---|---|
| Impact socio-économique | Effets nets sur emploi, revenus, inclusion, sécurité au travail dans l'informel (ex. taxi-moto) | Emplois directs/indirects (ETP) par MUSD; % emplois locaux; variation revenu médian des bénéficiaires; accidents/10 ⁶ km |
| Souveraineté énergétique | Réduction de la dépendance aux importations d'hydrocarbures et exposition aux chocs | kWh locaux/année substituant fossiles; % énergie renouvelable; économies nettes devises/an; élasticité aux prix du pétrole |
| Développement industriel | Capacité à créer/renforcer des chaînes de valeur locales et transferts technologiques | % valeur ajoutée locale; nb fournisseurs nationaux qualifiés; volumes d'assemblage local; potentiel d'export régional |
| Faisabilité financière | Bancabilité, accès aux capitaux, coût du risque public | Taux de cofinancement; DSCR ⁶ /LLCR ⁷ (si infra); besoin de garanties; conformité fiduciaire |
| Efficacité climatique | Coût par tCO ₂ e évitée (et co-bénéfices air-santé) | USD/tCO ₂ e évitée; tCO ₂ e/an; monétisation co-bénéfices sanitaires |

Source : Consultant, 2025

Critère d'impact socio-économique:

Ce critère évalue la contribution des investissements à la création d'emplois, au développement des compétences locales et à l'amélioration des revenus des populations vulnérables. Il privilégie les solutions préservant les activités génératrices de revenus du secteur transport informel tout en améliorant les conditions de travail. La pondération élevée de ce critère reflète la priorité donnée au développement inclusif.

⁶ Debt service coverage ratio en français : TCD : taux de couverture de la dette

⁷ Loan Life Coverage Ratio, en français : taux de couverture sur la durée d'emprunt



Critère de souveraineté énergétique:

L'évaluation porte sur la contribution à la réduction de la dépendance aux importations d'hydrocarbures et au renforcement de la sécurité énergétique nationale. Ce critère favorise les solutions s'appuyant sur les ressources énergétiques locales et renouvelables. Il intègre également l'impact sur la balance commerciale et la résilience aux chocs pétroliers externes.

Critère de développement industriel:

Ce critère mesure le potentiel de création de chaînes de valeur industrielle locales et de transfert technologique. Il privilégie les investissements générant des effets d'entraînement sur l'écosystème manufacturier national et sous-régional. L'évaluation intègre les opportunités d'assemblage local, de développement de fournisseurs nationaux et d'exportation vers les marchés régionaux.

Critère de faisabilité financière :

L'analyse porte sur la capacité à mobiliser les financements nécessaires dans le contexte des contraintes budgétaires nationales et des conditions d'accès aux financements internationaux. Ce critère évalue la bancabilité des projets, les besoins en garanties publiques et la compatibilité avec les normes fiduciaires internationales.

Critère d'efficacité climatique:

L'évaluation mesure le ratio coût-efficacité des réductions d'émissions en intégrant les coûts directs et indirects. Ce critère favorise les solutions offrant le meilleur rapport qualité-prix climatique tout en considérant les co-bénéfices environnementaux et sanitaires.

III. BESOINS DE FINANCEMENT ET ANALYSE DES GAPS

A. Inventaire et analyse des programmes/projets existants

L'écosystème togolais de la mobilité à faible émission se caractérise aujourd'hui par une mosaïque d'initiatives sectorielles qui, bien qu'ambitieuses individuellement, révèlent des défis significatifs de coordination et d'optimisation des investissements. Cette fragmentation programmatique constitue paradoxalement une opportunité stratégique : celle de concevoir une approche intégrée capable de démultiplier l'impact des ressources mobilisées tout en accélérant la transition vers un système de transport décarboné.



L'analyse qui suit adopte une démarche rigoureuse d'évaluation multicritères, permettant de hiérarchiser les initiatives selon leur capacité transformationnelle et d'identifier les leviers d'optimisation intersectorielle. Cette approche s'inscrit dans une logique de maximisation de la valeur ajoutée des investissements publics et privés, condition sine qua non de la réussite d'une stratégie nationale de mobilité durable.

1. Cartographie détaillée des initiatives en cours

a. Le Programme Mobilité Verte : un catalyseur national en construction

Le Programme Mobilité Verte (PMV) représente l'épine dorsale de la stratégie togolaise d'électrification des transports. Doté d'une enveloppe de 4,749 milliards de FCFA, ce programme s'articule autour d'une vision claire : positionner le Togo comme champion régional de la mobilité électrique avec un objectif quantitatif de 3% de part de marché des véhicules électriques neufs d'ici 2025.

L'architecture programmatique révèle une approche équilibrée entre transformation technologique et restructuration systémique. Le premier sous-programme (712 millions FCFA) concentre ses efforts sur la promotion de la mobilité électrique et l'accompagnement du changement paradigmatique. Cette composante intègre des mécanismes de renforcement des capacités particulièrement innovants, notamment un programme de formation basé sur l'expérience de pays pionniers et une stratégie d'information-éducation-communication ciblant spécifiquement les facteurs déterminants du choix des consommateurs.

Le second sous-programme, qui mobilise 85% des ressources (4,037 milliards FCFA), s'attaque à la réorganisation structurelle des systèmes de transport. Cette composante adopte une triple approche : report modal vers les transports publics et modes doux, renforcement de la durabilité par un environnement favorable, et décarbonation intégrée du système de transport dans le cadre de la future Stratégie Nationale Bas Carbone.

L'état d'avancement révèle une dynamique encourageante : 44% des ressources sont déjà sécurisées, principalement via le Fonds pour l'Environnement Mondial (FEM) et des soumissions au Fonds Vert pour le Climat (FVC). Cette situation positionne favorablement le programme pour un déploiement accéléré, sous réserve de la finalisation des 56% de financement restants. Outre le Programme, un projet d'investissement prioritaire (PIP) d'un montant⁸ de 13 799 498 500 FCFA a également été élaboré portant le montant total du PMV à 18 548 498 500 FCFA soit 33 Millions USD.

⁸ Un montant de 190 150 000 FCFA a été prévu dans le budget pour réaliser les études de faisabilité.



b. La Stratégie de Mobilité Électrique : un modèle de financement innovant

Parallèlement au PMV, la Stratégie de Mobilité Électrique déploie une enveloppe substantielle de 68 milliards de FCFA sur la période 2026-2030. Cette initiative se distingue par son approche de financement optimisée, limitant la participation de l'État à 25% du budget global (17 milliards FCFA) pour maximiser l'effet de levier sur les investissements privés.

Le dispositif financier révèle une sophistication remarquable avec le développement de mécanismes innovants adaptés au contexte togolais : modèles de leasing pour véhicules électriques, solutions pay-as-you-go pour l'accès aux infrastructures de recharge, et systèmes de garanties publiques pour sécuriser les investissements privés. Cette approche répond directement aux contraintes d'accessibilité financière identifiées comme principale barrière à l'adoption des véhicules électriques.

L'accent mis sur les deux et trois roues électriques constitue une stratégie particulièrement pertinente dans le contexte urbain togolais, où ces véhicules représentent une part significative du parc motorisé. L'objectif de déploiement de 30 000 deux et trois-roues électriques dans le secteur des taxi-motos d'ici 2030 illustre une compréhension fine des dynamiques de mobilité urbaine et des opportunités de transformation sectorielle.

c. Le Plan de Mobilité Urbaine Durable (PMUD) : une transformation à l'échelle du District Autonome du Grand Lomé

Le PMUD du Grand Lomé est un projet ambitieux d'une durée de 16 ans, avec un investissement de 1,082 milliard d'euros pour transformer la mobilité urbaine. Son axe principal est le système BHNS, composé de 4 lignes majeures et 10 lignes relais, visant à couvrir 65 % de la population grâce à plus de 1400 bus.

La mise en œuvre sera progressive : la phase préparatoire (2025-2026) porte sur l'organisation institutionnelle et les études, suivie du déploiement jusqu'en 2040 pour les investissements majeurs. La gouvernance évoluera vers une Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM), essentielle pour coordonner et pérenniser le projet.

d. Les projets ferroviaires : un potentiel de décarbonation considérable

Le secteur ferroviaire, bien que confronté à des défis infrastructurels majeurs, présente un potentiel de transformation particulièrement significatif pour le transport de fret. L'analyse révèle que les émissions unitaires du fret ferroviaire sont environ 4 fois inférieures à celles du fret routier, justifiant pleinement les investissements envisagés.



Trois options de service sont proposées dans le cadre du rapport d'évaluation du secteur ferroviaire sur les options de transport à faible émission de carbone:

- la création d'une nouvelle ligne PAL -PIA,
- la réhabilitation de la ligne Lomé-Cinkassé avec desserte de la PIA, et enfin
- la création d'une nouvelle ligne de Service de transport de conteneurs ferroviaires entre le Port autonome de Lomé et Blitta.

Les coûts de ces trois options varient fortement et passent respectivement d'une tranche de 190- 300 millions, 191 – 526 millions et de 420 à 850 millions. Le projet de liaison ferroviaire Port-Blitta, d'un coût estimé entre 420 et 850 millions USD pour la réhabilitation de 276 km de ligne, s'inscrit dans une logique de structuration des corridors économiques. Cette liaison revêt une importance stratégique pour le désenclavement des régions intérieures et l'intégration économique sous-régionale.

e. Les solutions de transport routier innovantes

Plusieurs options ont été analysées dans le rapport d'évaluation du secteur routier sur les options de transport à faible émission de carbone pour sélectionner celles qui ont le plus faible potentiel d'émission. Les options retenues comportent :

- le déploiement de réseaux de recharge pour véhicules électriques, dont le coût est estimé entre 7 et 12 millions USD pour 10 stations sur le corridor Lomé-Cinkassé. Il convient de préciser que cela constitue une initiative ou recommandation redondante avec la Stratégie nationale de mobilité électrique sensible au genre et ne devrait pas être considéré dans le périmètre du PMFE.
- Les Centres de Distribution Urbaine (CDU) qui représentent une innovation logistique particulièrement pertinente pour l'optimisation des flux urbains. Avec un coût unitaire de 20 à 38 millions USD par ville, ces centres intègrent des flottes de véhicules à faibles émissions (20 à 40 véhicules électriques, hybrides ou vélos-cargo par centre) et répondent directement aux enjeux de congestion et de pollution urbaine. Compte tenu de la macrophagie de la ville de Lomé, les autres CDU devraient avoir un coût unitaire plus simple.
- La mise en place d'un système de livraison urbaine par vélo-cargo, bien que d'envergure financière plus modeste (9 000 à 115 000 USD pour une flotte de 5 à 10 véhicules), illustre la diversité des solutions envisagées et la recherche d'adaptation aux spécificités des différents segments de marché.



2. Estimation des besoins

L'estimation des besoins financiers du PMFE s'appuie sur une analyse des écarts entre les initiatives en cours et l'architecture programmatique du PMFE. Estimation des initiatives en cours :

| Programme / Projet | Coût (en M USD) |
|---------------------------------|-----------------|
| PMV | 33 |
| SNMESG | 121 |
| PMUD | 1 282 |
| Options bas carbone Terrestres | 79 |
| Option bas carbone ferroviaires | 150 |
| Total | 1 665 |

Une évaluation des éléments couverts grâce aux initiatives en cours et des éléments à couvrir par rapport au cadre EASI permet de faire une évaluation dont le résultat est présenté dans le tableau ci-dessous :

B. Évaluation des éléments restants pour le PMFE suivant le cadre E-A-S-I

Le tableau ci-dessous, permet d'identifier les maillons manquants dans la cadre du PMFE.

Tableau 4: Présentation des maillons manquants dans la cadre du PMFE

| Pilier | Acquis et engagements en cours | Lacunes stratégiques à combler |
|--------|---|--|
| ENABLE | Standards techniques pour véhicules électriques et infrastructures de recharge validée; Instance de coordination interministérielle opérationnelle; Système d'information géographique des bornes de recharge en développement; Observatoire sectoriel des transports | Cadre réglementaire pour les deux-roues électriques: élaboration du dispositif juridique; Mécanismes financiers spécialisés: structuration et capitalisation d'instruments dédiés; Système de pilotage et évaluation du Programme National de Mobilité Électrique; |



| | | |
|---------|--|--|
| | fonctionnel; Réforme fiscale incitative et plan d'investissement en préparation; Mécanisme de pilotage du Plan de Mobilité Urbaine Durable en phase préparatoire | Plateforme nationale des infrastructures de recharge: transition vers déploiement opérationnel ; |
| AVOID | Plans de circulation optimisés déployés; Politique tarifaire du stationnement différenciée mise en œuvre; Référentiels techniques d'aménagement urbain diffusés; Principes de développement urbain orienté transport (TOD) intégrés dans la planification territoriale | Expérimentation du Transit Oriented Development dans la Grand Lomé et capture de la plus-value foncière: généralisation hors Grand Lomé via contrats de développement territorial et cadre fiscal adapté |
| SHIFT | Réseau de Bus à Haut Niveau de Service et interconnexions modales déployés à Lomé; Schémas directeurs logistiques structurants validés; Options de relance du transport ferroviaire de marchandises identifiées et évaluées | Systèmes de transport collectif urbain en régions: études de faisabilité, modèles d'exploitation et enveloppes d'investissement dédiées; Mise à l'échelle des Centres de Distribution Urbaine décarbonés: déploiement pilote à Lomé avec stratégie de réplication; Extension du fret ferroviaire et création d'un service passager: programme d'investissement et structuration de partenariats public-privé |
| IMPROVE | Réseau de recharge sur l'axe Lomé-Cinkassé dimensionné et chiffré; Programmes pilotes de véhicules électriques lancés; Stratégie nationale d'électromobilité 2026-2030 adoptée | Maillage national des infrastructures de recharge: extension au-delà du corridor prioritaire; Modernisation et adaptation du réseau électrique: systèmes de mesure/pilotage intelligents et tarification spécifique; Programme national deux-roues électriques: déploiement du modèle d'échange de batteries standardisé; Création d'une filière de valorisation des batteries usagées: infrastructure et |



| | | |
|--|--|--|
| | | mécanismes économiques pour collecte, seconde vie et recyclage |
|--|--|--|

Source : Consultant, 2025

Suite à l'identification des maillons manquants, il est possible de pouvoir identifier et évaluer les mesures devant compléter le PMFE. Le tableau ci-dessous permet de procéder à cette évaluation.

Tableau 5: Estimation des besoins financiers pour les éléments restants à couvrir

| Pilier | Mesure | Estimation |
|-------------------|---|------------|
| ENABLE | Cadre réglementaire deux-roues électriques (dispositif juridique complet) | 1,1 |
| | Mécanismes financiers spécialisés (garanties, lignes locales, Location avec Option d'Achat LOA) | 20,7 |
| | Système de pilotage et évaluation du Programme national de mobilité électrique | 2,5 |
| | Plateforme nationale des infrastructures de recharge (déploiement opérationnel, 3 ans) | 1,7 |
| Sous-total ENABLE | | 26 |
| AVOID | Programme TOD national hors Grand Lomé (cadre + 3 villes / 6 aires-stations avec aménagements de proximité) | 35 |
| Sous-total AVOID | | 35 |
| SHIFT | Systèmes de transport collectif urbain en régions (2 villes, bus améliorés + dépôts/arrêts) | 27,1 |
| | Centre de distribution urbaine pilote à Lomé (+ stratégie de réplication) | 35 |
| | Extension fret ferroviaire & service passager – contribution publique (VGF) + études/PPP | 376 |
| Sous-total SHIFT | | 438,1 |
| IMPROVE | Maillage national des infrastructures de recharge (au-delà du corridor prioritaire) | 6 |
| | Modernisation du réseau électrique (mesure/pilotage + renforcements ciblés) | 4 |
| | Programme national deux-roues électriques (swap standardisé – 5 000 motos, 200 kiosques, 10 000 batteries) | 25 |



| | | |
|-------------------------|--|-------|
| | Filière de valorisation des batteries usagées (collecte, seconde vie, recyclage – démarrage) | 3,5 |
| Sous-total IMPROVE | | 38,5 |
| Total éléments restants | | 537,6 |

Source : Consultant, 2025

C. Coût estimatif du PMFE

Il est obtenu en additionnant les initiatives en cours et les mesures restantes :

Initiatives en cours :1665

Initiatives restantes : 537,6

Coût PMFE : 2202,6 Millions USD soit 1 238 920 000 000 XOF



IV. ANALYSE DE L'ÉCOSYSTÈME FINANCIER NATIONAL

A. Système actuel de Financement existants et capacité de l'État à financer le PMFE

La capacité de l'État à financer le **PMFE** s'inscrit dans un environnement économique et budgétaire en transformation. Trois éléments structurants permettent de cerner cette dynamique : le profil macroéconomique du pays, l'évolution de la structure budgétaire, et la montée en puissance des ressources intérieures dans le financement des investissements.

1. Situation macroéconomique

L'économie togolaise a conservé une trajectoire de croissance robuste au cours des dernières années, malgré les chocs extérieurs et la volatilité des prix internationaux.

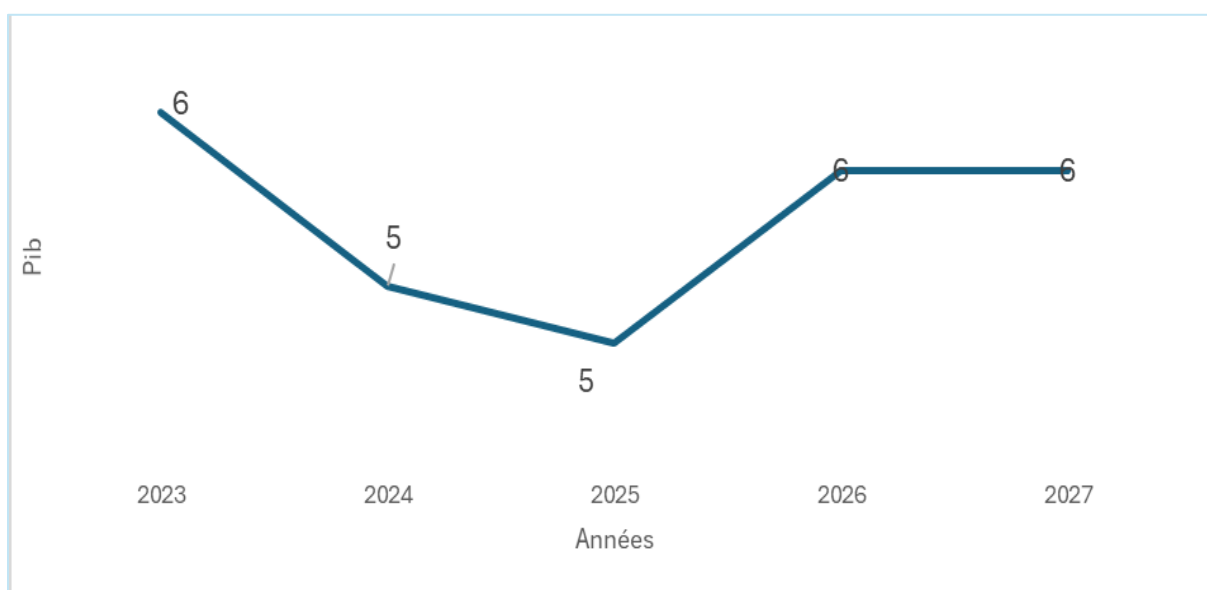


Figure 1: Évolution du PIB du Togo

Cette croissance est soutenue par la poursuite des investissements publics dans les infrastructures, la reprise progressive des activités agricoles et le dynamisme des services. L'inflation reste un facteur de vulnérabilité, exerçant une pression sur le pouvoir d'achat et sur les finances publiques. La dette publique demeure globalement



soutenable, mais elle appelle à une gestion rigoureuse afin de contenir les risques liés à l'augmentation des besoins de financement.

Ce contexte met en lumière des marges de manœuvre limitées, mais bien réelles. L'État conserve une capacité d'action, à condition de cibler ses priorités et de renforcer l'efficacité de ses dépenses. L'intégration du PMFE dans ce cadre suppose de s'appuyer à la fois sur les crédits budgétaires existants et sur une mobilisation accrue des recettes intérieures.

