



FR

CETTE ACTION EST FINANCÉE PAR L'UNION EUROPÉENNE

ANNEXE 1

de la décision d'exécution de la Commission relative au financement du plan d'action pluriannuel en faveur de la République du Bénin pour 2024-2025

Document d'action « Programme d'appui au Port de Cotonou ProPort II »

PLAN D'ACTION PLURIANNUEL

Le présent document constitue le programme de travail pluriannuel au sens de l'article 110, paragraphe 2, du règlement financier, ainsi qu'au sens de l'article 23 du règlement IVCDI – Europe dans le monde.

1 SYNTHÈSE

1.1 Tableau récapitulatif de l'action

1. Titre CRIS/OPSYS Acte de base	Programme d'appui au Port de Cotonou ProPort II Référence opérationnelle OPSYS : ACT-61763 Financé au titre de l'instrument de voisinage, de coopération au développement et de coopération internationale (IVCDI – Europe dans le monde)
2. Initiative «Équipe Europe»	Oui L'Action est proposée dans le cadre de l'Initiative Équipe Europe (IEE) « Investir pour un Port de Cotonou et littoral durables » (Bénin)
3. Zone bénéficiaire de l'action	L'action sera menée à l'endroit suivant : République du Bénin
4. Document de programmation	Programme indicatif Pluriannuel 2021-2027 (PIP) République du Bénin - Union européenne
5. Lien avec les objectifs/résultats attendus du (des) PIP concernés	L'action est en ligne avec l'objectif spécifique n° 2 du domaine prioritaire 2 du PIP (résultats de R1 à R6): <i>Renforcer un écosystème portuaire en soutenant un port durable dans un environnement sain et respectant la biodiversité, en y intégrant ses aspects logistiques multimodales.</i>
DOMAINES PRIORITAIRES ET INFORMATIONS SECTORIELLES	
6. Domaine(s) prioritaire(s), secteurs	Domaine prioritaire 2 : Croissance économique verte et numérique (DAC 210)
7. Objectifs de développement durable (ODD)	ODD principal : 8 (travail décent et croissance économique) Autres ODD importants : 1 (pas de pauvreté), 5 (égalité entre les sexes), 7 (énergie propre et d'un coût abordable), 9 (industrie, innovation et infrastructure), 11 (villes et communautés durables), 13 (mesures relatives à la lutte contre les changements climatiques), 14 (vie aquatique), 15 (vie terrestre)
8. a) Code(s) CAD	21010 - Politique des transports et gestion administrative - 70%

	41010 - Politique de l'environnement et gestion administrative - 30%			
8. b) Principal canal d'acheminement	Gouvernement tiers (coopération déléguée) - 13000			
9. Objectifs de dépenses	<input type="checkbox"/> Migration <input checked="" type="checkbox"/> Climat <input type="checkbox"/> Inclusion sociale et développement humain <input type="checkbox"/> Égalité de genre <input checked="" type="checkbox"/> Biodiversité <input type="checkbox"/> Éducation <input type="checkbox"/> Droits de l'homme, démocratie et gouvernance			
10. Marqueurs (À partir du formulaire CAD)	Objectif général @	Non ciblé	Objectif significatif	Objectif principal
	Développement de la participation/bonne gouvernance	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	Aide à l'environnement @	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Égalité entre les hommes et les femmes et autonomisation des femmes et des filles	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Santé génésique, de la mère, du nouveau-né et de l'enfant	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Réduction des risques de catastrophe @	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Inclusion des personnes handicapées @	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Nutrition @	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Marqueurs de la convention de Rio	Non ciblé	Objectif important	Objectif principal
	Diversité biologique @	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Lutte contre la désertification @	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Atténuation du changement climatique @	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Adaptation au changement climatique @	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11. Marqueurs internes et balises	Objectifs stratégiques	Non ciblé	Objectif important	Objectif principal
	Transformation numérique @	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	connectivité numérique gouvernance numérique entrepreneuriat numérique compétences numériques services numériques	OUI <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	NON <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	
	Connectivité @	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

	connectivité numérique énergie transports santé éducation et recherche	OUI <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	NON <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	
	Migration @	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Réduction des inégalités @	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	COVID-19	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
INFORMATIONS RELATIVES AU BUDGET				
12. Montants concernés	Ligne budgétaire (ligne et poste budgétaire) : 14.020120 Coût total estimé : 15 000 000 EUR Montant total de la contribution du budget de l'UE: 15 000 000 EUR Cette action contribue à l'Initiative Équipe Europe « Investir pour un Port de Cotonou et littoral durables » ayant comme États membres associés la Belgique (8 000 000 EUR), la France (70 000 000 EUR), les Pays-Bas (60 000 000 EUR) et le Luxembourg (3 000 000 EUR). Il est également attendu un soutien de la BEI (montants à confirmer).			
GESTION ET EXÉCUTION				
13. Type de financement¹	Gestion indirecte avec Enabel conformément aux critères énoncés à la section 4.4.1 Gestion indirecte avec la République du Bénin			