2. Structure budgétaire et poids des investissements

Les investissements publics occupent une place centrale dans la stratégie nationale. Ils sont financés par un équilibre entre ressources extérieures (prêts et dons) et ressources intérieures issues de la fiscalité et des recettes non fiscales. En 2025, la part des ressources intérieures affectées à l'investissement représente plus d'un tiers du volume total, traduisant un effort notable de l'État pour réduire sa dépendance vis-à-vis des financements extérieurs. Cette tendance est appelée à se renforcer au cours de la période 2025–2027, confirmant une orientation stratégique en faveur d'une plus grande autonomie budgétaire.

3. Perspectives de financement

Les recettes fiscales suivent une trajectoire ascendante, avec une progression régulière sur la période 2025–2027. Cette évolution est le résultat des réformes entreprises pour élargir l'assiette fiscale et améliorer le rendement des impôts existants. Elle ouvre la possibilité d'affecter une part croissante de ressources aux nouvelles priorités stratégiques, dont la mobilité durable.



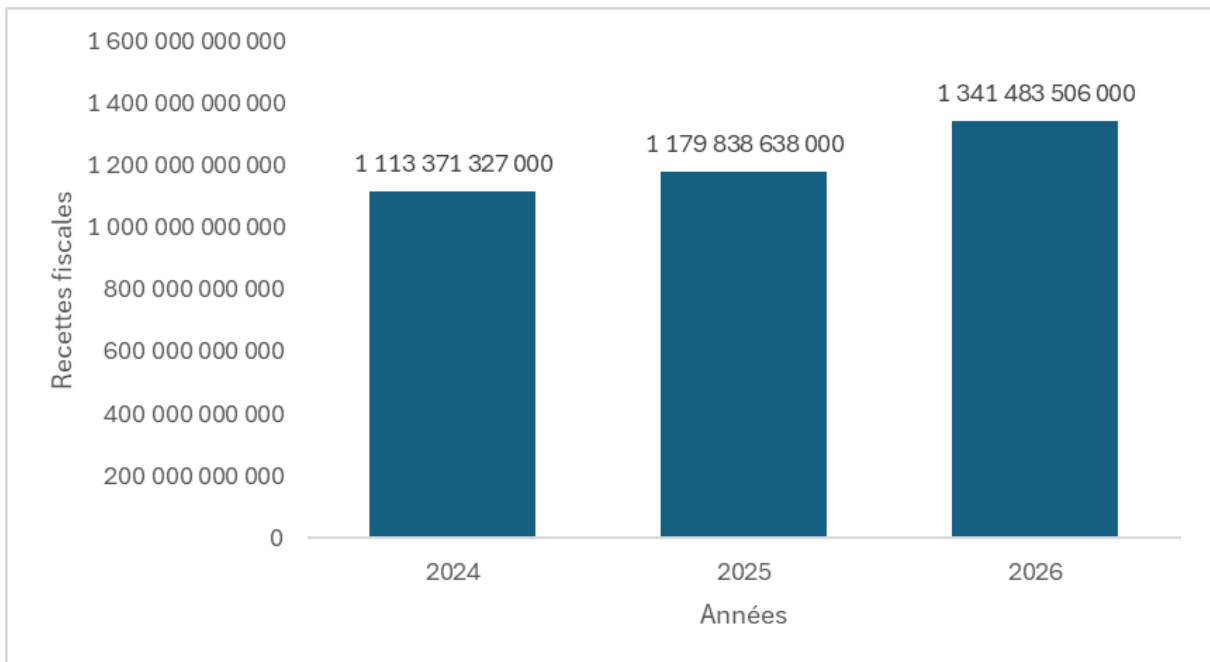


Figure 2: Évolution des recettes fiscales de 2024 à 2026

Toutefois, ces marges demeurent contraintes par la nécessité de répondre à des besoins sociaux pressants en matière d'éducation, de santé et de protection sociale. Le financement du PMFE ne pourra donc pas reposer uniquement sur des dotations additionnelles : il exigera des arbitrages internes, une rationalisation des dépenses fiscales et une meilleure mobilisation des contributions parafiscales des entreprises publiques.

4. Dépenses publiques sectorielles pertinentes pour la mobilité à faible émission

L'examen des budgets sectoriels pour 2025 montre que l'État togolais consacre déjà des ressources significatives, sur ses propres ressources, à des programmes qui convergent avec les objectifs du Programme de Mobilité à Faible Émission (PMFE).

- Un socle diversifié : cinq ministères contribuent directement à la mobilité par leurs budgets (Transports, Travaux publics, Désenclavement, Énergie, Urbanisme), tandis que le ministère de l'Environnement joue un rôle transversal de régulation et de suivi.
- Un poids budgétaire important : en crédits de paiement (CP) environ 240 milliards de FCFA en 2025 dont 37% mobilisables en financements intérieurs soit environ 90 milliards de FCFA. Ce chiffre constitue une base domestique tangible, indépendante des concours extérieurs, sur laquelle le PMFE peut s'ancrer.
- Une prédominance des infrastructures : La moitié des crédits de paiements concerne la maintenance du réseau routier (88,5 milliards FCFA) et les pistes



rurales (32 milliards FCFA). Ces postes assurent la continuité de la circulation motorisée, en particulier pour les taxis-motos et le fret léger.

- Des crédits stratégiques : les enveloppes affectées au transport collectif (24,6 milliards FCFA) et à l'énergie (60.5 milliards FCFA) représentent 35% des CP affectés à l'ensemble de ces 5 ministères et un socle pour préparer la transition vers des solutions bas-carbone.
- Un rôle clé de l'urbanisme et une fonction transversale de l'environnement: les crédits du Ministère en charge de l'Urbanisme et de celui en charge de l'environnement représentent respectivement 7% de l'ensemble des CP affectés à ces 5 milliards. L'augmentation du CP du ministère en charge de l'urbanisme permettrait de disposer d'une marge opérationnelle pour structurer des villes plus compactes et propices aux mobilités actives, réduisant ainsi la dépendance à la voiture individuelle. Les CP du ministère en charge de l'environnement devra donc permettre de mettre en place un cadre institutionnel et normatif favorisant le développement d'une mobilité à faible émission.

Le tableau ci-dessous permet de se rendre compte que l'État dispose déjà d'une capacité de financement domestique pour la mobilité à faible émission, mais que cette capacité est aujourd'hui dispersée dans plusieurs ministères et prioritairement orientée vers l'entretien routier. Le rôle du PMFE sera de mettre en cohérence ces ressources, de les orienter vers les solutions bas-carbone, et de compléter ce socle par des financements extérieurs et des instruments innovants.



Tableau 6: Dépenses publiques sectorielles pertinentes pour la mobilité à faible émission (2025)

| Section | Ministère | Programmes clés | Autorisations d'Engagements 2025 (AE) | Crédits de Paiement (CP) | Pourcentage financé sur les ressources internes (RI) | Pertinence pour le PMFE |
|---------|-----------|--|---------------------------------------|--------------------------|--|---|
| 760 | MUHRF | P3 : Logement décent | 7 222 700 | 4 528 826 | 67% | Aménagements urbains, espaces publics, logement compact ; favorise marche, vélo, transport collectif |
| | | P4 : Cadre de vie | 35 422 581 | 12 724 378 | 98% | |
| 830 | MTPI | P2 : Réseaux des routes nationales | 159 235 488 | 70 254 003 | 28% | Entretien et réhabilitation du réseau routier national ; impact sur fluidité, sécurité et coûts énergétiques |
| | | P4 : Maintenance des routes nationales | 17 868 147 | 18 168 520 | 99% | |
| 831 | MDPR | P2 : Développement et extension du réseau des pistes rurales | 41 102 259 | 32 131 508 | 63% | Accessibilité des zones rurales, continuité du maillage routier, soutien aux taxis-motos et véhicules utilitaires |

| | | | | | | |
|-----|-------|--|-------------|------------|----|---|
| 832 | MTRAF | P3 : Accroître l'offre des services de transports routiers et ferroviaires | 29 049 516 | 24 586 010 | 7% | Transport collectif urbain/interurbain, ferroviaire, sécurité routière, gouvernance sectorielle |
| 813 | MEMPC | P2 : Transport maritime | 1 804 000 | 1 273 877 | | |
| 840 | MMRE | P3: Énergie | 153 043 967 | 60 426 629 | 2% | |
| 860 | MERF | P3: Environnement et climat | 37 997 515 | 17 116 130 | 6% | Cadre réglementaire et climat ; normes qualité de l'air, suivi environnemental et climat |

Source : Consultant à partir de Budget programme de l'État 2025-2027

5. Structure générale des recettes publiques

La mobilisation des ressources budgétaires du Togo repose largement sur les recettes fiscales, qui atteignent un montant d'environ 655,2 milliards de FCFA en 2020⁹. Les recettes non fiscales et les dons complètent ce cadre, avec respectivement 68,3 milliards FCFA et 102,5 milliards FCFA.

a. Impôts indirects

Les impôts indirects constituent la principale source de recettes. En 2020, la Taxe sur la valeur ajoutée (TVA) a rapporté environ 42 380,6 millions FCFA, ce qui en fait la première ressource de l'État, représentant 45,3% des recettes fiscales. Les droits de douane et taxes à l'importation, y compris les droits d'accises, ont généré près de 17 778,5 millions FCFA, avec respectivement 16 661,9 millions FCFA et 1 116,6 millions FCFA. Ces recettes, étroitement corrélées au volume des importations, traduisent la dépendance du budget à la dynamique du commerce extérieur.

b. Impôts directs

Les impôts directs demeurent relativement modestes. L'impôt sur les sociétés (IS) a produit environ 18 260,7 millions FCFA en 2020, tandis que l'impôt sur le revenu des personnes physiques (IRPP) a rapporté près de 9 675,4 millions FCFA. Ces deux postes réunis ne dépassent pas 29,8 % des recettes fiscales, confirmant la faible assiette formelle et la prédominance du secteur informel dans l'économie nationale.

c. Recettes non fiscales

Les recettes non fiscales se sont élevées à 84 milliards FCFA en 2024, soit environ 6,5 % des ressources totales de l'État. Elles proviennent principalement des revenus domaniaux et administratifs, des dividendes des entreprises publiques et des amendes. Leur caractère structurellement faible et leur volatilité liée aux performances irrégulières des entreprises publiques limitent leur potentiel comme levier de financement.

En termes d'ordres de grandeur, il ressort que la TVA et les droits liés au commerce extérieur (près de 680 milliards FCFA cumulés) concentrent plus des deux tiers du rendement fiscal. En comparaison, les impôts directs plafonnent à moins de 200 milliards FCFA, et les recettes non fiscales restent marginales.

Cette structure traduit deux réalités : d'une part, la forte dépendance du budget à la fiscalité de la consommation et des importations, et d'autre part, la faible capacité contributive des entreprises et ménages formels. Pour le PMFE, cela signifie que les marges mobilisables se trouvent prioritairement dans les postes liés à la consommation

⁹ Évaluation et stratégie du financement du développement au Togo, version Octobre 2022.



énergétique et aux flux commerciaux, plutôt que dans l'impôt sur le revenu ou les dividendes d'entreprises publiques.

d. Recettes liées au transport et à l'énergie

Les recettes de l'État directement associées au secteur du transport et de l'énergie proviennent principalement de la fiscalité appliquée aux carburants, aux véhicules, aux infrastructures routières et au transport aérien. Ces prélèvements constituent des ressources régulières, bien documentées dans la Loi de finances rectificative (LFR 2024) et dans le Budget programme 2025–2027.

En 2024, les droits d'accises sur les produits pétroliers atteignent 29,181 milliards de FCFA. Ils représentent la ligne de recettes la plus importante parmi celles directement liées au secteur du transport, en raison de la consommation nationale de carburants et de leur rôle central dans l'activité économique.

La taxe sur les véhicules à moteur (TVM) génère pour sa part 2,194 milliards de FCFA en 2024. Cette taxe annuelle est perçue sur l'ensemble du parc automobile immatriculé au Togo. Le Budget programme projette une progression de son rendement, avec un montant attendu de 3,387 milliards de FCFA dès 2025.

La taxe de protection et d'entretien des infrastructures (TPEI) constitue une autre source significative. Son produit est évalué à 5,564 milliards de FCFA en 2024 et à 6,088 milliards de FCFA en 2025. Elle est perçue au cordon douanier et vise à financer l'entretien du réseau routier et des infrastructures connexes.

À un niveau plus limité, la taxe d'émission sur les billets d'avion (TEBA) représente environ 0,440 milliard de FCFA en 2024. Elle reste marginale en comparaison des autres recettes mais conserve une régularité du fait de son assiette sur le transport aérien international.

En résumé, les principales recettes budgétaires liées au transport et à l'énergie se décomposent en quatre postes : les accises sur les carburants (29,181 milliards de FCFA), la TVM (2,194 milliards de FCFA), la TPEI (5,564 milliards de FCFA) et la TEBA (0,440 milliard de FCFA). Ces ressources reflètent le lien direct entre le système fiscal togolais et les secteurs du transport et de l'énergie, avec des volumes significatifs concentrés sur la consommation de produits pétroliers et les flux routiers.

e. Recettes non fiscales et dividendes des entreprises publiques

Les recettes non fiscales constituent une part complémentaire des ressources de l'État, en dehors des impôts et taxes classiques. Elles proviennent principalement des redevances administratives, des droits perçus au titre de l'utilisation du domaine public, ainsi que des revenus versés par les entreprises publiques sous forme de dividendes.

Dans le domaine du transport et de l'énergie, plusieurs entreprises publiques jouent un rôle central. La Société Togolaise des Eaux (TdE), la Compagnie Énergie Électrique du Togo (CEET), la Société Aéroportuaire de Lomé-Tokoin (SALT) et la Société Nationale des Chemins de Fer du Togo (SNCT) figurent parmi les principales entités concernées. Leurs performances financières et leurs contributions au budget de l'État sont suivies dans



le Document de Programmation Budgétaire et Économique Pluriannuelle (DPBEP 2025–2027).

En 2022, selon le rapport agrégé sur les entreprises publiques annexé au Document de Programmation Budgétaire et Économique Pluriannuelle (DPBEP), les dividendes et produits financiers reversés au budget de l'État par l'ensemble des entreprises publiques atteignaient 22,7 milliards de FCFA. Dans ce total, la CEET occupe une place majeure du fait de son rôle de distributeur national d'électricité, tout comme la SALT, dont les activités aéroportuaires génèrent des revenus en devises.

Les entreprises opérant dans le secteur des infrastructures et du transport routier contribuent quant à elles par le biais de redevances d'exploitation ou de concessions. Ces recettes restent cependant plus modestes et variables selon les années, en fonction de l'activité économique et des flux de trafic.

En résumé, les recettes non fiscales et les dividendes des entreprises publiques représentent une source de financement de l'État qui, sans être aussi importante que la fiscalité pétrolière et routière, fournit un apport régulier. Leur volume est évalué à 22,7 milliards de FCFA en 2022 pour l'ensemble des entreprises publiques, avec une concentration des contributions dans le secteur de l'électricité et des services aéroportuaires.

6. Dépenses fiscales et marges de rationalisation

Les dépenses fiscales constituent un levier budgétaire indirect par lequel l'État soutient différents secteurs économiques à travers des exonérations, abattements ou régimes préférentiels. Elles représentent un volume significatif dans les finances publiques togolaises et doivent être prises en compte pour apprécier la capacité réelle de financement du PMFE.

En 2020, leur montant est estimé à près de 93,6 milliards de FCFA, soit environ 17,6 % des recettes fiscales nettes¹⁰. Cette enveloppe illustre le poids structurel des régimes dérogatoires dans la politique budgétaire et leur impact sur la mobilisation de ressources additionnelles. La structure sectorielle de ces exonérations révèle une concentration autour de quelques postes majeurs.

Le premier concerne l'énergie et les produits pétroliers, qui absorbent à eux seuls environ 27,61 % du total, soit près de 25,84 milliards de FCFA. Ces allègements fiscaux prennent principalement la forme d'exonérations de TVA et de droits de douane appliqués à l'importation de carburants et d'intrants énergétiques. Leur justification repose sur la nécessité de contenir les prix intérieurs et de préserver la stabilité sociale. Toutefois, ils réduisent mécaniquement la marge de manœuvre budgétaire pour orienter des financements vers des alternatives énergétiques plus durables.

¹⁰ Évaluation et stratégie du financement du développement au Togo, version Octobre 2022.



Le deuxième poste significatif est lié aux transports. Les exonérations concernent l'importation de véhicules, d'équipements roulants et de matériels destinés à des projets spécifiques ou bénéficiant de régimes particuliers. Elles représentent 27,2% de la part totale des dépenses fiscales. Ce soutien implicite reste limité en comparaison des volumes affectés à l'énergie, mais il illustre déjà une orientation de l'État en faveur de l'accessibilité aux équipements de transport.

Concernant l'IS, 84% des dépenses fiscales étaient destinées à promouvoir l'investissement et l'industrialisation. Ce poste représente 30% de l'ensemble des dépenses fiscales de l'année 2020¹¹. Leur lien avec la mobilité est indirect, mais leur poids confirme que les dépenses fiscales constituent un instrument transversal d'accompagnement sectoriel.

L'analyse de l'évolution récente montre une stabilité globale des volumes, avec toutefois une croissance modérée de la part relative du transport, reflétant l'augmentation des projets intégrant des importations de matériels roulants. À l'inverse, la part énergétique demeure incompressible à court terme, car elle reste liée au mécanisme de régulation des prix des carburants.

Au total, les dépenses fiscales représentent un coût budgétaire non négligeable d'environ 93,6 milliards de FCFA par an, dont près 27,2% concernent directement l'énergie et le transport. Ce niveau met en évidence l'existence d'un soutien budgétaire indirect à des secteurs au cœur des objectifs du PMFE. Toutefois, il souligne également la contrainte structurelle que constitue le maintien de ces exonérations pour la capacité de l'État à dégager de nouvelles ressources, en dehors de réformes fiscales d'ampleur.

7. Capacité budgétaire et soutenabilité

L'analyse de la capacité budgétaire de l'État et de la soutenabilité de ses finances publiques doit intégrer non seulement les trajectoires macro-budgétaires et les équilibres de dette, mais également la question cruciale de la marge fiscale disponible. En d'autres termes, il s'agit de déterminer si de nouveaux prélèvements ou un élargissement de l'assiette sont soutenables sans fragiliser la compétitivité économique ni peser excessivement sur les contribuables.

Trajectoire 2025–2027

Les projections budgétaires pour 2025–2027 indiquent une montée en puissance des recettes intérieures, dont la contribution à l'investissement public devrait dépasser 60 % à l'horizon 2027. Cette progression traduit les efforts de mobilisation fiscale, avec une amélioration continue du rendement des principaux impôts (TVA, impôt sur les sociétés, impôt sur le revenu). Toutefois, cette tendance repose sur une discipline

¹¹ Évaluation et stratégie du financement du développement au Togo, version Octobre 2022.



budgétaire stricte et sur la consolidation des réformes fiscales entreprises ces dernières années.

Soutenabilité macroéconomique

Le cadre macroéconomique reste globalement favorable, avec une croissance projetée à 6 % et un déficit budgétaire en réduction progressive. La dette publique, proche de 61,7¹² % du PIB, demeure sous le seuil communautaire, mais le service de la dette absorbe une part importante des recettes budgétaires, ce qui limite les marges de manœuvre. L'inflation, bien que maîtrisée, reste sensible aux chocs extérieurs (énergie, climat), ce qui peut affecter la soutenabilité à court terme des politiques de dépenses.

Marge fiscale et soutenabilité des nouveaux prélèvements

Le taux de pression fiscale au Togo avoisine 12,2% du PIB en 2020¹³, un niveau proche de la moyenne de l'Union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA) qui était de 15,8%. Cela signifie que la marge pour accroître les prélèvements obligatoires par relèvement des taux est limitée, car une hausse brutale de la fiscalité risquerait d'affecter la compétitivité des entreprises et d'alourdir la charge pesant sur les ménages, déjà confrontés à un pouvoir d'achat contraint. En revanche, des marges existent dans l'élargissement de l'assiette fiscale et dans la rationalisation des exonérations, dont le coût budgétaire annuel excède 80 milliards de FCFA. Cette optimisation permettrait de mobiliser des ressources additionnelles sans introduire de nouvelles taxes ni accroître la pression sur les contribuables formels.

Espaces budgétaires identifiés

Trois leviers apparaissent comme soutenables :

- Élargissement de l'assiette fiscale par une meilleure intégration des secteurs informels dynamiques (transports urbains, commerce de détail), qui représentent une part importante de l'activité économique mais contribuent encore faiblement aux recettes fiscales.
- Réduction ciblée des exonérations fiscales, notamment dans les secteurs où leur efficacité économique est limitée, afin de dégager des marges de financement sans pénaliser les contribuables.
- Hiérarchisation des investissements publics, en redéployant une partie des ressources vers les projets à plus forte valeur ajoutée socio-économique et climatique, comme ceux liés à la mobilité durable.

En conclusion, la marge fiscale de l'État existe, mais elle est contrainte. La soutenabilité ne repose pas sur de nouveaux prélèvements — difficilement absorbables par les contribuables — mais sur une meilleure mobilisation et allocation des ressources existantes. Le financement du PMFE devra donc s'appuyer sur une logique de rationalisation et de priorisation plutôt que sur l'introduction de nouvelles charges fiscales.

¹² DPBEP 2023-2025.

¹³ UEMOA (2021), Rapport semestriel d'exécution de la surveillance multilatérale.



B. Financement privé

Le système financier togolais constitue un pilier incontournable du financement de l'économie nationale, mais il demeure caractérisé par une profondeur limitée et une orientation qui ne favorise pas encore pleinement les investissements de long terme tels que ceux requis pour la mobilité à faible émission. Le crédit au secteur privé était supérieur à 20% du PIB sur la période de 2010-2020¹⁴, un niveau inférieur à la moyenne régionale de l'UEMOA, traduisant une capacité d'intermédiation encore restreinte. Cette situation découle d'une combinaison de facteurs : forte concentration du crédit dans quelques secteurs traditionnels (commerce, services et immobilier), aversion au risque pour les projets à horizon long, et contraintes structurelles liées au coût du crédit, dont les taux d'intérêt nominaux demeurent de 7,69%, supérieur à la moyenne de l'UEMOA (6,59%).

Le marché bancaire concentre plus de 90 % des actifs financiers du pays, ce qui traduit un déséquilibre marqué en défaveur des institutions non bancaires. La microfinance, bien que dynamique et disposant d'un réseau territorial dense, ne représente qu'une fraction de l'encours de crédits (soit 13% en 2021¹⁵, limitant son rôle à des financements de faible montant et à court terme. Le secteur de

s assurances, encore embryonnaire, affiche un taux de pénétration inférieur à 2 % du PIB en 2020¹⁶, très en deçà du potentiel, et reste incapable à ce stade d'offrir des produits sophistiqués de couverture des risques liés à la transition énergétique. Le capital-investissement, pour sa part, demeure quasi absent à l'échelle nationale, avec seulement quelques interventions ponctuelles de fonds panafricains ou régionaux.

Dans ce contexte, l'introduction récente d'un cadre légal pour le crédit-bail ouvre une perspective nouvelle. En permettant aux ménages et aux entreprises de financer progressivement l'acquisition d'équipements, ce dispositif représente une innovation décisive pour lever la barrière du coût initial élevé des véhicules électriques et des infrastructures associées.

Ainsi, le secteur privé dispose d'atouts — notamment une base bancaire solide et une microfinance ancrée localement — mais souffre de contraintes structurelles qui limitent sa capacité à accompagner la transition vers une mobilité à faible émission. Une analyse détaillée des sous-segments financiers permet de mieux comprendre ces dynamiques et d'identifier les leviers à activer pour mobiliser des financements privés au service du Programme de Mobilité à Faible Émission (PMFE).

¹⁴ <https://donnees.banquemondiale.org/indicateur/FS.AST.PRVT.GD.ZS?locations=TC>.

¹⁵ BCEAO

¹⁶ Evaluation et stratégie du financement du développement au Togo, version Octobre 2022.



1. Panorama du secteur bancaire togolais

Le secteur bancaire togolais occupe une position dominante dans le système financier national. Les cinq banques les plus importantes représentent plus de 75 % du marché¹⁷ et une part prépondérante dans le financement de l'économie. En 2020, l'encours total des crédits bancaires avoisinait 1 155,9 milliards FCFA, soit près de 30 % du PIB, mais avec une forte concentration sectorielle. Plus de la moitié des crédits sont orientés vers le commerce, les services et l'immobilier, tandis que l'industrie, l'énergie et les infrastructures de transport captent une proportion beaucoup plus réduite. Cette allocation traduit une logique de gestion prudente du risque, les banques privilégiant des secteurs à rotation rapide du capital et à revenus récurrents.

La structure du secteur bancaire est relativement diversifiée, comprenant à la fois des filiales de grands groupes panafricains et quelques établissements à capitaux locaux. Toutefois, le paysage reste marqué par une forte concentration : les trois premières banques représentent plus de 60 % des dépôts et des crédits. Cette concentration limite la concurrence et contribue au maintien de taux d'intérêt nominaux élevés, généralement supérieurs à la moyenne de l'UEMOA (6,59%)¹⁸, un niveau contraignant pour le financement de projets innovants et à long terme tels que la mobilité électrique.

En termes de bilan, les banques togolaises affichent une solidité relative, avec un ratio de solvabilité moyen de 16,1% en 2020 selon une étude de la Banque Africaine de Développement (BAD)¹⁹, conforme aux exigences prudentielles de la Banque Centrale des États d'Afrique de l'Ouest (BCEAO). Toutefois, la rentabilité demeure fragile, exposée aux risques de concentration de portefeuille et à la persistance de créances douteuses. Le taux de créances en souffrance avoisinait 14,9 % en 2021, un niveau supérieur à la moyenne de l'UEMOA, ce qui incite les banques à adopter une politique de crédit restrictive et à privilégier les financements à court terme.

S'agissant de l'inclusion financière, le taux de bancarisation formelle, mesuré par le taux de bancarisation élargi, a fortement progressé, autour de 78,47% en 2019²⁰, ce qui restreint l'élargissement de la base clientèle et donc la capacité à financer massivement les ménages dans des projets de mobilité durable. Les banques participent néanmoins à la dynamique régionale de digitalisation des services financiers, notamment via la monétique et les partenariats avec les opérateurs de mobile money, mais ces innovations restent encore faiblement exploitées pour soutenir l'investissement productif.

Ainsi, si le secteur bancaire togolais dispose d'une assise financière et institutionnelle solide, sa contribution potentielle au financement de la mobilité à faible émission

¹⁷ Evaluation et stratégie du financement du développement au Togo, version Octobre 2022.

¹⁸ Évaluation et stratégie du financement du développement au Togo, version Octobre 2022.

¹⁹ BAD (2020), Note de diagnostic pays 2020, « Accélérer les réformes pour transformer l'économie et améliorer significativement la qualité de vie des togolais ». Septembre 2020.

²⁰ BCEAO (2020), Evolution des indicateurs de suivi de l'inclusion financière dans l'UEMOA au titre de l'année 2019. Juillet 2019.



demeure freinée par une combinaison de facteurs : concentration sectorielle, aversion au risque sur les projets à long terme, coûts élevés du crédit et faiblesse de la bancarisation. Pour le PMFE, les banques représentent un canal incontournable mais insuffisamment mobilisé, appelant à des mécanismes de partage de risques et à une adaptation des produits financiers à la nature spécifique des investissements de transition énergétique et de mobilité durable.

2. Institutions de microfinance et inclusion financière

Le secteur de la microfinance joue un rôle structurant dans l'accès au financement au Togo, en particulier pour les populations exclues du système bancaire classique. Avec plus de 350 institutions de microfinance agréées par le Ministère de l'Économie et des Finances et supervisées par la BCEAO, il s'agit de l'un des sous-segments les plus dynamiques du système financier national. En 2021 , les encours de dépôts approchaient 301,25 milliards FCFA et ceux de crédits avoisinent 249,43 milliards de FCFA²¹ , confirmant le poids croissant de ce secteur dans le financement de l'économie domestique.

La clientèle est largement constituée de micro-entrepreneurs, de travailleurs indépendants et de ménages à faibles revenus. La microfinance constitue ainsi le premier point d'accès au crédit pour une part importante des acteurs du secteur informel, y compris les conducteurs de taxi-motos, qui représentent une cible prioritaire pour le Programme de Mobilité à Faible Émission (PMFE). Les produits proposés sont essentiellement des crédits de court terme, à montants limités (souvent inférieurs à 1 million FCFA), avec des taux d'intérêt qui demeurent élevés, généralement compris entre 12 % et 24 % par an, en raison du risque perçu et du coût opérationnel de distribution.

En termes de solidité financière, le secteur a enregistré une amélioration progressive de ses indicateurs prudentiels, bien que certains établissements continuent de présenter des fragilités structurelles, notamment en matière de gouvernance et de gestion des risques. Le taux de portefeuille à risque à 90 jours se situait autour de 5 % en 2021 comparé à la moyenne de l'UEMOA (7,9%) en 2021²² , un niveau encore au-dessus des normes régionales mais en amélioration par rapport aux années précédentes.

Le potentiel de la microfinance dans le financement de la mobilité à faible émission est double. D'une part, elle constitue un vecteur privilégié pour toucher les usagers finaux du secteur informel, qui ne peuvent pas accéder aux crédits bancaires classiques. D'autre part, elle peut servir de relais pour des mécanismes de financement innovants, tels que le crédit-bail simplifié ou les prêts adossés à des garanties publiques ou internationales. Toutefois, la capacité du secteur reste limitée par la taille réduite des tickets de financement et par le coût élevé du crédit, qui pourrait freiner l'adoption massive de solutions de mobilité électrique sans dispositifs complémentaires d'atténuation du risque.

²¹ Évaluation et stratégie du financement du développement au Togo, version Octobre 2022.

²² Évaluation et stratégie du financement du développement au Togo, version Octobre 2022.



En somme, la microfinance apparaît comme un canal incontournable pour démocratiser l'accès aux financements liés à la mobilité durable, mais son impact potentiel dépendra de l'intégration de mécanismes de soutien spécifiques, permettant de réduire les taux et d'élargir les maturités pour rendre le financement compatible avec les besoins d'investissement du PMFE.

3. Marché des assurances et gestion des risques

Le secteur des assurances au Togo demeure de taille modeste comparé à celui des banques et des institutions de microfinance, mais il occupe une place croissante dans le financement de l'économie. En 2022, le volume des primes émises atteignait environ 86,7 milliards de F CFA²³, soit un taux de pénétration encore faible rapporté au PIB (environ 1,01²⁴ %), mais en progression constante au cours de la dernière décennie. Le marché est dominé par quelques compagnies privées, aux côtés de filiales de groupes régionaux et panafricains, opérant dans l'assurance vie et l'assurance non-vie.

Le cadre réglementaire est harmonisé au niveau de la Conférence Interafricaine des Marchés d'Assurances (CIMA), ce qui impose des exigences accrues en matière de solvabilité, de capitalisation et de gestion des risques. Cette réglementation a contribué à assainir le secteur et à renforcer sa solidité, bien que la rentabilité demeure étroitement liée à la faible diversification des produits et à la prédominance des branches automobile et santé.

En lien avec la mobilité, l'assurance automobile constitue une branche majeure et obligatoire, représentant une part substantielle des primes encaissées. Cela confère au secteur un rôle direct dans la structuration des conditions d'usage des véhicules, y compris dans la transition vers des flottes à faibles émissions. L'assurance peut en effet devenir un levier incitatif, via une tarification différenciée ou des produits spécifiques favorisant l'adoption des véhicules électriques et l'intégration des risques liés aux nouvelles technologies (batteries, infrastructures de recharge).

Sur le plan financier, les compagnies d'assurances gèrent des encours d'investissements de moyen et long terme, qui constituent une source de liquidités mobilisables pour des projets structurants. Ces ressources, placées en obligations d'État, dépôts bancaires ou participations, pourraient être partiellement orientées vers le financement d'infrastructures de recharge et de solutions de mobilité durable, à condition de mettre en place des véhicules d'investissement adaptés et sécurisés.

Toutefois, le secteur reste limité par sa taille relative, la faible bancarisation de la population et la concentration des produits sur des segments traditionnels. Sa contribution directe au financement du Programme de Mobilité à Faible Émission (PMFE)

²³ Évolution du marché togolais des assurances, rapport annuel 2022.

²⁴ La Conférence interafricaine des marchés d'assurance (CIM) est composée de 14 pays : le Bénin, le Burkina, le Cameroun, la Centrafrique, le Congo, la Côte d'Ivoire, le Gabon, la Guinée-Bissau, la Guinée Equatoriale, Mali, le Niger, le Sénégal, le Tchad et le Togo.



sera donc moins immédiate que celle du secteur bancaire ou de la microfinance, mais son rôle peut devenir significatif en tant qu'investisseur institutionnel de long terme et en tant que régulateur de l'accès aux véhicules par l'assurance obligatoire.

4. Instruments financiers locaux existants (garanties, leasing, crédit-bail)

a. Mécanismes de garantie publique et semi-publique

Le Togo dispose d'un écosystème de garantie encore embryonnaire mais en développement, avec des institutions comme le Fonds National de Garantie créé pour faciliter l'accès au crédit des PME. Les capacités exactes de ce fonds nécessitent une évaluation détaillée dans le cadre du programme Readiness pour déterminer son potentiel de contribution au PMFE.

Les mécanismes de garantie existants se concentrent traditionnellement sur les secteurs agricole et commercial, nécessitant une adaptation des critères d'éligibilité et des grilles d'évaluation pour intégrer les spécificités du transport durable. Cette évolution demande un accompagnement technique et un renforcement des capacités d'analyse sectorielle.

La Banque Ouest Africaine de Développement propose des mécanismes de contre-garantie au niveau sous-régional, permettant d'amplifier l'effet de levier des garanties domestiques. Cette approche en cascade peut significativement augmenter les capacités de garantie nationale, sous réserve de l'adaptation des procédures aux nouveaux secteurs d'activité.

Le développement des mécanismes de garantie pour le PMFE nécessite une approche graduée, débutant par l'identification précise des instruments existants et de leur capacité d'adaptation. Cette analyse, conduite en collaboration avec les institutions concernées, déterminera les besoins de renforcement et les innovations nécessaires.

b. Établissements de crédit-bail et financement d'équipements

Le marché togolais du crédit-bail demeure sous-développé par rapport aux standards sous-régionaux, avec un nombre limité d'établissements spécialisés actifs. Africa Leasing et la BIA Togo figurent parmi les acteurs identifiés du secteur, bien que ses capacités sectorielles spécifiques nécessitent une évaluation approfondie dans le cadre d'un diagnostic détaillé.

L'écosystème du crédit-bail togolais se caractérise par une concentration sur les équipements industriels et les véhicules commerciaux traditionnels. L'adaptation de ces



mécanismes aux véhicules propres requiert des innovations contractuelles, notamment l'intégration de clauses d'évolution technologique et de mécanismes de gestion de l'obsolescence.

Le diagnostic des capacités sectorielles du crédit-bail constitue une priorité du programme Readiness, permettant d'identifier les adaptations nécessaires et les besoins de renforcement des capacités. Cette analyse déterminera le potentiel de contribution de ces instruments au financement du PMFE.

Les établissements de crédit-bail existants présentent généralement une expertise dans l'évaluation des actifs mobiles et la gestion des valeurs résiduelles, compétences transférables aux véhicules propres moyennant des adaptations techniques et une formation spécialisée.

c. Émergence du financement participatif et des solutions digitales

Le Togo connaît un développement des services financiers digitaux avec des plateformes de paiement mobile atteignant une pénétration significative de la population. Cette infrastructure crée des opportunités pour des mécanismes de financement innovants adaptés aux revenus irréguliers des opérateurs de transport.

Les initiatives de financement participatif commencent à émerger dans l'écosystème entrepreneurial togolais, particulièrement autour des hubs d'innovation technologique. Ces mécanismes peuvent contribuer au financement du PMFE, notamment pour les composantes d'innovation et de démonstration technologique.

L'intégration des données de mobile money dans l'évaluation crédit ouvre des perspectives pour une notation alternative des conducteurs de taxi-moto. Cette approche nécessite des partenariats avec les opérateurs de télécommunication et les fintechs locales pour développer des algorithmes adaptés au contexte togolais.

Le potentiel exact de ces solutions innovantes nécessite une cartographie détaillée des acteurs existants et de leurs capacités technologiques, exercice planifié dans le cadre du programme Readiness pour optimiser leur intégration dans la stratégie de financement.

5. Contraintes et opportunités du marché financier local

a. Limitations structurelles du système financier

Le marché financier togolais présente des défis caractéristiques des économies en développement qui influencent directement la capacité de financement des projets innovants. La structure du secteur bancaire, dominée par quelques établissements, limite



la concurrence et peut restreindre l'innovation dans les produits financiers destinés aux secteurs émergents.

La préférence traditionnelle pour les garanties tangibles et les secteurs d'activité établis constitue un obstacle pour les technologies émergentes de transport propre. Cette approche conservatrice, bien que compréhensible dans un contexte de gestion prudentielle, nécessite des mécanismes d'accompagnement spécifiques pour encourager l'engagement dans de nouveaux secteurs.

Les contraintes de liquidité et de transformation des échéances affectent la capacité des institutions financières locales à proposer des financements adaptés aux cycles d'investissement des équipements de transport durable. Cette inadéquation temporelle représente un défi structurel nécessitant des solutions de refinancement spécialisées.

L'absence de systèmes d'information crédit développés et de historiques sectoriels pour les technologies propres augmente les coûts d'évaluation des risques. Cette situation pénalise particulièrement les nouveaux entrants et les innovations technologiques, favorisant une approche prudente mais potentiellement restrictive.

b. Opportunités de développement et modernisation

L'intégration croissante dans l'espace économique et monétaire UEMOA offre des perspectives d'accès à des marchés de capitaux plus larges et à des mécanismes de financement sous-régionaux. Cette intégration peut faciliter la diversification des sources de financement et l'accès à des expertises sectorielles développées dans d'autres pays de la zone.

Le développement des technologies financières digitales crée des opportunités d'innovation dans les mécanismes de financement et d'évaluation des risques. Ces technologies peuvent réduire les coûts de transaction et améliorer l'inclusion financière des opérateurs de transport traditionnellement exclus du système bancaire formel.

L'évolution réglementaire vers une prise en compte croissante des critères environnementaux et sociaux dans les politiques financières ouvre des perspectives pour le développement de produits spécialisés. Cette tendance, encouragée au niveau sous-régional, peut catalyser l'engagement du secteur privé financier.

La sensibilisation croissante aux enjeux climatiques et environnementaux parmi les institutions financières locales crée un contexte favorable au développement de financements dédiés à la transition énergétique. Cette évolution des mentalités peut accélérer l'adoption de critères d'évaluation intégrant les co-bénéfices environnementaux.



c. Défis spécifiques au financement de la mobilité durable

L'évaluation des nouvelles technologies de transport présente des défis particuliers pour les institutions financières locales, notamment concernant l'estimation des valeurs résiduelles et des coûts de maintenance. Cette incertitude technique nécessite des mécanismes de partage de connaissances et de transfert d'expertise.

La fragmentation du marché du transport, dominé par des opérateurs individuels et des micro-entreprises, complique l'application des critères d'éligibilité bancaires traditionnels. Cette situation demande l'adaptation des processus d'évaluation et le développement de produits financiers spécifiquement conçus pour ce segment.

L'absence de données historiques sur la performance économique des véhicules propres dans le contexte togolais augmente les perceptions de risque et peut justifier des primes de risque élevées. La constitution de bases de données sectorielles représente un investissement nécessaire pour améliorer l'évaluation des risques.

6. Rôle des banques locales dans la stratégie

a. Positionnement stratégique dans l'écosystème de financement

Les banques locales occupent une position centrale dans la stratégie de financement du PMFE en servant d'interface entre les financements internationaux et les besoins du marché domestique. Leur connaissance des clients locaux, des pratiques commerciales et du contexte réglementaire constitue un avantage comparatif déterminant pour la réussite du programme.

Ces établissements peuvent jouer un rôle de distribution des financements structurés au niveau international, bénéficiant de mécanismes de garantie et de partage de risques avec les institutions de développement. Cette fonction d'intermédiation génère des revenus tout en développant progressivement l'expertise sectorielle interne.