1.2 Résumé de l'action

Le Port Autonome de Cotonou (PAC) est le poumon économique du Bénin contribuant entre 80 à 85% à la mobilisation des recettes douanières, entre 45 à 50% des recettes fiscales, et engendre jusqu'à 60% du produit intérieur brut du Bénin. Il constitue un maillon clé dans de nombreuses chaînes de valeur tout en restant principalement un port d'importation et de transit vers le Nigéria (un marché de 190 millions d'habitants situé à quelques dizaines de kilomètres à peine de Cotonou) et les pays enclavés, tel que le Niger qui considère le Port de Cotonou comme sa façade maritime naturelle. Cependant, le coup d'état de juillet 2023 au Niger, associé avec la fermeture de la frontière entre le Bénin et le Niger ainsi que le blocage du transit direct des marchandises via Malanville, est certainement le principal évènement qui a induit une réduction du volume de fret transitant par le Port de Cotonou de près de 20%.

Le Bénin est l'un des pays de la sous-région qui dépend le plus étroitement de la performance de son port et des volumes qu'il peut traiter. La présente action vise à l'amélioration de la gouvernance, des performances et de la compétitivité du secteur portuaire, et au soutien de l'économie bleue durable, à travers un renforcement et un élargissement des activités initiées par le ProPort I et en complémentarité d'autres actions de l'Initiative Équipe Europe.

En visant les dimensions de gouvernance stratégique et réglementaire, de sécurité et de sûreté, de gestion du fret, et de transport, ainsi que les aspects sociaux et environnementaux, l'action continuera à agir sur :

(1) la performance des acteurs privés ou publics tout au long de la chaîne ;

¹ Article 27 du règlement IVCDI – Europe dans le monde.

- (2) le renforcement des capacités des institutions et agences publiques intervenant dans la régulation, le contrôle et la facilitation des activités ;
- (3) la qualité et le nombre des connexions entre le port, la lagune du Grand Nokoué et le réseau de transport sur les corridors stratégiques Cotonou-Niamey et Abidjan-Lagos.

Cette action reste une composante clé de l'Initiative Équipe Europe (IEE) « Investir pour un Port de Cotonou et littoral durables » faisant intervenir les secteurs publics et privés. L'action vise à soutenir le développement d'investissements durables permettant une mise en œuvre concrète de la stratégie « **Global Gateway** » au Bénin, en complémentarité et synergie avec les deux **corridors stratégiques** passant par Cotonou et sélectionnés pour un appui ciblé dans le cadre des projets phares européens (**Cotonou-Niamey et Abidjan-Cotonou-Lagos**).

1.3 Zone bénéficiaire de l'Action

L'action est réalisée dans la République du Bénin, qui est incluse dans la liste des bénéficiaires de l'APD.

2 JUSTIFICATION

2.1 Contexte

Le Port Autonome de Cotonou (PAC) est l'autorité portuaire chargée d'assurer l'entretien et l'exploitation des installations du port, de gérer le domaine portuaire, ainsi que d'exécuter les travaux d'amélioration et d'extension dudit port. Il s'agit d'une entité publique qui assure l'importation et l'exportation par voie maritime des marchandises nécessaires en vue du bien-être de l'ensemble des habitants du Bénin.

Le port de Cotonou occupe une position stratégique car il constitue l'un des principaux ports d'entrée dans la région, en particulier les pays de l'hinterland comme le Burkina Faso, le Niger et le Mali. Avec des volumes annuels de marchandises de quelques 12 millions de tonnes (en 2022), le port est aussi le principal poumon de l'économie nationale. À ce titre, il participe à 90% des échanges avec l'extérieur et engendre jusqu'à 60% du produit intérieur brut du Bénin. Les exportations agricoles sont peu diversifiées même si le pays connaît une production record de coton. Ce secteur demeure vulnérable aux fluctuations de prix, aux conditions météorologiques, exacerbées par le changement climatique, et à l'évolution de l'économie mondiale. L'activité industrielle est limitée et le commerce souffre aujourd'hui de la concurrence du Nigeria sur le marché béninois. La hausse significative des cours du pétrole pourrait, par rebond, bénéficier à l'économie béninoise.

Soucieux de renforcer et consolider la position du Port Autonome de Cotonou dans la sous-région, le gouvernement a décidé en 2018 de concéder temporairement la gestion du port au Port of Antwerp-Bruges International (PoABI) – anciennement le Port of Antwerp International, filiale du port d'Anvers et deuxième plus grand port d'Europe, pour mener une mutation suivant trois axes stratégiques : (1) la modernisation des installations et équipements ; (2) le repositionnement du port dans le cadre international ; (3) le transfert de compétences au profit du personnel local. Le contrat de gestion de PoABI est d'une durée de 3 fois 3 ans (3+3+3), les extensions à la fin de chaque période étant conditionnées aux résultats. La seconde phase du contrat de gestion court sur la période avril 2021 - avril 2024 avec de meilleures perspectives sur le dernier contrat triennal (2024-2027). Le PAC a enregistré ces dernières années une nette augmentation de son chiffre d'affaires et l'adoption de son plan directeur au troisième trimestre de 2021 devrait permettre le doublement de sa capacité d'accueil au dernier trimestre de 2026.

Le Port de Cotonou a reçu la prestigieuse certification du label EcoPort qui récompense les ports engagés dans une démarche de développement durable. Ce label a été obtenu grâce à l'accompagnement du projet « PASPort » (Programme d'appui au secteur (para) portuaire) ayant l'ambition de contribuer à la dynamisation des activités (para) portuaires en se concentrant sur le renforcement des compétences autour des différents métiers clés et l'amélioration du climat/environnement des affaires pour le secteur. Le projet PASPort a également permis de réaliser des études afin d'accompagner la feuille de route d'Ecoport, notamment la mise en place de la campagne annuelle de mesure la qualité de l'eau et de l'air ou l'analyse juridique et opérationnelle des capacités et pratiques actuelles du PAC en matière de réception des déchets solides et liquides issus des navires.

Ceci fait suite à une série d'actions concrètes en faveur de la qualité de ses prestations, de la protection de l'environnement et de la santé, ainsi que de la sécurité au travail qui lui avait déjà valu l'obtention des

certifications ISO 9001 : 2015, ISO 14001 : 2015, ISO 45001 : 2018. L'obtention de cette certification du label EcoPort vient renforcer le positionnement du Port de Cotonou en tant que futur hub logistique de la sous-région. Par ailleurs, le Port de Cotonou bénéficie du programme de sécurité maritime du Golfe de Guinée WeCAPS qui vise, entre autres, à appuyer le développement de capacités techniques et humaines pour répondre aux enjeux sécuritaires qui évoluent. Tant le programme belge PASPort II que les programmes UE ProPort I et II tiennent compte des résultats bâtis par le WeCAPS. Un développement portuaire plus large ne saurait se faire sans la prise en compte du développement agricole, industriel en cours, les interfaces entre le Port, le Grand Nokoué, et le réseau de transport sur les corridors stratégiques Cotonou-Niamey et Abidjan-Lagos. PoABI et ENABEL ont accompagné les trois réformes majeures du secteur des transports du Programme d'Action du Gouvernement (PAG II) - la professionnalisation du métier de transporteur, la mise en place du système d'information portuaire, la création du bureau d'embauche unique sur la plateforme portuaire - traduites par le début de l'opérationnalisation de la plateforme digitale. Cette plateforme digitale va permettre une transparence et une formalisation des transactions de fret entre transporteurs et chargeurs, la mise en place du bureau d'embauche unique des dockers sur la plateforme portuaire, avec notamment la question du centre de santé dédié à ce public cible. La quatrième réforme concerne la réorganisation du système d'entretien routier pour laquelle la Société des Infrastructures Routières et de l'Aménagement du Territoire a bénéficié d'un appui technique de la part de l'UE pour son opérationnalisation à travers son ancrage institutionnel. De plus, la Contribution déterminée au niveau national actualisée du Bénin (12 octobre 2021) accorde la priorité à la réduction des émissions provenant du secteur des transports et celles du secteur agricole.