La capacité des banques locales à adapter leurs produits aux spécificités culturelles et économiques du marché togolais représente un facteur critique de succès. Cette adaptation inclut la flexibilité dans les modalités de remboursement, l'intégration des cycles de revenus saisonniers et la prise en compte des pratiques informelles de gestion financière.



b. Modèles d'engagement et développement de l'expertise

L'engagement bancaire dans le financement de la mobilité à faible émission nécessite des modèles d'affaires adaptés qui valorisent les spécificités sectorielles tout en maîtrisant les risques. Le développement de partenariats avec les importateurs et distributeurs d'équipements peut réduire les asymétries d'information et faciliter l'évaluation technique.

La formation du personnel bancaire aux enjeux technologiques et économiques du transport durable constitue un investissement essentiel pour développer les capacités sectorielles. Cette formation peut être soutenue par des programmes d'assistance technique financés par les partenaires internationaux du programme.

L'établissement de départements ou d'unités spécialisés dans le financement des technologies propres permet de concentrer l'expertise et d'optimiser l'allocation des ressources. Cette spécialisation facilite également le développement de relations durables avec les acteurs sectoriels.

c. Mécanismes d'incitation et de soutien

Le développement de l'engagement bancaire peut être encouragé par des mécanismes d'incitation alignés sur les objectifs du programme. Ces incitations peuvent inclure l'accès à des lignes de refinancement préférentielles, des garanties partielles de crédit et des formations techniques subventionnées.

La création de synergies entre les différents établissements bancaires, par exemple à travers des clubs ou des associations sectorielles, peut faciliter le partage d'expériences et le développement de standards communs d'évaluation. Cette collaboration réduit les coûts individuels d'apprentissage et accélère la montée en compétence collective.

L'intégration progressive de critères environnementaux dans les politiques de crédit bancaire, soutenue par l'évolution réglementaire, peut créer des avantages concurrentiels pour les établissements pionniers. Ces banques bénéficient d'un positionnement favorable auprès des partenaires internationaux et des investisseurs sensibles aux critères Environnementaux, Sociaux et de Gouvernance (ESG).

d. Contribution à la pérennisation du programme

Les banques locales jouent un rôle crucial dans la pérennisation du programme au-delà de la phase d'amorçage financée par les partenaires internationaux. Leur capacité à



prendre progressivement le relais des financements concessionnels détermine l'autonomisation durable du secteur.

Cette transition nécessite une montée en compétence graduelle et un transfert progressif des risques, accompagnés par des mécanismes de soutien dégressifs. L'objectif consiste à développer une capacité autonome d'évaluation et de financement des projets de mobilité durable.

L'établissement de relations durables avec la clientèle du secteur transport permet aux banques de développer une expertise comportementale et commerciale valorisable sur le long terme. Cette connaissance client constitue un actif stratégique pour l'expansion future des services financiers sectoriels.

Le succès de cette stratégie de pérennisation dépend largement de la capacité des banques locales à maintenir des standards de gestion des risques élevés tout en développant leur appétence pour l'innovation sectorielle. Cet équilibre constitue l'enjeu principal de leur accompagnement dans le cadre du programme.



V. ARCHITECTURE FINANCIÈRE INTERNATIONALE ET INSTRUMENTS DE DERISKING

A. Mapping (cartographie) des bailleurs et conditions d'accès (FVC, FEM, MDB)

1. Fonds Vert pour le Climat : Acteur pivot du financement climatique

Le Fonds Vert pour le Climat représente la source principale de financement climatique international pour le PMFE, avec une capacité théorique de mobilisation de 25 à 35 millions USD²⁵ à travers ses différents instruments. L'accès s'appuie sur le statut du Togo comme pays bénéficiaire prioritaire et sur les entités nationales en cours d'accréditation directe.

La facilité secteur privé du FVC présente un intérêt particulier pour le financement des véhicules et infrastructures commerciales, proposant des prêts concessionnels à 2-4% sur 10-15 ans avec possibilité de période de grâce adaptées. Ces conditions préférentielles, significativement inférieures aux taux de marché locaux, permettent de compenser les surcoûts initiaux des technologies propres.

L'accès aux ressources FVC nécessite une conformité stricte aux standards environnementaux et sociaux internationaux, incluant les politiques de sauvegarde, les mécanismes de consultation des communautés et les systèmes de monitoring des impacts. Cette exigence de conformité, bien que contraignante, renforce la crédibilité du programme auprès d'autres bailleurs.

Les procédures d'accès s'appuient sur le concept note suivi de la proposition de financement complète, processus pouvant s'étaler sur 18 à 24 mois. Cette durée nécessite une planification anticipée et une préparation technique approfondie, justifiant l'investissement dans les capacités de développement de projets.

²⁵ <https://www.greenclimate.fund/projects>



2. Fonds pour l'Environnement Mondial : Financement des capacités et innovations

Le Fonds pour l'Environnement Mondial offre des opportunités complémentaires de financement pour les composantes de renforcement des capacités et les co-bénéfices environnementaux du PMFE. L'enveloppe accessible s'établit entre 8 et 15 millions USD²⁶, principalement sous forme de dons pour les activités de développement institutionnel.

L'avantage du FEV réside dans sa flexibilité pour financer les composantes "soft" du programme : formation technique, développement réglementaire, systèmes de monitoring et mécanismes de certification. Ces éléments, difficilement finançables par des sources commerciales, constituent pourtant des prérequis pour le succès du programme.

L'accès aux ressources FEV s'appuie sur la BOAD comme agence accréditée régionale, réduisant les délais et les coûts de transaction comparativement aux procédures directes. Cette voie d'accès bénéficie de l'expertise sous-régionale de la BOAD et de sa connaissance des contextes nationaux.

Les critères d'éligibilité FEV privilégient les projets démontrant des co-bénéfices multiples entre atténuation climatique, adaptation et protection de la biodiversité. Cette approche intégrée favorise les composantes du PMFE contribuant simultanément à plusieurs objectifs environnementaux globaux.

3. Banques Multilatérales de Développement : Financement des infrastructures et assistance technique

La Banque Africaine de Développement constitue le partenaire naturel pour le financement des infrastructures du PMFE, avec une capacité de mobilisation estimée entre 15 et 25 millions USD à travers ses différents guichets de financement. L'institution présente l'avantage d'une connaissance approfondie des défis africains et de procédures adaptées aux contextes institutionnels locaux.

La facilité secteur privé de la Banque Africaine de Développement (BAD) peut financer les composantes commerciales du programme à travers des prêts directs aux opérateurs ou des lignes de crédit aux institutions financières locales. Ces mécanismes, assortis de

²⁶ https://www.thegef.org/sites/default/files/publications/GEF_A_to_Z_-_FR.pdf



taux de 6-8% sur 8-12 ans, offrent des conditions intermédiaires entre les financements concessionnels et commerciaux.

L'Agence Française de Développement apporte une expertise technique reconnue dans le financement du transport durable et de la transition énergétique. Sa contribution potentielle de 8 à 15 millions USD combine prêts bonifiés budgétaires et subventions d'assistance technique, optimisant le coût global du financement.

La Banque Mondiale (BM), bien que moins directement impliquée au niveau pays, peut contribuer significativement à travers ses programmes régionaux et ses facilités spécialisées. Mécanisme mondial pour la décarbonation des transports offre des opportunités de financement innovation et de partage d'expériences avec d'autres pays en transition.

4. Mécanismes d'accès et conditions de financement

L'optimisation de l'accès aux financements multilatéraux nécessite une stratégie coordonnée exploitant les complémentarités entre institutions. Cette approche permet de maximiser les synergies tout en évitant les duplications et les conflits de procédures.

Les conditions de financement varient significativement selon les institutions et les instruments, créant des opportunités d'arbitrage et d'optimisation de la structure financière. Les financements les plus concessionnels sont réservés aux composantes présentant les plus fortes externalités positives et les profils de risque les plus élevés.

La coordination entre bailleurs, formalisée à travers des mécanismes de co-financement et de partage de risques, permet de réduire les coûts de transaction et d'accélérer les procédures. Cette approche collaborative améliore également la cohérence des standards et des exigences de reporting.

B. Mix d'instruments et arbitrages financiers

1. Garanties, garantie de premier risque et paiements aux résultats – dimensionnement et modalités

a. Architecture des mécanismes de garantie

Les mécanismes de garantie constituent l'épine dorsale de la stratégie de derisking, permettant de mobiliser des financements privés significativement supérieurs aux montants de garantie mobilisés. L'architecture optimale combine garanties first-loss pour les innovations les plus risquées et garanties partielles pour les technologies éprouvées.



Le dimensionnement des garanties first-loss s'établit entre 15 et 25% des montants financés selon les catégories de risque. Cette proportion, calibrée sur les expériences internationales comparables, offre un niveau de protection suffisant pour attirer les investisseurs privés tout en préservant la discipline de marché.

Les garanties first-loss couvrent prioritairement les risques technologiques et de marché des phases pilotes, particulièrement pour les véhicules électriques et les infrastructures de recharge.

L'évolution des mécanismes de garantie suit une logique dégressive, évoluant des garanties first-loss élevées vers des garanties partielles réduites, puis vers l'autonomie commerciale. Cette dégressivité programmée force la montée en compétence des acteurs locaux et la maturation du marché.

b. Paiements basés sur les résultats et instruments carbone

Les mécanismes de paiement basé sur les résultats offrent une alternative attractive pour financer les composantes du PMFE générant des impacts climatiques mesurables. Ces instruments, valorisant directement les réductions d'émissions atteints, peuvent mobiliser 5 à 12 millions USD selon les volumes de CO2 évités.

La structuration de ces mécanismes s'appuie sur des méthodologies de mesure robustes et des systèmes de monitoring vérifiables, conditions préalables à la crédibilité auprès des acheteurs de crédits carbone. L'investissement dans ces systèmes, bien que coûteux initialement, génère des revenus récurrents significatifs.

Les prix des crédits carbones, évoluant entre 10 et 50 USD la tonne selon les marchés et les standards, influencent directement la viabilité économique de ces mécanismes. Cette volatilité nécessite une approche prudente dans les projections financières et des mécanismes de couverture appropriés.

L'intégration des mécanismes Article 6 de l'Accord de Paris ouvre des perspectives nouvelles de valorisation des réductions d'émissions à travers les marchés carbone internationaux. Ces opportunités, encore en développement, peuvent significativement améliorer la rentabilité du programme.

c. Optimisation des structures de garantie

L'optimisation de l'allocation des garanties entre composantes du programme maximise l'effet de levier tout en minimisant l'exposition aux risques. Cette optimisation s'appuie sur une analyse fine des profils de risque et des capacités d'absorption du marché local.



Les garanties de portefeuille, couvrant un ensemble diversifié d'investissements, présentent des avantages de mutualisation des risques comparativement aux garanties individuelles. Cette approche réduit les coûts de gestion tout en améliorant la prédictibilité des performances.

La coordination entre différents pourvoyeurs de garanties, incluant les institutions de développement et les mécanismes publics nationaux, permet de créer des structures en cascade amplifiant l'effet de levier. Ces montages sophistiqués nécessitent une expertise technique spécialisée mais offrent des rendements optimisés.

2. Lignes de crédit concessionnelles et finance mixte

a. Structuration des lignes de crédit spécialisées

Les lignes de crédit concessionnelles représentent un instrument privilégié pour canaliser les financements internationaux vers les institutions financières locales, créant un effet de démultiplication significatif. Ces mécanismes permettent de réduire le coût des ressources bancaires tout en développant l'expertise sectorielle locale.

La structuration optimale combine ressources concessionnelles et commerciales selon une répartition 60-40, permettant d'atteindre un coût mixte de 6-8% comparativement aux taux de marché locaux de 12-15%. Cette différence tarifaire compense directement les surcoûts des technologies propres.

Les conditions d'accès aux lignes de crédit incluent des critères d'éligibilité spécifiques aux technologies soutenues et des exigences de reporting sur l'utilisation des fonds. Ces conditions garantissent l'affectation effective des ressources aux objectifs du programme tout en préservant la flexibilité opérationnelle.

La gestion des lignes de crédit par les institutions financières locales développe leurs capacités d'évaluation et de suivi des projets sectoriels. Cette montée en compétence constitue un bénéfice durable au-delà de la période de financement concessionnel.

b. Mécanismes de financement mixte et optimisation fiscale

Les structures de financement mixte combinent financements concessionnels publics et investissements privés commerciaux pour optimiser le coût global du capital. Ces montages, inspirés des meilleures pratiques internationales, peuvent réduire de 30-40% le coût effectif du financement comparativement aux solutions purement commerciales.

L'architecture de financement mixte privilégie une subordination des financements concessionnels, absorbant les risques les plus élevés et permettant aux investisseurs



privés d'obtenir des rendements ajustés au risque attractifs. Cette structuration facilite la mobilisation de capitaux privés significatifs.

L'optimisation fiscale des structures de financement mixte, respectant les réglementations nationales et internationales, peut générer des économies additionnelles de 10-15% sur le coût effectif du capital. Ces optimisations nécessitent une expertise spécialisée mais offrent des gains substantiels.

La diversification géographique des investisseurs dans les structures de financement mixte réduit les risques de concentration et améliore la stabilité du financement. Cette diversification facilite également l'accès à des expertises techniques complémentaires.

3. Fonds dédiés, obligations vertes, marchés carbone (Article 6/ Marché Volontaire de Carbone VCM)

a. Structuration de véhicules de financement spécialisés

La création de fonds dédiés au financement de la mobilité à faible émission ouest-africaine représente une innovation financière majeure permettant de mobiliser des investisseurs institutionnels internationaux. Ces véhicules, structurés sous forme de fonds fermés, offrent une liquidité contrôlée et des horizons d'investissement adaptés aux cycles sectoriels.

Le dimensionnement optimal du fonds s'établit entre 80 et 150 millions USD, permettant une diversification géographique sous-régionale tout en maintenant une taille critique attractive pour les investisseurs institutionnels. Cette taille facilite l'accès aux co-investisseurs stratégiques et aux financements complémentaires.

La stratégie d'investissement combine capitaux propres et quasi capitaux propres dans des projets de mobilité durable, visant des rendements de 12-18% sur des horizons de 7-10 ans. Cette approche patiente capital adapte les attentes de rendement aux réalités des marchés émergents africains.

La gouvernance du fonds intègre des représentants des pays bénéficiaires, des investisseurs et des experts sectoriels, garantissant l'alignement sur les objectifs de développement tout en préservant la discipline d'investissement. Cette gouvernance hybride constitue un facteur critique de succès.



b. Développement du marché des obligations vertes

L'émission d'obligations vertes sur le marché sous-régional UEMOA représente une opportunité de diversification des sources de financement tout en développant les marchés de capitaux locaux. Ces émissions, estimés entre 15 et 30 millions USD, testent l'appétit des investisseurs institutionnels régionaux pour les actifs environnementaux.

Les standards d'éligibilité des obligations vertes, alignés sur les Principes des Obligations Vertes de l' Association internationale des marchés de capitaux (ICMA), garantissent la crédibilité auprès des investisseurs internationaux sensibles aux critères ESG. Cette conformité facilite l'accès à des pools d'investisseurs plus larges et améliore les conditions de financement.

La notation des obligations vertes par une agence internationale, bien que coûteuse, améliore significativement la liquidité et réduit les primes de risque exigées. Cette notation constitue un investissement dans la crédibilité à long terme de l'émetteur sur les marchés de capitaux.

Les mécanismes de reporting annuel sur l'utilisation des fonds et l'impact environnemental renforcent la transparence et maintiennent la confiance des investisseurs. Ces exigences, standardisées au niveau international, facilitent la comparaison avec d'autres émissions vertes.

c. Valorisation des actifs carbone et mécanismes Article 6

L'intégration des mécanismes Article 6 de l'Accord de Paris ouvre des perspectives nouvelles de monétisation des réductions d'émissions du PMFE. Ces mécanismes, encore en phase de développement réglementaire, peuvent générer des revenus additionnels de 3 à 8 millions USD selon les volumes d'émissions évitées.

La structuration de ces mécanismes nécessite une méthodologie de monitoring robuste et des systèmes de mesure vérifiables, conditions préalables à la reconnaissance internationale des crédits générés. L'investissement dans ces systèmes constitue un prérequis pour l'accès aux marchés carbone premium.

Les prix anticipés des crédits Article 6, estimés entre 15 et 40 USD la tonne, offrent une valorisation supérieure aux marchés carbone volontaires traditionnels. Cette prime reflète la plus grande intégrité environnementale et la reconnaissance gouvernementale de ces mécanismes.

La coordination avec les mécanismes d'ajustements gouvernementaux garantit l'intégrité environnementale des transferts de crédits carbone tout en préservant les engagements



CDN nationaux. Cette coordination nécessite une expertise technique spécialisée et des accords institutionnels appropriés

4. Mobilisation secteur privé et structuration PPP

a. Stratégie d'engagement du secteur privé

La mobilisation du secteur privé pour le PMFE nécessite une approche différenciée selon les segments d'activité et les profils de risque-rendement. Les opérateurs de mobilité électrique existants, comme les entreprises déjà actives dans le déploiement de motos électriques, constituent les partenaires naturels pour l'expansion du programme grâce à leur expertise opérationnelle et leur connaissance du marché local.

Les investisseurs institutionnels internationaux représentent une cible prioritaire pour les composantes d'infrastructure à long terme, particulièrement les stations de recharge et les réseaux de distribution énergétique. Ces acteurs recherchent des actifs générateurs de revenus stables et prévisibles, caractéristiques des infrastructures de transport une fois la phase de maturation atteinte.

L'engagement des entreprises locales dans les chaînes de valeur du programme crée des synergies économiques durables tout en développant l'écosystème industriel national. Cette approche inclut les importateurs d'équipements, les ateliers de maintenance spécialisés et les distributeurs de technologies propres, qui peuvent bénéficier de la croissance du marché stimulée par le programme.

Les institutions financières privées locales et sous-régionales constituent des partenaires essentiels pour la distribution des financements et la gestion des risques de crédit. Leur engagement progressif, facilité par des mécanismes de partage de risques, développe durablement les capacités sectorielles et prépare l'autonomisation financière du secteur.

b. Structuration des partenariats public-privé (PPP)

Les partenariats public-privé pour le PMFE s'organisent autour de modèles contractuels adaptés aux spécificités technologiques et économiques de la mobilité durable. Le modèle Build-Operate-Transfer (BOT) présente des avantages pour les infrastructures de recharge, permettant au secteur privé de valoriser son expertise opérationnelle tout en transférant progressivement les actifs au secteur public.

La structuration des PPP intègre des mécanismes de partage des risques optimisant l'allocation selon les capacités de gestion respectives des partenaires. Le secteur privé assume les risques commerciaux et technologiques qu'il maîtrise le mieux, tandis que le



secteur public conserve les risques réglementaires et politiques relevant de sa sphère de compétence.

Les contrats de performance constituent un instrument privilégié pour aligner les incitations des partenaires privés sur les objectifs publics du programme. Ces mécanismes, basés sur des indicateurs mesurables de réduction d'émissions et d'impact socio-économique, garantissent l'atteinte des objectifs tout en préservant la flexibilité opérationnelle.

La durée des contrats PPP, généralement établie entre 10 et 15 ans, équilibre la nécessité d'amortir les investissements privés et l'exigence de flexibilité face aux évolutions technologiques rapides. Cette durée permet également de tester et d'ajuster les modèles contractuels avant leur éventuelle extension ou réplique.

c. Mécanismes d'incitation et de derisking privé

Les mécanismes d'incitation fiscale constituent un levier puissant pour attirer les investissements privés dans les technologies propres. L'extension des exonérations fiscales existantes sur les véhicules électriques aux investissements d'infrastructure et aux activités de maintenance spécialisée améliore significativement la rentabilité des projets privés.

Les garanties publiques partielles, dimensionnées entre 20 et 40% selon les catégories de projets, réduisent les perceptions de risque des investisseurs privés tout en préservant la discipline de marché. Cette approche encourage l'engagement privé sans créer de distorsions excessives dans l'allocation des ressources.

L'accès privilégié aux financements concessionnels internationaux, conditionné à des critères de performance et d'impact, constitue un avantage concurrentiel significatif pour les opérateurs privés engagés dans le programme. Cette approche crée des incitations puissantes à l'innovation et à l'efficacité opérationnelle.