En réaction au coup d'État survenu le 26 juillet 2023 au Niger, le Bénin a appliqué des sanctions décidées par la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), dont la fermeture de sa frontière avec son voisin sahélien, ce qui a induit une réduction du volume de fret transitant par le Port de Cotonou de près de 20 % . Le 27 décembre 2023, en réponse à l'amélioration substantielle des conditions opérationnelles de traitement des marchandises au Port de Cotonou, notamment la réduction du taux de congestion, le Bénin a levé la suspension des importations de marchandises transitant vers le Niger par le Port de Cotonou. La déclaration début 2024 du Mali, Burkina Faso et Niger concernant leur décision de quitter la CEDEAO ouvre également des perspectives incertaines et délicates pour ces pays partenaires traditionnels du Port de Cotonou. Ce climat tout à fait inhabituel constitue de fait un risque significatif pour le développement économique régional et donc nécessite de **renforcer la résilience et la performance globale du secteur portuaire national pour faire face à des chocs potentiels.**

L'environnement socio-économique reste crédible et très favorable au Bénin qui est désormais considéré comme le troisième meilleur crédit d'Afrique en dollars US, derrière le Maroc et l'Afrique du Sud. Le Bénin a effectué sa première émission de l'histoire sur le segment en dollars du marché obligataire international, pour un montant de 750 millions de dollars, avec une échéance finale en 2038, et le même procédé avait été utilisé trois ans auparavant, quand le Bénin avait décroché 1 milliard d'euros sur le marché international de la dette. Les fonds mobilisés devraient permettre au Bénin de couvrir une grande partie du besoin de financement du PAG II pour l'année 2024, tout en préservant la qualité du portefeuille de dette publique du pays. Pour 2023, le Bénin affiche une croissance de 5,5 %, qui devrait se consolider à 6,3 % en 2024 selon les prévisions du Fonds monétaire international (FMI). Entre septembre et octobre 2023, l'agence de notation financière internationale Moody's a maintenu la notation de B1 attribuée à la République du Bénin, avec une perspective stable, tandis que l'agence internationale de notation financière S&P a maintenu la notation de B+ attribuée à la République du Bénin, et a révisé favorablement la perspective associée, passant de 'Stable' à 'Positive'. **Cette décision remarquable dans le contexte actuel d'instabilités internationales croissantes place le Bénin comme seul pays d'Afrique disposant d'une perspective Positive avec S&P.**

La perspective de l'accord de libre-échange prévu entre le Nigéria et le Bénin impactera aussi très fortement la structure des flux entrants et sortants de marchandises, étant donné que des dispositions ont été prises pour que les douaniers du Nigéria s'installent dans le Port de Cotonou pour procéder directement à la source aux dédouanements des marchandises à destination du Nigéria, y compris via le corridor Cotonou-Malanville.

Il est essentiel pour l'UE de continuer à soutenir les réformes dans les domaines essentiels de la diversification et la durabilité de l'économie, y compris l'énergie et les transports, ainsi que la formation professionnelle, avec un accent tout particulier sur la promotion des femmes. Dans ce sens, le Plan de mise en œuvre au niveau national au Bénin (2021-2025) du Plan d'action sur l'égalité entre les hommes et les femmes III, établi dans sa deuxième priorité, que l'UE cherchera d'une part à renforcer l'insertion des femmes dans les instances institutionnelles et économiques de décisions des secteurs de l'énergie, des transports et de l'agriculture ; et d'autre part à garantir l'accès aux ressources financières et productives pour les femmes dans ces secteurs. De plus, afin de prendre en

compte la promotion des personnes en situation de handicap, l'action garantira que les améliorations implémentées dans le Port de Cotonou tiendront compte des standards européens et internationaux d'accessibilité.

L'action proposée est une continuation du projet ProPort I qui vise à améliorer la gouvernance, les performances et la compétitivité du secteur portuaire, et à soutenir l'économie bleue durable. Cette action renforce ces objectifs et élargit les activités prévues dans le cadre du projet ProPort I. Elle reste une composante clé de l'Initiative Équipe Europe (IEE) « Investir pour un Port de Cotonou durable » faisant intervenir les secteurs publics et privés. Elle tend également à soutenir le développement d'investissements durables permettant une mise en œuvre concrète de la stratégie « **Global Gateway** » au Bénin et dans la région du Golfe de Guinée, en complémentarité et synergie avec les deux **corridors stratégiques** passant par Cotonou et sélectionnés pour un appui ciblé dans le cadre des projets phares européens (**Cotonou-Niamey et Abidjan-Cotonou-Lagos**). L'action en elle-même, cible en générale une amélioration optimale de la performance des acteurs, des entités impliquées et des chaînes d'approvisionnement. Ceci passe par l'amélioration des capacités d'accueil/célérité de traitement donc moins de bateaux en rade mais aussi une sécurisation et accélération des flux en aval. Ceci intègre également la collaboration entre la ville et son port et l'action envisage de prendre en compte, les recommandations du guide de l'Association Internationale des Villes Ports (AIVP). En association avec la gestion optimale/rationalisation du fret sur le long corridor, la professionnalisation du métier de transporteur qui a un fort impact pour l'usage et l'entretien des véhicules, tout ceci aura un fort impact sur la réduction des congestions sur tous les maillons de la chaîne, et ainsi réduire les sources potentielles d'émissions de gaz à effet de serre dans l'environnement portuaire et au-delà.

La mise en œuvre de la stratégie « Global Gateway », garantira davantage la promotion de l'inclusion des droits des femmes, en raison de son engagement en matière de promotion de l'égalité des sexes dans l'ensemble de ses cinq secteurs prioritaires. Enfin, cette action contribuera à la mise en œuvre du Plan d'Action Genre III, et plus concrètement à l'un des principaux domaines thématiques d'engagement, renforcer les droits économiques et sociaux et autonomiser les filles et les femmes².

2.2 Analyse des problèmes

Brève analyse des problèmes :

Performance opérationnelle du Port : Le Bénin est l'un des pays de la sous-région qui dépend le plus étroitement de la performance de son port et des volumes qu'il peut traiter. La vision à long terme du Port Autonome de Cotonou est de renforcer et sécuriser le positionnement du port de Cotonou en tant que passerelle logistique entre le Bénin et les pays voisins (Niger, Burkina Faso, Mali et nord-ouest du Nigeria), qui sont considérés comme son arrière-pays naturel. Selon le Container Port Performance Index de 2022 (Banque Mondiale), le Port de Cotonou est placé en 330e place dans le monde derrière les Ports de Lomé et de Lagos. Il convient donc de développer sa capacité à traiter des volumes plus importants et d'attirer des clients, tout en élargissant les périmètres d'actions du ProPort pour accélérer l'atteinte des résultats attendus dans l'optique d'une meilleure valorisation des acquis. Ceci sera mis en œuvre en prenant en compte la perspective de genre et l'approche fondée sur les droits de l'homme. Cet élargissement impactera le climat des affaires, l'agro-alimentaire, l'économie bleue, les domaines agricoles, la sécurité routière, etc. L'élargissement prendra en compte les standards européens et internationaux d'accessibilité, afin de garantir l'inclusion des personnes en situation d'handicap.

Compétitivité régionale : La position qu'occupe le Port de Cotonou, quelle que soit l'évolution de sa performance, est et sera dans tous les cas challengée par ses voisins, comme le montre la crise avec le Niger ainsi que les tentatives du Togo de capter les flux perdus par le Bénin. L'avenir du Port dépend aussi des décisions et investissements à venir concernant (a) la performance des acteurs privés et/ou publics tout au long de la chaîne ; (b) le renforcement de capacités et l'évolution des mandats des institutions et agences publiques ; (c) la qualité et l'importance des connexions entre le Port et l'ensemble du réseau de transport ainsi que l'existence d'une stratégie globale de développement et d'entretien de ces réseaux de transport.

² [Communication conjointe au Parlement européen et au Conseil, Plan d'Action de L'union Européenne sur l'égalité entre les hommes et les femmes \(GAP III\), référence JOIN\(2020\) 17 final, 25.11.2020](#), saluée par les conclusions de la Présidence de l'UE du 16 décembre 2020, approuvées par 24 États membres.

Échanges avec le Nigéria et le Niger : Le Nigéria constitue un débouché évident pour l'économie béninoise et représente une opportunité pour le secteur portuaire compte tenu des avantages comparatifs en matière de sûreté et d'engorgement par rapport aux Ports du Nigeria. Suite à un éloignement pendant quelques années, une nouvelle période de rapprochement a vu le jour depuis juillet 2023 entre le Bénin et le Nigéria en vue d'une redynamisation des échanges à travers la mise en œuvre de l'accord de libre-échange entre les deux pays, accord inscrit alors dans le PAG II. L'augmentation des flux par les corridors concernés présente des défis tels que le manque d'autorité de gestion ou les concentrations croissantes de trafic dans les zones urbaines.