Les mécanismes de sortie flexibles, incluant des options de cession à d'autres investisseurs privés ou de rachat par le secteur public, sécurisent les stratégies d'investissement privé tout en préservant la continuité du service public. Cette flexibilité constitue un facteur déterminant pour l'attraction des investisseurs institutionnels.

d. Développement des chaînes de valeur privée

L'émergence de chaînes de valeur privée autour de la mobilité à faible émission nécessite un écosystème d'entreprises spécialisées couvrant l'ensemble du cycle de vie des équipements. Cette approche systémique inclut l'assemblage local, la maintenance



spécialisée, la formation technique et la gestion des déchets d'équipements électroniques.

Les partenariats technologiques avec des entreprises internationales facilitent le transfert de compétences et l'adaptation des technologies aux spécificités du marché togolais. Ces collaborations, structurées sous forme de joint-ventures ou d'accords de licence, développent progressivement les capacités industrielles locales.

L'intégration verticale de certains opérateurs privés, combinant plusieurs segments de la chaîne de valeur, peut améliorer l'efficacité économique et réduire les coûts de transaction. Cette approche nécessite toutefois des mécanismes de régulation appropriés pour préserver la concurrence et éviter les abus de position dominante.

Le développement de clusters industriels spécialisés, potentiellement localisés autour de la plateforme industrielle d'Adétikopé, crée des économies d'agglomération et facilite les synergies entre entreprises. Cette concentration géographique améliore l'efficacité logistique et favorise l'innovation collaborative.

5. Benchmarking international – instruments réussis et échecs

a. Analyses comparatives des modèles de financement réussis

L'expérience du Kenya dans le développement de la mobilité électrique offre des enseignements précieux pour la structuration financière du PMFE togolais. Le programme kenyan, soutenu par la Mitigation Action Facility à hauteur de 16,5 millions USD, démontre l'efficacité des approches intégrées combinant financement concessionnel, garanties de crédit et assistance technique.

Le modèle rwandais, illustré par le succès d'Ampersand avec un financement de 9 millions USD de la DFC américaine, met en évidence l'importance des partenariats technologiques internationaux et des modèles d'affaires adaptés au contexte local. Cette expérience souligne également la nécessité d'une réglementation incitative et d'infrastructures énergétiques fiables.

L'approche mauricienne de financement de la transition énergétique transport, s'appuyant sur des mécanismes de fiscalité environnementale et des partenariats avec le secteur privé, illustre les possibilités d'autofinancement pour les petites économies insulaires. Cette expérience démontre l'importance de l'acceptation sociale et de la cohérence des politiques publiques.

Les programmes indiens de financement de la mobilité électrique, notamment dans les États du Karnataka et du Maharashtra, révèlent les défis de la montée en échelle et



l'importance des mécanismes de standardisation technologique. Ces expériences soulignent également les risques liés à la fragmentation des approches régionales et la nécessité de coordination institutionnelle.

b. Leçons tirées des échecs et difficultés rencontrées

L'analyse des difficultés rencontrées par certains programmes africains de mobilité à faible émission révèle des facteurs d'échec récurrents qu'il convient d'éviter dans la structuration du PMFE togolais. Les programmes privilégiant une approche technologique unique sans diversification des solutions ont généralement rencontré des difficultés d'adaptation aux conditions locales.

L'expérience de certains pays d'Afrique de l'Est démontre les risques liés à une surestimation de la demande de marché et à une sous-estimation des résistances culturelles au changement technologique. Ces échecs soulignent l'importance d'une approche graduelle et d'un accompagnement social approprié.

Les difficultés rencontrées par plusieurs programmes dans la maintenance des équipements électroniques sophistiqués en contexte tropical mettent en évidence la nécessité d'adapter les technologies aux conditions climatiques locales et de développer des capacités de maintenance spécialisées dès le lancement du programme.

Les échecs de certains mécanismes de financement participatif et de micro-crédit dans le secteur transport illustrent l'importance d'une connaissance fine des pratiques financières locales et de l'adaptation des produits aux cycles de revenus spécifiques des opérateurs de transport.

c. Adaptation des meilleures pratiques au contexte togolais

L'adaptation des meilleures pratiques internationales au contexte togolais nécessite une analyse fine des spécificités institutionnelles, économiques et culturelles nationales. Cette adaptation privilégie les solutions éprouvées dans des contextes similaires plutôt que les innovations technologiques de pointe développées dans des environnements différents.

La transposition des mécanismes de garantie et de partage de risques développés dans d'autres pays africains peut bénéficier de l'expertise régionale et des leçons apprises dans des contextes institutionnels proches. Cette approche réduit les risques d'inadaptation tout en accélérant la mise en œuvre.

L'intégration des innovations technologiques financières développées dans d'autres pays de la zone UEMOA, particulièrement dans le domaine du mobile money et de notation



alternative, peut améliorer significativement l'inclusion financière des opérateurs de transport informel.

La capitalisation sur les réseaux de coopération sous-régionale et continentale facilite l'accès aux expertises techniques et aux financements spécialisés. Cette approche collaborative optimise les coûts de développement des capacités tout en renforçant l'intégration régionale.

6. Facteurs critiques de succès identifiés

L'analyse comparative révèle que les programmes les plus réussis partagent certaines caractéristiques communes qu'il convient d'intégrer dans la conception du PMFE. L'engagement politique de haut niveau et la continuité des politiques publiques constituent des prérequis absolus pour la réussite des programmes de transformation sectorielle.

La qualité de la coordination institutionnelle entre les différents ministères et agences gouvernementales détermine largement l'efficacité de la mise en œuvre et la cohérence des interventions. Cette coordination nécessite des mécanismes formalisés et des mandats clairs pour éviter les conflits de compétence.

L'adaptation progressive des technologies et des modèles d'affaires aux conditions locales, plutôt que leur transposition directe, améliore significativement les taux de succès et d'adoption. Cette approche adaptative nécessite des mécanismes d'apprentissage et d'ajustement continus.

La mobilisation précoce du secteur privé local et le développement de partenariats durables constituent des facteurs déterminants pour la pérennisation des programmes au-delà de la phase de financement concessionnel. Cette mobilisation nécessite des incitations appropriées et des mécanismes de partage équitable des risques et des bénéfices.



VI. Stratégie de Mobilisation des Ressources pour le Programme de Mobilité à Faible Émission du Togo

1. Architecture Financière et Analyse de l'Allocation des Ressources

Le Programme de Mobilité à Faible Émission du Togo requiert une enveloppe totale de 2 202,6 millions de dollars américains. L'analyse des programmes comparables en Afrique subsaharienne et des mécanismes de financement disponibles suggère qu'une structure diversifiée alignée sur les quatre piliers Enable-Avoid-Shift-Improve (EASI) constituerait une approche pertinente pour optimiser la mobilisation des ressources.

a. Analyse du mix de financement optimal

Les benchmarks internationaux des programmes de mobilité à faible émission en Afrique subsaharienne montrent que la contribution publique oscille généralement entre 15 et 25% de l'enveloppe totale. Dans le cas du Togo, un plafonnement à 20%, soit environ 440,52 millions USD, présenterait plusieurs avantages stratégiques. Cette approche permettrait de préserver l'espace budgétaire national tout en démontrant l'engagement gouvernemental nécessaire pour catalyser les financements externes. L'analyse des programmes réussis au Rwanda, au Kenya et au Ghana révèle que cette proportion facilite généralement l'obtention d'un effet de levier substantiel sur les financements concessionnels et privés.

Les opportunités de financement concessionnel et climatique apparaissent particulièrement favorables pour un programme de cette nature. Une mobilisation ciblant 881,04 millions USD, soit 40% du total auprès des Partenaires Techniques et financiers y compris les fonds climat est suggérée. Les priorités du PMFE s'alignent sur les allocations récentes du Fonds verticaux comme le Fonds Vert pour le Climat, le GEF dans le secteur touchant la mobilité urbaine : transport, énergie, urbanisme etc. Le positionnement du Togo dans la catégorie des pays moins avancés constitue un atout pour l'accès à ces ressources. Les institutions de financement du développement manifestent également un intérêt croissant pour ce type de programmes transformationnels. En effet, la Banque Mondiale vient d'allouer un prêt de 200 millions USD au Bénin, dans le cadre du projet de mobilité urbaine durable du Grand Nokoué qui a pour objectif de transformer la mobilité dans cinq communes du Bénin : Cotonou, Porto-Novo, Semè-Podji, Abomey-Calavi et Ouidah.



La mobilisation de secteur privé représente traditionnellement un défi dans les marchés émergents. Cependant, les benchmarks suggèrent qu'un objectif de 35%, soit 770,91 millions USD, pourrait être atteignable sous certaines conditions. Les segments identifiés – infrastructures de recharge de véhicules électriques, flottes de bus en crédit-bail, programmes de remplacement des deux et trois roues thermiques par des électriques – présentent des modèles économiques dont la viabilité a été démontrée dans des contextes similaires. Les investissements récents de sociétés internationales dans des projets comparables au Nigeria et en Côte d'Ivoire témoignent de l'appétit croissant du secteur privé pour ces opportunités, particulièrement lorsque des mécanismes appropriés d'atténuation des risques sont mis en place.

Les mécanismes financement innovants comme la captation de la plus-value foncière et immobilières, les marchés carbone et d'autres instruments reposant sur les marchés domestiques de capitaux représentent un potentiel souvent sous-exploité dans les programmes d'infrastructure en Afrique. L'expérience de villes comme Addis-Abeba et Kigali suggère qu'une cible de 5 de l'enveloppe totale, soit 110,13 millions USD, pourrait être envisageable. Le développement progressif du marché obligataire de l'Union Économique et Monétaire Ouest Africaine offre des perspectives intéressantes pour l'émission future d'obligations vertes municipales, bien que cette option nécessite un développement institutionnel préalable. Ces mécanismes innovants joueraient un rôle catalytique important en améliorant le profil de rentabilité des projets durant leur phase initiale. L'expérience internationale montre que ces mécanismes, bien que modestes en volume, peuvent significativement améliorer la bancabilité des projets en fournissant des revenus additionnels prévisibles.

2. Considérations sur l'alignement programmatique EASI

L'analyse de la répartition optimale entre les quatre piliers EASI permet de mesurer l'efficacité du programme. Une allocation d'environ 11% au pilier ENABLE (242,3 millions USD) correspondrait aux besoins identifiés pour établir le cadre institutionnel et réglementaire. Les études de cas internationales montrent que les programmes ayant sous-investi dans cette composante fondamentale ont systématiquement rencontré des difficultés de mise en œuvre, particulièrement en Amérique Latine où plusieurs initiatives ont échoué faute de cadre réglementaire adéquat.

L'allocation de 15% au pilier AVOID (330,4 millions USD) permet de relever l'importance de la planification urbaine intégrée dans un contexte d'étalement urbain prononcé dans le Grand Lomé. Avec une croissance urbaine de 3,7% par an au Togo, les investissements dans le Transit Oriented Développement (ToD) et les centres de distribution urbaine permettraient d'éviter de corriger les schémas de développement non durables. Les



coûts de référence établis pour les CDU, variant entre 20 et 38 millions USD par ville, fournissent une base solide pour cette estimation.

La concentration de 57% des ressources sur le pilier SHIFT (1 255,5 millions USD) correspondrait à l'urgence de transformation du transport public. À Lomé, où plus de 70% des déplacements s'effectuent actuellement en modes informels ou individuels motorisés, un investissement substantiel dans le transport public moderne apparaît nécessaire. L'expérience de Dakar avec son système de Bus Rapid Transit illustre le potentiel transformationnel de tels investissements.

L'allocation de 17% au pilier IMPROVE (374,4 millions USD) permettrait la modernisation technologique du parc existant et le déploiement d'infrastructures essentielles. Cette proportion s'aligne sur les recommandations de l'Agence Internationale de l'Énergie pour les pays en développement cherchant à électrifier leur secteur transport.

3. Options Stratégiques pour l'Optimisation de la Contribution Publique

L'analyse de l'utilisation optimale des ressources publiques suggère plusieurs approches stratégiques pour maximiser l'impact de la contribution gouvernementale tout en respectant les contraintes budgétaires nationales.

Pour le pilier ENABLE, une concentration des ressources publiques d'environ 170,7 millions USD sur les éléments structurants de nature intrinsèquement publique apparaît logique. Cela inclurait l'établissement du cadre réglementaire, les normes techniques pour les véhicules et infrastructures électriques, les systèmes de gouvernance, et les plateformes de données publiques. L'expérience internationale suggère que ces fonctions régaliennes sont difficilement transférables au secteur privé sans créer des distorsions de marché préjudiciables. Les tentatives de privatisation de ces fonctions dans certains pays d'Amérique Latine ont généralement conduit à des résultats sous-optimaux.

Concernant le pilier AVOID, une allocation publique d'environ 56,9 millions USD focalisée sur les investissements de pré-développement et les mécanismes de déblocage foncier pourrait lever efficacement les obstacles initiaux à l'investissement privé. Cette approche s'inspire du modèle de captation de valeur foncière développé à Hong Kong et adapté avec succès dans plusieurs villes africaines comme Johannesburg. Les données disponibles suggèrent qu'un investissement public initial modeste dans la préparation foncière peut générer des retours substantiels à moyen terme via les mécanismes de captation de plus-value.



Pour le pilier IMPROVE, une contribution publique ciblée de 56,9 millions USD sur les éléments d'infrastructure de base non rentables mais essentiels apparaît justifiée. Les raccordements au réseau électrique haute tension et les renforcements de capacité nécessaires au déploiement des infrastructures de recharge constituent des investissements fondamentaux sans lesquels le secteur privé ne pourrait pas opérer efficacement. L'analyse des programmes d'électrification des transports en Asie du Sud-Est confirme l'importance critique de ces investissements de base.

Le pilier SHIFT pourrait bénéficier d'une allocation publique d'environ 110,10 millions USD structurée sous forme de financement du déficit de viabilité (viability gap funding - VGF) et de contrats de délégation de service public (DSP). Cette approche, testée avec succès à Bogotá et Lagos, permet de rendre les projets de transport public bancables tout en maintenant des tarifs abordables. Les mécanismes de VGF, généralement plafonnés entre 20 et 30% du coût d'investissement total selon les standards internationaux, offrent un équilibre entre soutien public et efficacité opérationnelle privée.

4. Analyse des Instruments Financiers et Options de Structuration

a. Structuration du Guichet Climat et Financement Concessionnel

L'adoption d'une approche programmatique avec le Fonds Vert pour le Climat, plutôt qu'une série de projets individuels, présente des avantages significatifs documentés dans la littérature. Les données du GCF montrent que les approches programmatiques ont un taux d'approbation de 73% contre 45% pour les projets individuels. Le Programme de financement de la mobilité électrique en Inde, a mobilisé 1,5 milliards USD ce qui illustre le potentiel de cette stratégie²⁷.

La combinaison proposée de subventions pour les activités habilitantes, de garanties de premier risque pour les investissements commerciaux à risque élevé, et de dette concessionnelle pour les infrastructures lourdes, reflète les pratiques émergentes dans le financement climatique. similaire Le Projet Transport léger sur rail pour la région métropolitaine élargie (GAM) au Costa Rica, a mobilisé 1,9 milliards USD avec un financement de du GCF équivalent à 14,5% du financement total (250 millions USD en prêts et 21,3 millions en dons) et 1,602 milliards USD en co-financements en 2021 via cette approche, démontre l'efficacité de cette approche multi-instruments²⁸.

²⁷ <https://www.greenclimate.fund/project/fp186#overview>

²⁸ <https://www.greenclimate.fund/project/fp166#investment>



5. Potentiel des Marchés Domestiques et Mécanismes Innovants

L'analyse économique des mécanismes de captation de la plus-value foncière révèle un potentiel significatif. Les études menées à Nairobi et Kampala documentent des augmentations de valeur foncière de 15 à 30% dans un rayon de 500 mètres autour des infrastructures de transport de qualité. La captation même partielle de cette plus-value via des taxes d'amélioration ou des contributions de développement pourrait générer des revenus récurrents substantiels pour le programme.

6. Structuration Financière par Composante

L'analyse des options de structuration pour chaque composante majeure révèle des approches différenciées adaptées aux caractéristiques spécifiques de chaque sous-secteur.

Pour le corridor IRVE, le modèle de partenariat public-privé en mode build-own-operate-transfer (BOOT) apparaît comme une option éprouvée, validée sur des corridors similaires en Afrique de l'Est. Les mécanismes de garantie de demande minimum, typiquement dégressifs sur cinq ans, répondent aux préoccupations des investisseurs concernant l'adoption initiale tout en évitant une dépendance prolongée aux subventions. L'expérience du corridor Mombasa-Nairobi montre qu'un taux d'utilisation initial de 40% peut croître à 85% en cinquième année avec une stratégie de développement de marché appropriée.

Le programme SOTRAL de 150 bus électriques pourrait bénéficier d'une structuration via un véhicule d'investissement dédié permettant d'isoler les risques tout en facilitant l'accès aux financements concessionnels. L'option du crédit-bail présente des avantages particuliers dans le contexte togolais, notamment la préservation du bilan de l'opérateur public et le transfert du risque de valeur résiduelle. Les contrats de service public avec VGF plafonné, sur le modèle développé au Brésil, permettraient de garantir la viabilité financière tout en maintenant des incitations à l'efficacité.

Pour le secteur des taxis-motos électriques, l'approche via des agrégateurs technologiques s'inspire des expériences de SafeBoda en Ouganda et Gokada au Nigeria. Ces modèles ont démontré la possibilité de formaliser progressivement ce secteur traditionnellement informel. Les mécanismes de garantie de portefeuille, couvrant typiquement 15 à 30% du risque de crédit selon les standards des institutions de développement, représentent un équilibre entre partage de risque et responsabilisation des institutions financières locales.



Les Centres de Distribution Urbaine pourraient adopter une approche hybride combinant investissement public initial pour l'infrastructure de base, partenariat privé pour l'opération, et captation de la plus-value foncière pour la durabilité financière. Cette approche, développée initialement en Europe et adaptée avec succès dans plusieurs villes africaines, offre un modèle de financement durable. L'enveloppe de référence de 20 à 38 millions USD par ville correspond aux benchmarks internationaux ajustés au contexte local.

7. Modèle de Gouvernance et la Gestion du Programme

L'établissement d'une structure de gouvernance dédiée au PMFE apparaît comme un facteur critique de succès basé sur l'analyse des programmes similaires. Une Task-Force de Financement réunissant les parties prenantes clés – ministères sectoriels, régulateurs, opérateurs, collectivités – faciliterait la coordination et l'arbitrage nécessaires dans un programme de cette complexité.

L'expérience internationale suggère qu'un secrétariat technique permanent de 8 à 10 experts pourrait efficacement supporter cette task-force. La standardisation des documents contractuels, particulièrement pour les PPP, a démontré sa capacité à réduire les délais de bouclage financier de 50% en moyenne selon les données de la Banque Africaine de Développement. L'expérience sud-africaine, où la standardisation a réduit les délais moyens de 18 à 9 mois, illustre ce potentiel.

La création d'une plateforme de données centralisée contenant tous les modèles financiers, études techniques et documents juridiques faciliterait l'accès des investisseurs à l'information nécessaire. Cette transparence, alignée sur les standards de l'OCDE pour les investissements en infrastructure, a montré sa capacité à augmenter les taux de succès des levées de fonds de 25 à 40% selon les études sectorielles.

L'établissement d'un système de suivi-évaluation robuste avec des indicateurs de performance mesurables constitue une exigence standard des bailleurs internationaux. Les systèmes de reporting trimestriel automatisé, complétés par des audits indépendants annuels, sont devenus la norme pour les programmes financés par le GCF. L'expérience montre que ces systèmes, bien que représentant un investissement initial de 2 à 3% du budget programme, génèrent des économies substantielles en facilitant les décaissements et en permettant des ajustements programmatiques précoces.

L'intégration systématique des considérations de genre et d'inclusion sociale dans les mécanismes de financement répond non seulement aux exigences des bailleurs mais améliore également l'impact et la durabilité des programmes. Les données de la Banque Mondiale montrent que les programmes de transport intégrant explicitement ces



dimensions obtiennent des taux de satisfaction des usagers supérieurs de 15 à 20% en moyenne.