Cadre légal et réglementaire : Pour catalyser le développement du potentiel du Port de Cotonou en tant que principal moteur de croissance durable et redynamiser les échanges entre le Bénin et ses partenaires, il est important de s'attaquer aux défis de la mise à jour du cadre politique, stratégique, légal et réglementaire dans le contexte actuel. Il est également primordial de soutenir la performance des acteurs clés de la chaîne portuaire, du transport, du commerce et de l'environnement global qui intègre le Port de Cotonou comme maillon essentiel de croissance. De plus, il est important d'intégrer une perspective de genre, l'approche fondée sur les droits de l'homme et la prise en compte des personnes en situation d'handicap.

Le Port de Cotonou dans un contexte de biodiversité et protection de l'environnement marin: La certification obtenue fin 2023, constitue un élément important du Pilier stratégique « Croissance Durable » de la politique environnementale du port qui milite en faveur de la durabilité et de la responsabilité sociale des entreprises. Le maintien de cette certification s'appuie sur une plateforme portuaire de surveillance environnementale dédiée au suivi de la propagation des espèces invasives mais également sur l'amélioration de la gestion environnementale du PAC en lien avec la qualité de l'air, la gestion des déchets portuaires, la qualité de l'eau et du bruit. La surveillance des espèces invasives, sera opérée avec la contribution de l'Institut de Recherche pour le Développement (IRD, avec représentation au Bénin), l'École Polytechnique d'Abomey Calavi (EPAC), et l'Institut International d'Agriculture Tropicale (IITA) à travers la plateforme portuaire de surveillance environnementale (PPSE), ayant comme objet le suivi et la surveillance des espèces invasives introduites via le port et l'identification d'actions appropriées pour limiter la propagation. L'action envisage également la plantation de palétuviers sur d'autres segments de la côte plus ou moins proches du Port de Cotonou afin de remédier à la perte de biodiversité qu'engendre la mise en place des infrastructures portuaires sur la côte.

Appuyer la transformation agro-industrielle : La modernisation du Port de Cotonou a pour ambition de soutenir les chaînes de valeurs agricoles, particulièrement d'exportation. Elle contribue à la croissance économique et à la création d'emplois en milieux périurbains et ruraux, notamment pour les populations les plus vulnérables, telles que les femmes et les personnes en situation d'handicap.

Indication des principales parties prenantes et des questions institutionnelles et/ou organisationnelles correspondantes (mandats, rôles potentiels et capacités) à couvrir par l'action:

Les principales parties prenantes sont :

- Le Port Autonome de Cotonou (PAC) et ses Directions/services intégrés qui bénéficieront d'un appui direct du programme.
- Les entités ayant un lien ou une influence sur le développement du secteur portuaire et maritime notamment :
 - Autorité nationale chargée de l'action de l'État en mer (ANACAEM).
 - Le ministère du Cadre de Vie et des Transports, en charge du Développement durable. Au sein du ministère seront ciblés la Direction générale des Transports Terrestres (DGTT), la Direction de la Marine marchande, l'Agence nationale des Transports Terrestres, le Centre national de Sécurité Routière, la Direction générale de l'Environnement et du Climat, etc.
 - Le ministère de l'Économie et des Finances à travers ses agences et Directions, notamment la Direction générale des Douanes et Droits indirects ainsi que la Société des Infrastructures routières et de l'Aménagement du Territoire.
 - La Chambre de Commerce et d'Industrie du Bénin (CCIB).
 - Le ministère de l'Intérieur et de la Sécurité publique à travers la Direction générale de la Police Républicaine.
 - Les autorités décentralisées (entre autres l'Autorité de la ville de Cotonou) : Il s'agira **d'assurer un dialogue intégrant les différents acteurs et leurs échelles d'actions** afin de faire face aux défis et problématiques du secteur portuaire.

- Le ministère des Affaires sociales et de la Microfinance et notamment son Département de la Promotion de la Femme et du Genre (DPFG).
- Les organisations de la société civile, travaillant dans la promotion et l'intégration des droits humains, droits des femmes, droits des personnes en situation de handicap ainsi comme de toutes les personnes dans leurs diversités.