Cette analyse de la stratégie de financement du PMFE, basée sur les benchmarks internationaux et adaptée au contexte togolais, suggère qu'une mobilisation de 1 896,6 millions USD est réalisable sous réserve d'une exécution rigoureuse et d'un engagement soutenu des parties prenantes. Les différentes options présentées offrent des trajectoires alternatives qui pourraient être ajustées selon l'évolution du contexte et les préférences des décideurs. La combinaison optimale de ces options dépendra ultimement des priorités nationales, de la capacité institutionnelle disponible, et de l'évolution du marché des financements climatiques dans les années à venir.



VII. LEVIERS FISCAUX ET FINANCEMENT DOMESTIQUE

A. Réforme fiscalité verte – potentiel recettes additionnelles

1. Diagnostic du système fiscal actuel

Le système fiscal togolais présente des caractéristiques typiques des économies en développement avec une dépendance importante aux taxes sur le commerce extérieur et une base fiscale domestique encore limitée. Les recettes fiscales représentent environ 1.200 milliards FCFA sur un budget total de 2.396,6 milliards, soit un taux de pression fiscale de 18-20% du PIB, comparable aux standards sous-régionaux.

La fiscalité énergétique actuelle repose principalement sur les droits de douane et taxes sur les produits pétroliers importés, générant environ 15-20% des recettes fiscales totales. Cette structure crée une dépendance aux importations énergétiques tout en pénalisant les activités économiques consommatrices d'énergie fossile.

Les exonérations fiscales existantes sur les véhicules électriques, reconduites dans la loi de finances 2025, représentent un manque à gagner budgétaire estimé à 2-3 millions USD annuels. Cette perte de recettes, justifiée par les objectifs de politique environnementale, nécessite des mécanismes de compensation pour préserver les équilibres budgétaires.

L'absence de mécanismes fiscaux spécifiquement dédiés aux enjeux environnementaux limite les capacités d'autofinancement de la transition énergétique. Cette lacune contraste avec les tendances internationales vers l'internalisation des coûts environnementaux dans les systèmes fiscaux.

2. Architecture de la réforme fiscale verte

La réforme fiscale verte pour le PMFE s'articule autour d'une transition progressive du système actuel vers des mécanismes internalisant les coûts environnementaux tout en préservant les capacités de financement public. Cette transition privilégie une approche graduelle évitant les chocs économiques et sociaux brutaux.



La transformation de la taxe sur les carburants en mécanisme de tarification carbone constitue l'épine dorsale de la réforme. Cette évolution maintient les recettes budgétaires actuelles tout en créant des incitations économiques à l'adoption de technologies propres. Le mécanisme peut générer des recettes additionnelles de 8-12 millions USD annuels selon les élasticités de demande.

L'introduction d'une redevance kilométrique pour les véhicules lourds sur les axes principaux compense la diminution attendue des recettes de taxe carburant due à l'amélioration de l'efficacité énergétique. Cette redevance, basée sur des technologies de télépéage simples, peut générer 3-5 millions USD annuels tout en finançant l'entretien routier.

La création d'un malus écologique sur les véhicules les plus polluants, différencié selon les niveaux d'émission, génère des recettes estimées à 2-4 millions USD annuels. Ce mécanisme, couplé aux bonus existants sur les véhicules propres, crée un système incitatif cohérent orientant les choix des consommateurs.

3. Mécanismes de compensation sociale

La réforme fiscale verte intègre des mécanismes de compensation sociale pour atténuer les impacts sur les populations vulnérables et préserver l'acceptabilité politique des mesures. Ces mécanismes visent particulièrement les conducteurs de taxi-moto et les transporteurs informels susceptibles d'être pénalisés par la transition.

Le fonds de transition professionnelle, alimenté par 20% des recettes fiscales vertes additionnelles, finance la formation et l'accompagnement des conducteurs vers les nouvelles technologies. Ce fonds peut mobiliser 2-3 millions USD annuels pour des programmes de reconversion et d'acquisition d'équipements propres.

Les subventions ciblées sur les carburants domestiques utilisés par les ménages ruraux préservent l'accessibilité énergétique des populations les plus fragiles. Ces subventions, représentant 1-2 millions USD annuels, sont financées par les recettes urbaines de la fiscalité verte.

Le mécanisme de compensation temporaire pour les transporteurs professionnels facilite leur adaptation aux nouvelles contraintes fiscales. Cette aide dégressive sur trois ans, évaluée à 3-4 millions USD au total, évite les disruptions économiques brutales tout en encourageant la modernisation du parc de véhicules.



4. Optimisation du rendement fiscal

L'optimisation du rendement de la fiscalité verte nécessite des mécanismes de lutte contre l'évasion et la fraude fiscale, particulièrement développées dans le secteur informel du transport. Ces mécanismes s'appuient sur la digitalisation des procédures et l'amélioration des systèmes de contrôle.

L'introduction de mécanismes de facturation électronique obligatoire pour les stations-service et les activités de transport professionnel peut améliorer le taux de recouvrement de 15-25%. Cette digitalisation génère des recettes additionnelles estimées à 4-6 millions USD annuels.

La coordination avec les systèmes de mobile money pour la collecte des taxes et redevances réduit les coûts de transaction et améliore la traçabilité des paiements. Cette approche, développée avec succès dans d'autres pays africains, peut augmenter les recettes de 10-20%.

L'harmonisation avec les systèmes fiscaux des pays voisins évite les effets d'évitement transfrontalier et préserve la compétitivité économique nationale. Cette coordination sous-régionale nécessite des négociations au niveau UEMOA mais génère des bénéfices mutuels significatifs.

B. Mécanismes d'affectation et fonds sectoriels

1. Architecture du fonds de mobilité durable

La création d'un fonds dédié au financement de la mobilité à faible émission constitue le mécanisme central d'affectation des recettes fiscales vertes et de mobilisation des ressources complémentaires. Ce fonds, structuré comme établissement public à caractère industriel et commercial, bénéficie d'une autonomie de gestion tout en restant sous tutelle ministérielle.

La gouvernance du fonds intègre des représentants de l'État, du secteur privé et de la société civile, garantissant la transparence dans l'allocation des ressources et l'alignement sur les objectifs de politique publique. Cette gouvernance hybride facilite également l'accès aux financements internationaux exigeant des standards de gouvernance élevés.

Les ressources du fonds proviennent principalement des recettes fiscales vertes affectées, complétées par les financements internationaux et les revenus d'exploitation



des investissements réalisés. Cette diversification des sources réduit la dépendance budgétaire et améliore la prévisibilité des financements.

La stratégie d'intervention du fonds privilégie les mécanismes de partage de risques et les financements catalytiques plutôt que les subventions directes. Cette approche favorise l'engagement du secteur privé et optimise l'impact des ressources publiques limitées.

2. Mécanismes d'allocation et critères de priorité

L'allocation des ressources du fonds s'appuie sur des critères objectifs intégrant impact climatique, viabilité économique et équité sociale. Ces critères, pondérés selon les priorités nationales, garantissent la cohérence avec les objectifs du PMFE tout en préservant la flexibilité opérationnelle.

Le critère d'impact climatique, représentant 40% de la pondération, privilégie les investissements générant les plus fortes réductions d'émissions par euro investi. Cette approche coût-efficacité maximise l'impact environnemental des ressources limitées et facilite la valorisation sur les marchés carbone.

Le critère de viabilité économique, pesant 35% dans l'évaluation, favorise les projets capables de générer une rentabilité autonome à terme. Cette exigence force la discipline économique et prépare l'autonomisation progressive du secteur vis-à-vis du soutien public.

Le critère d'équité sociale, représentant 25% de la pondération, garantit l'inclusion des populations vulnérables et des opérateurs informels dans les bénéfices de la transition. Cette dimension sociale préserve l'acceptabilité politique du programme et contribue à la réduction des inégalités.

3. Instruments d'intervention et modalités opérationnelles

Le fonds déploie une gamme diversifiée d'instruments financiers adaptés aux spécificités des différents segments de marché et aux profils de risque des bénéficiaires. Cette diversification optimise l'impact des interventions tout en répartissant les risques sur plusieurs catégories d'actifs.

Les garanties partielles, représentant 40-50% des interventions, facilitent l'accès au crédit bancaire pour les opérateurs privés tout en développant les capacités sectorielles des institutions financières locales. Ces mécanismes génèrent un effet de levier significatif sur les ressources du fonds.



Les prêts bonifiés, destinés aux investissements d'infrastructure et aux équipements structurants, offrent des conditions financières intermédiaires entre les mécanismes de garantie et les subventions directes. Ces instruments permettent de financer des projets à rentabilité différée ou soumis à des contraintes de financement commercial.

Les subventions ciblées, limitées à 20% des interventions, financent les composantes générant des externalités positives non internalisables par les mécanismes de marché. Cette catégorie inclut la formation technique, le développement réglementaire et les investissements de démonstration.

4. Mécanismes de suivi et d'évaluation

Le système de suivi-évaluation du fonds s'appuie sur des indicateurs de performance quantifiables et des mécanismes de reporting transparents. Ces systèmes garantissent la redevabilité vis-à-vis des contribuables et facilitent les ajustements stratégiques basés sur les résultats observés.

Les indicateurs de performance financière incluent le taux de recouvrement des créances, l'effet de levier sur les financements privés et la rentabilité des investissements en portefeuille. Ces métriques évaluent l'efficacité de la gestion financière et orientent les décisions d'allocation.

Les indicateurs d'impact environnemental mesurent les réductions d'émissions, la qualité de l'air urbain et la consommation énergétique du secteur transport. Ces données alimentent les systèmes de monitoring climatique nationaux et facilitent l'accès aux financements carbone.

Les indicateurs d'impact socio-économique évaluent la création d'emplois, l'inclusion des populations vulnérables et l'évolution des revenus des bénéficiaires. Ces métriques démontrent la contribution du fonds aux objectifs de développement durable et renforcent son acceptabilité sociale.



VIII. CADRE RÉGLEMENTAIRE FINANCIER HABILITANT

A. Réglementations financières contraignantes et opportunités

1. Environnement réglementaire de l'UEMOA et contraintes systémiques

Le cadre réglementaire financier du Togo s'inscrit dans l'architecture harmonisée de l'Union Économique et Monétaire Ouest-Africaine (UEMOA). Cette intégration, bien qu'essentielle pour la stabilité régionale, crée des contraintes spécifiques qui façonnent et parfois limitent les opportunités de financement pour les secteurs innovants comme celui de la mobilité à faible émission.

Au Togo, comme dans l'ensemble de la zone UEMOA, les banques locales sont fortement incitées à privilégier l'investissement dans la dette souveraine. Cette tendance, résultant d'un "effet d'éviction", découle de la politique de refinancement de la Banque Centrale des États de l'Afrique de l'Ouest (BCEAO). La Directive N° 397/12/2010 établit les titres de dette publique comme garanties de premier ordre pour l'obtention de liquidités. Ce mécanisme encourage les banques togolaises à privilégier ces instruments à faible risque, réduisant ainsi leur appétit pour des projets de financement à long terme et perçus comme plus risqués dans le secteur de la mobilité verte.

La réglementation des changes est un autre facteur déterminant pour le financement de la transition énergétique au Togo. Bien que nécessaire pour la préservation des réserves de change de la zone, le Règlement N° 09/2010/CM/UEMOA impose des procédures spécifiques pour les transactions en devises. Pour le Togo, dont le secteur de la mobilité à faible émission dépend de l'importation de technologies et de capitaux étrangers, ces exigences administratives peuvent ajouter des coûts de transaction et des délais. Elles peuvent également être perçues comme un risque supplémentaire pour les investisseurs internationaux, réduisant l'attractivité du marché togolais.

Le paysage financier togolais intègre également le secteur des systèmes financiers décentralisés (SFD), ou microfinance, dont le cadre réglementaire est harmonisé à l'échelle de l'UEMOA par le Règlement n° 09/2005/CM/UEMOA. Ces institutions sont particulièrement pertinentes pour l'acquisition de véhicules à petite échelle, comme les motos et les tricycles électriques, essentiels à la mobilité urbaine au Togo. Toutefois, leurs



capacités de prêt limitées restreignent leur impact sur le financement de projets d'infrastructure plus importants.

La Bourse Régionale des Valeurs Mobilières (BRVM) représente une source de financement potentielle pour le Togo. Cependant, son cadre réglementaire actuel manque d'incitations ciblées pour la finance verte. En l'absence d'une taxonomie régionale ou de critères spécifiques pour les "obligations vertes" dans le Règlement Général de la BRVM et les instructions de l'Autorité des Marchés Financiers de l'Union Monétaire Ouest-Africaine ((AMF-UMOA, les acteurs financiers ne disposent pas de repères clairs pour évaluer et investir dans des projets de mobilité à faible émission. Le marché domestique togolais ne parvient donc pas à jouer un rôle de moteur dans la transition écologique.

2. Opportunités réglementaires émergentes

L'évolution récente de la réglementation bancaire UEMOA vers une prise en compte progressive des critères environnementaux et sociaux ouvre des perspectives nouvelles pour le financement des projets durables. Cette tendance, inspirée des réglementations européennes, peut créer des avantages comparatifs pour les banques engagées dans la finance verte.

La politique de la BCEAO en matière de finance inclusive ne repose pas sur une seule directive, mais sur un ensemble de textes réglementaires et de stratégies qui s'articulent pour créer un cadre complet²⁹. Ce cadre sur la finance inclusive encourage le développement de produits financiers adaptés aux populations non bancarisées, catégorie incluant une large part des opérateurs de transport informel. Ces orientations créent un environnement favorable au développement d'innovations financières pour l'inclusion des conducteurs de taxi-moto.

Les SFD étant le canal essentiel pour l'inclusion financière des populations non bancarisées et des opérateurs de l'économie informelle qui représente une part importante des acteurs du transport artisanal au Togo, les efforts de la BCEAO visant à moderniser le cadre juridique des services de paiement et des FinTechs pour les services financiers numériques permettra de développer des solutions de paiement et de financements des certaines options qui seront considérées dans le cadre du PMFE. La

²⁹ Ce cadre comprend la Stratégie Régionale d'Inclusion Financière (SRIF) qui constitue le document de politique et de stratégie de l'UEMOA en matière de finance inclusive. Ce document est le fondement de toutes les actions menées par l'UEMOA à travers la BCEAO pour étendre l'accès aux services financiers. Il a été mis à jour pour la période 2025-2030 afin d'intégrer les nouvelles dynamiques de la digitalisation. Il complète le Règlement n° 09/2005/CM/UEMOA du 24 novembre 2005 a pour objectif d'harmoniser les réglementations régissant les Systèmes Financiers Décentralisés (SFD), ou microfinance, dans les États membres.



FinTech en abaissant les coûts de transaction permettant d'améliorer la rentabilité opérationnelle et améliorer le financement des acteurs de l'informel auprès des institutions financières et pourra encourager l'orientation des financements vers les secteurs durables.

L'harmonisation croissante des réglementations sous-régionales facilite le développement de produits financiers transfrontaliers et l'accès aux marchés de capitaux régionaux. Cette intégration offre des opportunités de diversification des sources de financement et d'optimisation des coûts de capital.

3. Adaptations réglementaires nécessaires

Le développement du financement de la mobilité à faible émission dans l'UEMOA exige des adaptations ciblées du cadre réglementaire existant. Ces ajustements, qui doivent préserver la stabilité du système financier, sont essentiels pour encourager la réorientation des flux de capitaux vers les projets de mobilité innovants et à faible émission.

Pour faciliter le financement, l'intégration des actifs de la mobilité à faible émission dans les classifications prudentielles devrait être une priorité. L'AMF-UMOA a déjà publié une circulaire sur la taxonomie des projets verts, sociaux et durables, une étape fondamentale qui devrait être complétée par des directives de la BCEAO. La création d'une catégorie spécifique d'actifs de mobilité à faible émission permettrait d'appliquer des pondérations de risque adaptées. Cette reconnaissance améliorerait la rentabilité réglementaire de ces financements et encouragerait l'engagement des banques.

L'essor de la mobilité à faible émission, avec ses technologies émergentes comme les véhicules électriques, les véhicules à gaz naturel (GNV) et les technologies de transport intelligent, soulève des défis d'évaluation des risques pour les institutions financières. Ces risques ne sont pas seulement climatiques, mais aussi liés à la maturité technologique, aux chaînes d'approvisionnement, et aux incertitudes du marché.

Pour faire face à ces défis, les régulateurs de l'UEMOA devraient développer des méthodologies d'évaluation des risques plus précises. De telles orientations réduiraient les incertitudes pour le secteur bancaire et encourageraient un engagement plus proactif dans le financement de cette transition.



D.Cadre PPP et mécanismes concessionnaires

1. Cadre juridique des partenariats public-privé

Le cadre juridique togolais des partenariats public-privé, établi par les lois et autres textes applicables suivants : le Décret n°2022 065/PR du 11 mai 2022³⁰, la Loi n° 2021-034 du 31 décembre 2021³¹, la Loi n°2021-033 du 31 décembre 2021³², fournissent une base légale solide pour la structuration de projets de mobilité à faible émission impliquant des investissements privés significatifs. Cette législation, inspirée des meilleures pratiques internationales, offre la flexibilité nécessaire pour adapter les montages contractuels aux spécificités technologiques et économiques du secteur.

Les procédures de sélection des partenaires privés, basées sur des critères de performance technique et financière, garantissent la transparence tout en préservant la compétitivité. Ces procédures incluent des mécanismes d'évaluation des capacités d'innovation et d'adaptation technologique, critères particulièrement pertinents pour les projets de mobilité émergente.

La répartition des risques entre secteurs public et privé, définie contractuellement selon les capacités de gestion respectives, optimise l'efficacité économique des projets tout en préservant l'intérêt public. Cette allocation inclut spécifiquement les risques technologiques, commerciaux et réglementaires caractéristiques du secteur de la mobilité durable.

Les mécanismes de résolution des différends, incluant l'arbitrage international pour les projets impliquant des investisseurs étrangers, sécurisent les investissements privés et facilitent l'accès aux financements internationaux. Cette sécurisation juridique constitue un prérequis pour l'attraction des investisseurs institutionnels.

2. Instruments concessionnaires et modèles contractuels

Les concessions d'infrastructure de recharge constituent un modèle contractuel privilégié pour le déploiement du réseau national, permettant au secteur privé de valoriser son expertise opérationnelle tout en assumant les risques commerciaux appropriés. Ces concessions, d'une durée de 15-20 ans, équilibrent la nécessité d'amortir les investissements et l'exigence de flexibilité technologique.

³⁰ portant modalités de mise en œuvre des procédures de passation et d'exécution des contrats de partenariat public-privé.

³¹ relative aux contrats de partenariat public - privé

³² relative aux marchés publics



Les contrats de performance énergétique, adaptés aux spécificités de la mobilité électrique, peuvent financer l'amélioration de l'efficacité énergétique des flottes existantes avec des paiements basés sur les économies réalisées. Ces mécanismes, développés avec succès dans d'autres secteurs, nécessitent des adaptations méthodologiques pour le transport.

L'extension du transport collectif aux autres principales villes du Togo et la formalisation des contrats de délégation de service public (DSP) pour l'exploitation des services de transport. Une meilleure organisation du transport artisanal, pourrait faire appel à des contrats de PPP dans les modèles où l'État apparaît comme le meilleur acteur pouvant porter les risques identifiés. Ces contrats pourront inclure des obligations de performance environnementale et sociale alignées sur les objectifs du PMFE.

Les baux emphytéotiques pour les installations de production de biocarburants et les stations de charge et d'échanges de batterie offrent une sécurisation foncière suffisante pour justifier les investissements privés tout en préservant la propriété publique du domaine. Cette formule juridique facilitera l'accès au financement bancaire en offrant des garanties réelles appropriées.

3. Mécanismes de garantie publique et de soutien

Les garanties publiques totales ou partielles, encadrées par la réglementation sur la dette publique, peuvent faciliter l'accès au financement privé pour les projets PPP tout en respectant les contraintes budgétaires nationales. Ces garanties, dimensionnées entre 20 et 40% selon les profils de risque, optimisent l'effet de levier sur les ressources publiques.

Les subventions d'investissement ciblées sur les externalités positives non internalisables par les mécanismes de marché complètent l'attractivité économique des projets PPP. Ces subventions, transparentes et conditionnelles à l'atteinte d'objectifs de performance, préservent la discipline de marché.

Les fonds de garantie sectoriels, alimentés par des contributions publiques et privées, mutualisent les risques entre projets et facilitent l'engagement des institutions financières locales. Cette mutualisation réduit les coûts de garantie tout en développant l'expertise sectorielle.



4. Réformes prioritaires pour débloquer financements privés

a. Modernisation du cadre de garanties et sûretés

La modernisation du régime des sûretés mobilières constitue une priorité pour faciliter le financement des équipements de transport, particulièrement les véhicules électriques dont la valeur résiduelle peut être incertaine. Cette réforme nécessite l'adaptation des procédures d'enregistrement et de réalisation des garanties aux spécificités technologiques.

L'établissement d'un registre électronique des sûretés mobilières, interopérable avec les systèmes d'immatriculation des véhicules, faciliterait la prise et la réalisation des garanties par les institutions financières. Ce système réduirait les coûts de transaction et améliorerait la sécurité juridique des financements.

La reconnaissance juridique des technologies de géolocalisation et de désactivation à distance comme instruments de sûreté modernes pourrait révolutionner le financement des véhicules électriques. Ces technologies, intégrées aux systèmes de gestion de flotte, offrent des garanties de recouvrement supérieures aux sûretés traditionnelles.

Le développement de barèmes de valeurs résiduelles officiels pour les véhicules électriques, établis en collaboration avec les professionnels du secteur, faciliterait l'évaluation des garanties par les banques. Ces référentiels réduiraient les incertitudes et encourageraient l'engagement financier.

b. Réforme de la fiscalité des entreprises et incitations sectorielles

L'optimisation de la fiscalité des entreprises engagées dans la mobilité à faible émission peut créer des avantages concurrentiels significatifs et attirer des investissements privés supplémentaires. Cette optimisation inclut la reconnaissance des spécificités d'amortissement des équipements technologiques et l'adaptation des régimes fiscaux aux cycles économiques sectoriels.

L'introduction d'un amortissement accéléré pour les équipements de mobilité électrique permettrait aux entreprises de réduire leur charge fiscale initiale et d'améliorer leur trésorerie. Cette mesure, temporaire et dégressive, compenserait les surcoûts d'acquisition des technologies propres.

La création d'un statut fiscal préférentiel pour les entreprises de services énergétiques spécialisées dans la mobilité à faible émission encouragerait l'émergence de ce segment



d'activité. Ce statut inclurait des avantages sur les charges sociales et l'impôt sur les sociétés pendant les premières années d'activité.

L'extension du régime de zone franche aux activités d'assemblage et de maintenance de véhicules électriques pourrait attirer des investissements industriels significatifs. Cette extension nécessiterait une révision de la réglementation existante mais offrirait des avantages compétitifs substantiels.

c. Développement des instruments financiers innovants

La reconnaissance réglementaire de nouveaux instruments financiers adaptés aux spécificités de la mobilité à faible émission faciliterait l'innovation financière et l'engagement du secteur privé. Cette reconnaissance inclut les mécanismes de financement participatif, les contrats à impact social et les instruments dérivés sur actifs environnementaux.

L'autorisation du crowdfunding pour les projets de mobilité durable, encadrée par des règles de protection des investisseurs, pourrait mobiliser l'épargne populaire au service de la transition énergétique. Cette innovation démocratiserait l'accès à l'investissement environnemental tout en diversifiant les sources de financement.

La création d'un cadre réglementaire pour les contrats à impact social dans le secteur transport permettrait de valoriser les externalités positives des projets privés. Ces mécanismes, basés sur des paiements conditionnels aux résultats, aligneraient parfaitement les intérêts privés et publics.

d. Renforcement de l'infrastructure financière digitale

La modernisation de l'infrastructure financière digitale constitue un prérequis pour le développement de services financiers innovants adaptés aux opérateurs de transport informel. Cette modernisation inclut l'interopérabilité des systèmes de paiement et le développement de services financiers digitaux spécialisés.

La mise en place de l'Agence Nationale d'Identification (ANID) chargée de l'identification biométrique des personnes physiques. Elle gère la base de données centrale de l'identification biométrique nationale et le registre social des personnes et des ménages. Elle a été créée par la loi n° 2020-009 du 10 septembre 2020 relative à l'identification biométrique des personnes physiques au Togo modifiée par la loi n°2022-010 du 10 septembre 2020. L'ANID a lancé au deuxième et troisième trimestre 2025, une grande campagne d'établissement des carte e-ID permettant d'attribuer un Numéro d'Identification Unique (NIU). L'objectif premier du NIU est de permettre aux détenteurs d'accéder aux services de base tels que l'éducation, la santé, la sécurité sociale, et la



finance. L'attribution de l'e-ID devrait permettre de vérifier la solvabilité, de réduire les coûts afférents et in fine d'améliorer l'inclusion financière..



IX. CADRE DE PERFORMANCE FINANCIÈRE ET MRV

A. Indicateurs clés de performance (KPI financiers : ratios, rentabilité, effet de levier)

1. Architecture du système de mesure de performance

Le système d'évaluation de la performance du Programme de Mobilité à Faible Émission (PMFE) pourrait s'appuyer sur une architecture de mesure en trois parties. Cette approche suggère d'intégrer les standards internationaux pour les métriques financières et opérationnelles, tout en les adaptant aux spécificités locales.

Les métriques de rentabilité, telles que le Taux de Rendement Interne (TRI) et le Rendement des Capitaux Propres, ne seraient pas des calculs de performance passée, mais des cibles à définir. Ces objectifs viseraient à garantir l'attractivité du programme pour les investisseurs. Le TRI pourrait servir d'objectif de rentabilité attendue pour l'ensemble du projet, tandis que le Rendement des Capitaux Propres ciblerait la performance pour les fonds propres investis.

Pour évaluer et maintenir l'équilibre financier du programme, des ratios de structure financière pourraient être utilisés. Des cibles pour le ratio dette/fonds propres et le ratio de couverture du service de la dette pourraient être fixées. Un ratio de couverture supérieur à 1.25x pourrait servir de seuil de sécurité pour assurer aux prêteurs que le programme génère suffisamment de revenus pour couvrir ses obligations de remboursement, avec une marge de sûreté.

Ces indicateurs mesureraient l'impact et l'efficacité du programme. Des métriques comme le coût par tonne de CO₂ évitée et l'effet de levier sur les financements privés pourraient servir d'objectifs clés. Le coût par tonne représenterait une cible d'efficacité environnementale, et l'effet de levier serait une mesure de l'efficacité du programme à catalyser des fonds privés en utilisant des ressources publiques.

2. Indicateurs de performance économique et financière

La rentabilité économique du programme pourrait s'évaluer en intégrant les bénéfices socio-économiques et environnementaux. Cette approche, qui va au-delà des seuls bénéfices financiers, permettrait de démontrer la création de valeur pour la société.

Le Taux de Rendement Économique (TRE) du programme pourrait être calculé pour capturer les externalités non internalisées par le marché. Selon une méthodologie similaire à celle de la Banque Africaine de Développement, ce TRE intégrerait la



valorisation des réductions d'émissions de carbone, l'amélioration de la qualité de l'air et les gains de productivité économique. Cette métrique servirait à justifier les investissements publics en démontrant leur rentabilité pour la collectivité.

La Valeur Actuelle Nette (VAN) est un indicateur prospectif dont la valeur dépendrait d'une modélisation financière rigoureuse. Elle permettrait de valider la création de valeur économique pour la société togolaise. Une VAN calculée sur 15 ans, avec un taux d'actualisation de 10%, pourrait s'estimer dans une fourchette illustrative, par exemple, entre 25 et 45 millions USD. Cette estimation, soumise à des variations selon les hypothèses (coût des investissements, revenus générés, etc.), démontrerait la rentabilité socio-économique potentielle des investissements engagés.

Le Multiple of Money (MoM), calculé par catégorie d'actifs, pourrait servir à mesurer la performance relative des différents segments. Les infrastructures de recharge pourraient viser un multiple de 1,8 à 2,2x sur 12 ans, tandis que les investissements en véhicules électriques pourraient cibler 2,5 à 3,5x sur 8 ans. Ces objectifs refléteraient les profils de risque-rendement différenciés de ces actifs.

Enfin, la période de retour sur investissement (ROI), calculée pour chaque composante et de manière consolidée, permettrait de valider la viabilité commerciale des projets. Pour les infrastructures de base, une période de retour de 8 à 12 ans serait compatible avec leurs profils d'actifs à long terme, tandis qu'une cible de 4 à 6 ans pourrait être fixée pour les équipements d'exploitation.

3. Métriques d'effet de levier et de mobilisation

L'effet de levier financier mesure la capacité du programme à mobiliser des ressources privées et semi-publiques à partir des investissements publics initiaux. L'objectif global de 1:4 signifie que chaque dollar public investi doit catalyser 4 dollars de financements additionnels, démontrant l'efficacité de l'intervention publique.

La répartition de l'effet de levier varie selon les composantes : les infrastructures de recharge génèrent un levier de 1:6 grâce à leur attractivité pour les investisseurs long terme, tandis que les véhicules d'exploitation atteignent 1:3 compte tenu de leurs profils de risque plus élevés.

Le taux de mobilisation des financements programmés mesure l'efficacité de la stratégie de levée de fonds et l'attractivité réelle du programme pour les investisseurs ciblés. L'objectif de 85% de taux de mobilisation sur trois ans valide la crédibilité de la stratégie financière et des hypothèses de marché.

La diversification des sources de financement, mesurée par l'indice de Herfindahl-Hirschman adapté, garantit la résilience financière du programme face aux changements



de politiques des bailleurs individuels. Un indice inférieur à 0,25 témoigne d'une diversification satisfaisante des risques de financement.

4. Indicateurs de soutenabilité et de viabilité

La soutenabilité financière s'évalue à travers la trajectoire vers l'autonomie commerciale des différentes composantes du programme. L'indicateur de dépendance aux subventions publiques, initialement à 60% en phase d'amorçage, doit décroître à moins de 20% en année 5 et s'annuler en année 8 pour les composantes commerciales.

La viabilité des opérateurs privés partenaires se mesure par leur rentabilité opérationnelle et leur capacité d'autofinancement. Le ratio Bénéfice avant intérêts, impôts, dépréciation et amortissement (EBITDA) / Chiffre d'affaires (CA), ciblé au-dessus de 25% pour les opérateurs de mobilité électrique, valide la soutenabilité de leurs modèles économiques.

La capacité d'expansion autonome évalue la possibilité de réplique du modèle sans soutien public additionnel. Cette métrique, mesurée par la proportion d'investissements nouveaux financés sur ressources propres, démontre la maturité économique du secteur.

B. Indicateurs climatiques

1. Méthodologie de quantification des impacts climatiques

La quantification des impacts climatiques du PMFE s'appuie sur des méthodologies internationalement reconnues, particulièrement les standards du Gold Standard et du Verified Carbon Standard, garantissant la crédibilité des mesures et leur acceptation sur les marchés carbone internationaux. Cette rigueur méthodologique conditionne l'accès aux mécanismes de paiement basé sur les résultats et la valorisation des crédits carbone.

Le calcul des émissions évitées utilise une approche comparative entre scénario de référence (business as usual) et scénario programme, intégrant les émissions directes des véhicules, les émissions indirectes de production électrique et les effets de cycle de vie des équipements. Cette approche holistique fournit une mesure exhaustive de l'impact climatique réel.

La scénario de référence s'établit à partir des données de consommation énergétique du secteur transport togolais en 2024, extrapolées selon les tendances historiques et les projections démographiques. Ce scénario de référence, validé par expertise



indépendante, constitue la référence stable nécessaire à la mesure des impacts additionnels.

Les facteurs d'émission utilisés proviennent des données officielles de l'Agence Internationale de l'Énergie pour les carburants fossiles et du mix électrique togolais publié par la CEET. Ces facteurs, actualisés annuellement, garantissent la précision des calculs et leur acceptation internationale.

2. Système de monitoring et de vérification

Le système de Mesure Notification et Vérification (MNV) suit les standards internationaux ISO 14064 et respecte les exigences des mécanismes Article 6 de l'Accord de Paris. Cette conformité facilite l'accès aux financements climatiques internationaux et la reconnaissance des crédits carbone générés.

Les capteurs IoT installés sur les véhicules électriques collectent automatiquement les données de consommation énergétique, de kilométrage parcouru et de performance technique. Cette télémétrie en temps réel, transmise via les réseaux de télécommunication existants, fournit des données précises et incontestables sur l'usage effectif.

Les stations de recharge intelligentes enregistrent automatiquement les volumes d'énergie distribuée, les profils de consommation et les facteurs de charge. Ces données, cryptées et horodatées, constituent la base factuelle des calculs d'impact et facilite la vérification par les auditeurs indépendants.

Le système de gestion centralisé agrège et analyse les données collectées, calculant automatiquement les émissions évitées selon les méthodologies validées. Cette automatisation réduit les coûts de monitoring et améliore la fiabilité des mesures comparativement aux approches manuelles traditionnelles.

3. Mécanismes de paiement basé sur la performance climatique

Les contrats de paiement basé sur les résultats lient les décaissements à l'atteinte d'objectifs mesurables de réduction d'émissions, créant des incitations puissantes à la performance effective. Cette approche, développée avec succès dans d'autres secteurs, garantit que les financements climatiques génèrent des impacts réels.

La structure de paiement échelonnée prévoit 10 USD par tonne de CO₂ évitée pour les 100.000 premières tonnes, 15 USD pour les 100.000 suivantes et 20 USD au-delà,



encourageant la montée en échelle et l'optimisation continue des performances. Cette progressivité récompense l'efficacité tout en maintenant la viabilité économique.

Les paiements interviennent après vérification indépendante des réductions obtenus par un organisme accrédité international, garantissant l'intégrité environnementale et la crédibilité auprès des financeurs climatiques. Cette vérification, effectuée annuellement, valide les données de monitoring et certifie la conformité méthodologique.

Les mécanismes de préfinancement permettent d'anticiper jusqu'à 40% des paiements sur base des performances attendues, facilitant le financement des investissements initiaux. Cette anticipation, garantie par des mécanismes de restitution en cas de sous-performance, équilibre incitation à la performance et viabilité financière.

4. Intégration dans les marchés carbone internationaux

L'intégration du PMFE dans les mécanismes Article 6 de l'Accord de Paris ouvre des perspectives de valorisation des réductions d'émissions sur les marchés carbone gouvernementaux. Cette intégration nécessite l'établissement d'accords de Corresponding Adjustments avec les pays acheteurs, préservant l'intégrité des engagements CDN togolais.

Les crédits carbone générés peuvent également être valorisés sur les marchés volontaires, particulièrement attractifs pour les entreprises cherchant à compenser leurs émissions. Le label Gold Standard ou VCS améliore significativement la valorisation, avec des prix de 25-40 USD par tonne contre 8-15 USD pour les crédits non certifiés.

La stratégie de commercialisation privilégie les contrats long terme avec des entreprises engagées dans des objectifs Net Zero, offrant une meilleure prévisibilité des revenus comparativement aux ventes spot sur les bourses carbone. Ces contrats, négociés avec des primes de 20-30% sur les prix spot, sécurisent les flux de revenus carbone.

C. Méthodes de mesure et reporting financier aux bailleurs

1. Standards de reporting et harmonisation des exigences

Le système de reporting financier harmonise les exigences des différents bailleurs tout en respectant les standards comptables togolais et les normes internationales IFRS. Cette harmonisation, négociée en amont avec l'ensemble des financeurs, réduit les coûts de reporting et améliore la cohérence des informations communiquées.



Les rapports financiers trimestriels incluent les états financiers consolidés du programme, l'analyse des écarts budgétaires, le suivi des indicateurs de performance clés et l'actualisation des prévisions de trésorerie. Cette fréquence de reporting équilibre les besoins de suivi des bailleurs avec les contraintes opérationnelles des équipes de gestion.

Les rapports annuels approfondis intègrent l'audit externe des comptes, l'évaluation de la performance économique et financière, l'analyse des risques émergents et les recommandations d'ajustement stratégique. Ces rapports, validés par le conseil de surveillance, constituent la référence pour les décisions de reconduction ou d'ajustement des financements.

Les tableaux de bord en temps réel, accessibles via une plateforme web sécurisée, permettent aux bailleurs de suivre les indicateurs critiques sans attendre les rapports formels. Cette transparence renforcée améliore la confiance des financeurs et facilite le dialogue technique continu.

2. Mécanismes d'audit et de contrôle externe

L'audit externe annuel est confié à un cabinet international de premier rang disposant d'une expertise reconnue dans l'audit des programmes de développement financés par des bailleurs multilatéraux. Cette expertise spécialisée garantit la conformité aux standards fiduciaires les plus exigeants et renforce la crédibilité du programme.

Les missions de supervision conjointe des bailleurs, organisées semestriellement, permettent un dialogue direct avec les équipes opérationnelles et une évaluation in situ de la qualité de la mise en œuvre. Ces missions, bien que contraignantes, renforcent l'appropriation mutuelle et facilitent la résolution rapide des difficultés.

L'audit de performance, distinct de l'audit financier, évalue l'efficacité et l'efficience de l'utilisation des ressources selon les standards de l'Organisation de Coopération et de Développement Économiques. Cette évaluation indépendante, effectuée en milieu de programme, informe les ajustements stratégiques nécessaires.

Les contrôles inopinés, prévus contractuellement et financés par les bailleurs, peuvent être déclenchés en cas de signaux d'alerte ou de changements significatifs dans l'environnement opérationnel. Ces contrôles, bien qu'exceptionnels, constituent un mécanisme de sauvegarde important pour la préservation de l'intégrité fiduciaire.



3. Système d'information financière intégré

Le système d'information financière s'appuie sur un progiciel de gestion intégré adapté aux spécificités des programmes de développement multi-bailleurs. Cette solution, interfacée avec les systèmes comptables nationaux, automatise la production des reporting et réduit les risques d'erreur manuelle.

L'architecture technique privilégie les solutions cloud sécurisées offrant une haute disponibilité et des capacités de sauvegarde redondante. Cette approche moderne réduit les coûts d'infrastructure informatique tout en améliorant la sécurité des données financières sensibles.

Les droits d'accès différenciés permettent aux bailleurs de consulter les informations les concernant tout en préservant la confidentialité des données relatives aux autres financeurs. Cette segmentation sécurisée facilite la transparence tout en respectant les exigences de confidentialité commerciale.

L'intégration avec les systèmes de monitoring opérationnel permet une consolidation automatique des données physiques et financières, améliorant la cohérence des analyses et réduisant les délais de production des reporting. Cette intégration constitue un avantage concurrentiel pour la gestion de programmes complexes multi-composantes.

4. Mécanismes de communication et de redevabilité

La stratégie de communication financière s'adapte aux profils des différentes audiences, des bailleurs institutionnels aux citoyens togolais contributeurs via la fiscalité. Cette segmentation améliore l'efficacité de la communication tout en respectant les exigences de transparence démocratique.

Les rapports publics annuels, rédigés dans un langage accessible, présentent les réalisations du programme et l'utilisation des ressources publiques. Ces documents, diffusés largement via les médias et le site web du programme, renforcent la redevabilité démocratique et l'appropriation citoyenne.

Les sessions de restitution aux parlementaires, organisées annuellement, permettent un dialogue direct avec les représentants élus sur l'utilisation des ressources publiques et l'atteinte des objectifs. Ces sessions, retransmises publiquement, renforcent la transparence et facilitent le débat démocratique sur les politiques publiques.

Les mécanismes de remontée des préoccupations citoyennes, incluant une ligne téléphonique gratuite et une plateforme web dédiée, permettent aux bénéficiaires et aux



communautés affectées d'exprimer leurs commentaires sur la mise en œuvre. Cette approche participative améliore la qualité du programme tout en renforçant sa légitimité sociale.



Conclusion

La stratégie de financement du Programme de Mobilité à Faible Émission (PMFE) du Togo propose une trajectoire financière crédible et réaliste pour transformer en profondeur le secteur des transports, tout en prenant en compte les contraintes budgétaires nationales et les opportunités de financement mis en place pour soutenir le respect de engagements climatiques et la préservation de l'environnement. L'architecture retenue, est adossée au cadre EASI. A ce titre, une logique d'investissement séquencée est proposée : Les investissements prioritaires devront aller au pilier ENABLE pour bâtir les fondations, ensuite concomitamment seront privilégiés ceux des piliers SHIFT et IMPROVE pour opérer un report modal et ainsi opérer un basculement systémique vers des services de transport publics performants et la diffusion de technologie faiblement carbonés et enfin le pilier AVOID pour opérer une évolution graduelle du modèle d'urbanisation pour réduire la demande de déplacements moderniser.