Les **bénéficiaires finaux** sont tous les acteurs du secteur portuaire et de la chaîne logistique qui intègre le corridor Cotonou-Niamey (sociétés d'État comme le PAC, les institutions en charge de la sécurité et de la justice, les organisations para-portuaires, les acteurs économiques, les commissionnaires, les transitaires, les transporteurs, etc.).

3 DESCRIPTION DE L'ACTION

3.1 Objectifs et produits

L'**objectif général (impact)** de cette action est de renforcer un écosystème portuaire durable en assurant sa connexion logistique multimodale dans un environnement sain respectant la biodiversité.

Les **objectifs spécifiques** de cette action sont :

1. Améliorer la compétitivité du secteur portuaire via une gouvernance améliorée, respectueuse de l'environnement et sensible au genre, aux droits humains et aux personnes en situation de handicap, ainsi qu'une plus grande performance des acteurs concernés ;
2. Contribuer à une dynamique de mise en marche de l'économie bleue durable au Bénin.

Les **produits** à fournir dans le cadre de cette action contribuant aux objectifs spécifiques (effets attendus) correspondants sont les suivants :

Contribuant à l'effet attendu 1 (ou objectif spécifique 1) :

- 1.1. Le cadre politique, stratégique, législatif et réglementaire propice au développement durable du secteur portuaire, à la facilitation des échanges, au climat des affaires notamment dans le secteur agricole et agro-alimentaire, et à la promotion de l'économie bleue durable, est développé et actualisé, intégrant l'approche basée sur les droits, la dimension de genre et tenant en compte des personnes en situation de handicap ;
- 1.2. La sécurité et la sûreté maritime et portuaire sont améliorées ;
- 1.3. L'offre de services de Port Autonome de Cotonou est développée et améliorée ;
- 1.4. La gestion stratégique des corridors, de la sécurité routière et du système de formation et d'inspection à la conduite, de la professionnalisation du métier de transporteur, veillant à promouvoir l'accès aux femmes et aux personnes en situation de handicap et du fret des marchandises sont améliorées pour faciliter le développement économique du Bénin ;
- 1.5. La performance environnementale et l'efficacité énergétique des acteurs du secteur portuaire sont améliorées.

Contribuant à l'effet attendu 2 (ou objectif spécifique 2) :

- 2.1. Une dynamique de mise en marche de l'économie bleue durable est engagée.

3.2 Activités indicatives

Activités liées au produit 1.1: Poursuite des efforts d'*actualisation du cadre politique, stratégique, réglementaire* en complément aux activités du projet ProPort initial en ciblant l'amélioration du climat des affaires dans ce secteur et en intégrant toute autre politique et stratégie qui ont un impact sur celui-ci (élargir l'éventail de documents qui soutiennent le développement économique le long du corridor Cotonou-Niamey, l'appui à l'économie bleue, la gestion d'interfaces à l'intérieur du Grand Nokoué) ; diffusion et surtout vulgarisation des documents actualisés ; construction et équipement de la future école des douanes à Porto Novo, tout en intégrant la perspective de genre, l'approche basée sur les droits humains et les personnes en situation de handicap.

Activités liées au produit 1.2: Renforcement de l'appui apporté à l'Autorité nationale chargée de l'Action de l'État en Mer (ANACAEM) à travers la mise en œuvre du Plan sauvetage et Recherche en mer, la réalisation d'exercices de simulation de pollution marine (POLMAR), la formation de l'ensemble des administrations en mer ; l'acquisition de nouveaux équipements de communication par satellite et d'équipement de la nouvelle Brigade des Douanes fluviale et maritime ; un appui à l'Unité spéciale de Police fluviale et maritime à travers l'acquisition de nouveaux vecteurs portuaires ; et accompagnement de la Direction générale de la Police Républicaine (DGPR) pour relancer la Brigade Canine en charge de lutte contre la drogue et les explosifs. Il sera envisagé dans la mesure du possible de créer des connexions avec le programme Erasmus+, et en particulier son action « renforcement des capacités dans le domaine de la formation professionnelle », qui pourrait utilement être mobilisée par les acteurs locaux pour assurer le développement d'outils de formation aux métiers portuaires en collaboration avec des acteurs européens dans ce domaine

Activités liées au produit 1.3: Renforcement des activités initiales du ProPort, l'action va soutenir l'ensemble des actions entrant dans le cadre de la collaboration entre une ville et son port, qui est décrite dans le guide des bonnes pratiques « **faire la ville avec le Port** » élaboré par l'Association Internationale des Villes Ports (AIVP) ainsi que l'appui à la mise en place d'une politique de responsabilité sociale, sociétale et environnementale des entreprises (RSE), au titre de la composante gestion stratégique du Port. Elle prévoit également la poursuite du développement et du maintien des dispositions prévues par le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires.