Sur une enveloppe totale de 2202,6 M USD, l'allocation prévue à travers une répartition optimisée et justifiée par la nécessité de créer une synergie entre les investissements et de produire un effet levier permettant de décupler la capacité de mobilisation. Ainsi, le pilier : ENABLE aura une allocation d'environ 11 % soit 242,3 MUSD , AVOID, une allocation estimée à 15 %, soit 330,4 MUSD, SHIFT aura la plus grande allocation, estimée à 57 % soit 1255,5 MUSD et enfin l'allocation pour le pilier IMPROVE sera de 17 % soit 374,4 MUSD. Cette matrice d'allocation consacre plus de 50% des ressources au report modal à travers l'amélioration du transport collectif et le développement du transport collectif dans les autres principales villes du Togo, ce qui permettra de réduire à travers la massification des passagers, les émissions de gaz à effet de serre et des gaz polluants. Les autres investissements permettront de financer les prérequis institutionnels, réglementaires, la rénovation et l'augmentation des capacités de production énergétique, et dans les technologies sans lesquels la transformation ne peut s'installer durablement.

Le mix de financement propose un équilibre robuste, en ligne avec les benchmarks régionaux : 20 % des financements viendront des ressources publiques soit environ 440,2 M USD qui seront centrées autour des fonctions régaliennes, la construction et la mise en œuvre d'infrastructures et l'amélioration de l'attractivité pour les investisseurs privés en rendant les projets et programmes d'investissement bancables; 40 % seront mobilisés auprès des PTF y compris les fonds verticaux et le recours à des financements concessionnels et à maturité longues soit environ 881,04 M USD pour abaisser le coût du capital et augmenter l'effet de levier ; 35 % viendront des capitaux privés soit environ 770,9 M USD qui pourront être mobilisés là où les modèles économiques auront été démontrés viables (IRVE, e-bus en leasing, 2-3 roues électriques) ; enfin le complément viendra de la mise en place de mécanismes de financements innovants (Capture de la



plus-value immobilière, paiements liés aux résultats, crédits carbone etc.) estimé à 5 % soit environ 110,1 M USD. Cette combinaison privilégie la rationalisation des dépenses publiques et l'optimisation des recettes fiscales à travers l'élargissement de l'assiette plutôt qu'une hausse des taux, afin de rendre la pression fiscale soutenable et en cohérence avec les contraintes budgétaires.

Sur le plan opérationnel, la stratégie consolide la mise en place d'un guichet combinant les dons pour financer les activités habilitantes pour les socles ENABLE et MRV et les prêts à taux concessionnels et longues maturités pour financer les infrastructures lourdes pour financer des outils de de-risking notamment les garanties de premier risque (phases pilotes et portefeuilles d'actifs diffus). Les montages PPP et véhicules de financement dédiés viendront compléter la gamme de mécanismes de financement proposé par le guichet et en permettant d'adresser les incertitudes technologiques et commerciales connues dans les marchés émergents. L'intégration de mécanismes domestiques (captation de valeur foncière, marché carbone) créera des recettes locales et récurrentes, renforçant la durabilité du financement.

La gouvernance pour la mise en œuvre et le suivi-évaluation constituera un facteur critique de succès : Il est recommandé de mettre en place une Task-Force Financement interministérielle, elle pourra être animée par un secrétariat technique composés d'experts rompus à la mobilisation des financements. La task force, produira les rapports périodiques et renseignera les indicateurs clés de performance. .

En définitive, la stratégie proposée est pertinente, séquencée et réaliste. Elle transforme l'effort public en catalyseur de capitaux levés auprès des PTF et investisseurs privés et maximise les opportunités de lever des financements additionnels auprès des fonds verticaux et génèrera des co-bénéfices socio-économiques tangibles (création d'emplois qualifiés, souveraineté énergétique, amélioration de la qualité de l'air et de la sécurité). Sa mise en œuvre positionnera le Togo comme référence sous-régionale en financement innovant d'une transition juste dans les transports. Les priorités immédiates seront de mettre en place la Task-Force en définissant un mandat clair et précis, formaliser le véhicule d'investissement, standardiser les documents programmatiques clés et lancer les projets pilotes devant permettre de construire des modèles économiques. Ce passage à l'exécution est la condition pour ancrer durablement la mobilité bas carbone dans l'économie togolaise.



Références bibliographiques

- i. Cartographie du secteur financier au Togo : présentation du consultant national Dr NAGOU Madow Yves au Séminaire conjoint CNUCED-UNECA sur les chaînes de valeur régionales et mondiales dans les services.
- ii. Version actualisée du document de programmation budgétaire et économique pluriannuelle (dpbep) 2025-2027 ; novembre 2024.
- iii. Évaluation et stratégie du financement du développement au Togo, réalisée Sous la coordination conjointe du Ministère de l'Économie et des Finances (MEF) et du Ministère de la Planification du Développement et de la Coopération (MPDC) avec l'appui du PNUD ; octobre 2022.
- iv. BPIFRANCE, Direction de l'évaluation des études et de la prospective – fiche pays Togo, juillet 2024.
- v. Projet de loi de finances, exercice 2025 adopté par le Gouvernement.
- vi. Rapport d'exécution du budget de l'état exercice 2024 situation à fin décembre, Loi n° 2024-006 du 30 décembre 2024 portant loi de finances rectificative, exercice 2024.
- vii. Contributions déterminées au niveau national (CDN) révisées du Togo ; document intermédiaire, octobre 2021.
- viii. Stratégie nationale de mobilité électrique sensible au genre 2025-2029, version validée en juin 2025.
- ix. Seconde Communication Nationale du Togo sur les Changements Climatiques (SCN, 2015 – PNUD/CCNUCC).
- x. Troisième Communication Nationale du Togo sur les Changements Climatiques (TCN, 2022 – CCNUCC).
- xi. Stratégie Nationale de Développement Bas Carbone du Togo (2022, Ministère de l'Environnement).



ANNEXES

GOVERNANCE FINANCIÈRE ET CAPACITÉS FIDUCIAIRES

Architecture de gouvernance des financements et prise de décision

Structure institutionnelle de pilotage financier

La gouvernance financière du PMFE s'organise autour d'une architecture institutionnelle à trois niveaux garantissant la cohérence stratégique, l'efficacité opérationnelle et la transparence dans l'allocation des ressources. Cette structure équilibre les exigences de coordination interministérielle avec les impératifs d'agilité décisionnelle caractéristiques des projets d'innovation technologique.

Le Comité de Pilotage Stratégique, présidé par le Ministre de l'Environnement et des Ressources Forestières en qualité d'Autorité Nationale Désignée du GCF, définit les orientations générales et valide les arbitrages budgétaires majeurs. Cette instance, réunissant les représentants des ministères sectoriels et des partenaires techniques et financiers, assure la cohérence avec les politiques nationales et les engagements internationaux.

L'Unité de Gestion du Programme, rattachée à la Direction de l'Environnement, assume la responsabilité opérationnelle de la mise en œuvre financière et du suivi des performances. Cette structure, dotée d'une autonomie de gestion encadrée, bénéficie des capacités techniques nécessaires pour la négociation avec les bailleurs internationaux et la supervision des prestataires privés.

Le Conseil de Surveillance Fiduciaire, intégrant des représentants de la société civile et des experts indépendants, exerce une fonction de contrôle et d'audit permanent. Cette instance, inspirée des meilleures pratiques de gouvernance des fonds publics, renforce la crédibilité du programme auprès des partenaires internationaux exigeant des standards fiduciaires élevés.

Mécanismes de prise de décision et d'arbitrage

Les procédures de prise de décision intègrent des mécanismes de consultation élargie pour les décisions stratégiques et des délégations d'autorité claires pour les décisions opérationnelles courantes. Cette différenciation permet de concilier légitimité démocratique et efficacité managériale dans un contexte de contraintes temporelles importantes.



Les décisions d'allocation budgétaire supérieures à 1 million USD nécessitent l'approbation du Comité de Pilotage Stratégique après instruction technique par l'Unité de Gestion. Cette procédure, formalisée dans un manuel de procédures validé par les partenaires techniques et financiers, garantit la traçabilité des décisions et la conformité aux standards fiduciaires.

Les mécanismes d'arbitrage entre composantes du programme s'appuient sur des critères objectifs de performance et d'impact, limitant les risques de décisions discrétionnaires. Ces critères, établis de manière participative avec l'ensemble des parties prenantes, évoluent selon les enseignements de la mise en œuvre et les changements de contexte.

L'intégration de représentants du secteur privé dans certaines instances décisionnelles facilite l'alignement sur les réalités du marché et améliore l'acceptabilité des orientations retenues. Cette participation, encadrée par des règles de déontologie strictes, enrichit la qualité des décisions sans compromettre l'intérêt général.

Coordination avec les mécanismes de financement existants

L'articulation avec les mécanismes de financement public existants évite les duplications et optimise les synergies entre interventions sectorielles. Cette coordination s'appuie sur des protocoles d'accord formalisés avec les institutions concernées et des mécanismes de partage d'information réguliers.

La coordination avec le Fonds National de Garantie facilite l'accès aux mécanismes de garanties existantes tout en évitant la concurrence entre instruments publics. Cette collaboration permet également de mutualiser les coûts de développement de nouveaux produits et d'optimiser l'utilisation des capacités techniques disponibles.

L'articulation avec les programmes sectoriels en cours, notamment dans les domaines de l'énergie et des infrastructures, crée des économies d'échelle et améliore la cohérence des interventions publiques. Cette coordination nécessite des ajustements dans les calendriers de mise en œuvre mais génère des bénéfices substantiels en termes d'efficacité.

Capacités fiduciaires et conformité standards bailleurs

Diagnostic des capacités institutionnelles existantes

L'évaluation des capacités fiduciaires nationales révèle un niveau de développement inégal selon les domaines, avec des points forts dans la gestion budgétaire traditionnelle et des besoins de renforcement dans les domaines spécialisés de la finance climatique.



Cette analyse détaillée, conduite selon les standards des institutions de développement, identifie les gaps prioritaires et les investissements nécessaires.

Les systèmes de gestion financière publique, récemment modernisés avec l'appui des partenaires techniques et financiers, offrent une base solide pour la gestion des financements du PMFE. Ces systèmes, intégrant les modules de budgétisation, d'engagement, de liquidation et de comptabilisation, respectent les standards internationaux de transparence et de traçabilité.

Les capacités d'audit interne et de contrôle de gestion nécessitent des renforcements spécifiques pour traiter les complexités des financements internationaux et des partenariats avec le secteur privé. Ces renforcements incluent la formation aux standards fiduciaires internationaux et l'acquisition d'outils de gestion des risques adaptés.

L'expertise en passation de marchés publics, développée à travers l'expérience des grands projets d'infrastructure, constitue un atout pour la mise en œuvre du PMFE. Cette expertise nécessite toutefois des adaptations pour intégrer les spécificités technologiques des équipements de mobilité à faible émission et les exigences de performance énergétique.

Mise en conformité avec les standards internationaux

La conformité aux standards fiduciaires du Fonds Vert pour le Climat nécessite des adaptations spécifiques des procédures nationales, particulièrement concernant la gestion des risques environnementaux et sociaux. Ces adaptations, bien qu'exigeantes, renforcent durablement les capacités institutionnelles nationales et facilitent l'accès à d'autres financements internationaux.

L'implémentation des politiques de sauvegarde environnementale et sociale exige des compétences techniques spécialisées et des procédures de consultation des communautés. Ces capacités, partiellement disponibles au niveau national, nécessitent des renforcements ciblés et des partenariats avec des expertises externes.

Les systèmes de passation de marché et de gestion des contrats doivent intégrer les exigences de transparence et de compétitivité des bailleurs internationaux tout en respectant les réglementations nationales. Cette harmonisation nécessite des adaptations réglementaires et des formations spécialisées pour les équipes techniques.

Les mécanismes de monitoring et d'évaluation doivent répondre aux exigences de reporting des différents partenaires financiers tout en servant les besoins de pilotage national. Cette multiplicité d'exigences nécessite des systèmes d'information intégrés et des capacités d'analyse de données sophistiquées.



Renforcement des capacités et systèmes de gestion

Le programme de renforcement des capacités fiduciaires s'étale sur trois ans avec un budget dédié de 2,5 millions USD financé par l'assistance technique internationale. Ce programme combine formation technique, assistance conseil et acquisition d'équipements informatiques spécialisés.

La formation du personnel aux standards fiduciaires internationaux inclut des modules spécialisés sur la finance climatique, la gestion des partenariats public-privé et l'évaluation des risques technologiques. Cette formation, dispensée en partenariat avec des institutions de formation internationale, développe une expertise durable au niveau national.

L'acquisition de logiciels de gestion financière spécialisés facilite le suivi des engagements multiples et la production de reporting conformes aux exigences des différents bailleurs. Ces investissements technologiques, bien que coûteux initialement, génèrent des gains d'efficacité substantiels et réduisent les risques d'erreur.

L'établissement de partenariats avec des cabinets de conseil spécialisés facilite la montée en compétence progressive tout en assurant la conformité immédiate aux exigences fiduciaires. Cette approche de mentoring technique transfère progressivement les compétences aux équipes nationales.

Mécanismes de coordination interministérielle pour mobilisation ressources

Plateforme de coordination et mécanismes institutionnels

La mobilisation optimale des ressources financières nécessite une coordination renforcée entre les différents ministères sectoriels impliqués dans la mise en œuvre du PMFE. Cette coordination s'organise autour d'une plateforme interministérielle permanente facilitant les synergies et évitant les duplications d'efforts.

Le Comité Interministériel de Coordination, présidé par le Secrétaire Général du Gouvernement, réunit mensuellement les représentants des ministères de l'Environnement, des Finances, des Transports, de l'Énergie et de l'Urbanisme. Cette instance arbitre les conflits de compétence et optimise l'allocation des contributions budgétaires sectorielles.

Le Secrétariat Technique Permanent, hébergé par le ministère coordinateur, assure le suivi opérationnel des décisions et facilite les échanges d'information entre administrations. Cette structure légère mais efficace maintient la dynamique de coordination entre les réunions formelles et anticipe les difficultés de mise en œuvre.



Les groupes de travail thématiques, associant experts techniques et décideurs administratifs, approfondissent les questions complexes nécessitant une expertise multi-sectorielle. Cette organisation matricielle optimise l'utilisation des compétences disponibles tout en préservant les responsabilités hiérarchiques sectorielles.

Optimisation des contributions budgétaires sectorielles

L'optimisation des contributions budgétaires s'appuie sur une analyse fine des synergies entre objectifs sectoriels et priorités du PMFE. Cette analyse identifie les opportunités de co-financement et les mécanismes de partage des coûts entre ministères bénéficiaires.

Le ministère des Transports peut contribuer significativement à travers ses programmes de modernisation du transport public et de réhabilitation des infrastructures routières. Cette contribution, évaluée à 8-12 millions USD sur cinq ans, finance les composantes d'infrastructure directement liées aux missions sectorielles.

Le ministère de l'Énergie apporte son expertise technique et ses capacités d'investissement dans les infrastructures électriques nécessaires au développement de la mobilité électrique. Cette contribution technique, valorisée à 5-8 millions USD, inclut l'extension du réseau de distribution et l'adaptation des systèmes de gestion.

Le ministère de l'Urbanisme intègre les exigences de mobilité à faible émission dans ses programmes d'aménagement urbain, créant des synergies avec les investissements du PMFE. Cette intégration génère des économies estimées à 3-5 millions USD sur les coûts d'infrastructure urbaine.

Mécanismes de mobilisation des partenaires techniques et financiers

La stratégie de mobilisation des partenaires internationaux s'appuie sur une coordination renforcée entre services en charge des relations avec les bailleurs de fonds. Cette coordination évite la multiplication des approches dispersées et optimise l'utilisation des capacités nationales de négociation.

Le mécanisme de coordination des donneurs facilite l'harmonisation des procédures et la réduction des coûts de transaction. Cette coordination génère des économies estimées à 10-15% sur les coûts de gestion des financements externes.

Les missions conjointes de supervision et d'évaluation réduisent les charges administratives pour les équipes nationales tout en renforçant la cohérence entre interventions des différents partenaires. Cette approche collaborative améliore également la qualité du dialogue politique avec les bailleurs.



L'établissement de protocoles d'accord cadre avec les principaux partenaires financiers facilite l'accès aux financements futurs et réduit les délais de négociation. Ces accords, négociés au niveau gouvernemental, créent un environnement de confiance favorable à l'engagement des partenaires.

Renforcement capacités gestion financière et passation

Diagnostic des besoins de formation et de renforcement

L'analyse des capacités existantes en gestion financière révèle des compétences solides dans les domaines traditionnels mais des besoins spécifiques concernant la finance climatique et les partenariats innovants. Cette analyse, conduite avec l'appui d'experts internationaux, oriente les priorités d'investissement en capital humain.

Les compétences en analyse financière de projets nécessitent un renforcement particulier pour intégrer les spécificités des technologies émergentes et l'évaluation des co-bénéfices environnementaux. Cette formation spécialisée, dispensée par des institutions de référence internationale, développe une expertise rare et valorisable.

L'expertise en structuration de financements complexes, incluant les mécanismes de financement mixte et les instruments de derisking, constitue un besoin prioritaire pour optimiser l'accès aux financements internationaux. Cette compétence technique, développée à travers des formations pratiques et des échanges d'expérience, améliore significativement l'efficacité des négociations.

Les capacités de gestion des risques financiers, particulièrement concernant les expositions de change et les risques de contrepartie, nécessitent des renforcements pour gérer la complexité croissante des financements mobilisés. Cette expertise, critique pour la préservation de l'équilibre financier du programme, justifie des investissements en formation spécialisée.

Programme de formation et de développement des compétences

Le programme de renforcement des capacités s'organise autour de trois axes complémentaires : formation technique initiale, perfectionnement continu et échanges d'expérience avec d'autres pays. Cette approche graduée optimise l'investissement en formation tout en assurant la pérennité des compétences développées.

Les formations techniques initiales, d'une durée de 3-6 mois selon les spécialisations, couvrent les domaines de la finance climatique, de l'évaluation de projets innovants et de la gestion des partenariats public-privé. Ces formations, dispensées par des



institutions de référence internationale, délivrent des certifications reconnues valorisant les parcours professionnels.

Le perfectionnement continu s'appuie sur des modules de formation courte et des webinaires spécialisés maintenant la mise à jour des connaissances face aux évolutions rapides des technologies et des instruments financiers. Cette formation continue, moins coûteuse que la formation initiale, maintient l'expertise à niveau optimal.

Les échanges d'expérience avec d'autres pays engagés dans des programmes similaires facilitent l'apprentissage mutuel et l'adaptation des meilleures pratiques. Ces échanges, organisés dans le cadre de programmes de coopération Sud-Sud, génèrent des bénéfices substantiels pour des coûts limités.

Modernisation des systèmes et procédures de passation

La modernisation des procédures de passation de marchés intègre les exigences spécifiques des équipements technologiques avancés et les standards de performance énergétique. Cette modernisation, nécessaire pour l'efficacité du programme, renforce également les capacités générales de l'administration.

L'introduction de critères de performance environnementale dans les appels d'offres nécessite des compétences techniques spécialisées et des méthodes d'évaluation adaptées. Cette évolution, soutenue par l'assistance technique internationale, améliore la qualité des acquisitions tout en promouvant l'innovation technologique.

La dématérialisation des procédures de passation réduit les délais et les coûts de transaction tout en améliorant la transparence. Cette modernisation, alignée sur les meilleures pratiques internationales, facilite également la participation des fournisseurs internationaux aux appels d'offres.

L'établissement de bases de données fournisseurs spécialisés dans les technologies de mobilité à faible émission facilite l'identification des prestataires qualifiés et accélère les procédures de mise en concurrence. Ces outils, développés en partenariat avec les associations professionnelles, améliorent l'efficacité des achats publics.