Activités liées au produit 1.4: (i) Appui à la future autorité Bénin/Niger pour la gestion du corridor ; (ii) la digitalisation de la gestion du fret³ ; (iii) la mise aux normes du système de conduite et d'inspection à la conduite. L'action soutiendra : (a) la préparation d'un plan d'affaires et d'un plan commercial pour la zone logistique du Grand Nokoué et la mise en œuvre d'études de marché détaillées au Niger, au Burkina Faso, au Mali, au Nigeria et au Bénin ; (b) l'ensemble des études pour la mise en place des chaînes de valeur logistiques spécifiques qui garantissent que les produits peuvent être exportés et importés de manière efficace et fiable tout au long du corridor ; (c) un appui au Comité national de Facilitation des Échanges (CNFE).

Activités liées au produit 1.5: (i) la mise en place de la réserve marine de Donaten située sur le site Ramsar 1018 dans la partie Est de Cotonou ; (ii) l'appui à la protection des écosystèmes marins et côtiers, le renforcement des capacités des institutions en charge de cette protection à travers l'installation ou la régénération de mangroves ; (iii) le renforcement du dispositif permanent de mesure de la qualité de l'air dans l'enceinte portuaire et dans sa zone d'influence en ville ; (iv) l'appui au Centre de Quarantaine et de Fumigation Végétale, afin de permettre l'installation d'une unité physique de quarantaine ; (v) appui à la Brigade forestière spéciale du port, afin de constituer notamment une brigade canine dédiée uniquement à la lutte contre les trafics de produits issus de la faune et de la flore ; (vi) un appui complémentaire pour assurer le démarrage effectif du nouveau Laboratoire d'Études et de la Surveillance Environnementales (LESE) relevant du ministère du Cadre de Vie et des Transports en charge du Développement Durable (MCVTDD) ainsi qu'au Laboratoire des Sciences et Techniques de l'Eau et de l'Environnement (LSTEE) relevant de l'université d'Abomey Calavi.

L'action va également appuyer la politique environnementale du PAC qui vise la rationalisation de la consommation d'énergie et va s'opérationnaliser via le développement d'un plan d'optimisation de l'approvisionnement et de la demande d'électricité dans l'enceinte du port, y compris via la maximisation de la production des énergies renouvelables (p.ex. éoliennes et solaire déjà en considération) et des mesures d'efficacité de la demande dans l'enceinte du port. Ceci cadre avec la politique du PAC qui a déjà procédé au remplacement progressif des lampes néon par des lampes LED ce qui a permis de réduire de 60% la consommation énergétique de l'éclairage public.

Le PAC dispose d'un service environnemental qui a joué un rôle capital dans l'acquisition de la certification Ecoport. La présente action vise à renforcer le PAC à travers, l'actualisation du cadre normatif qui encadre la gestion environnementale mais aussi la mise en œuvre des recommandations de l'Organisation maritime internationale concernant la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL), mais également la réalisation des exercices de simulation de Pollution Marine (POLMAR) et l'acquisition d'équipement de lutte contre la pollution pour le compte l'Autorité nationale chargée de l'Action de l'État en Mer.

³ La nouvelle plateforme de gestion du fret routier de l'Agence Nationale du Transport Terrestre (ANATT) a démarrée en octobre 2023. Il prévu le lancement des autres modules, mais aussi leur enrichissement, modification et ajustement.

Activités liées au produit 2.1: (i) « gestion intégrée et concertée pour le développement des métiers de la recherche et de l'économie bleue » qui prend en compte la délimitation des frontières maritimes ainsi que la participation active du Bénin au sein des instances communautaires et internationales du secteur de l'économie bleue ; (ii) « identification du potentiel des énergies marines renouvelables, des ressources minérales et des industries innovantes » à travers la réalisation des études d'opportunité et de faisabilité technico-économique permettant, à terme, d'envisager des investissements de nionl'Union européenne dans ce domaine ; (iii) appui à l'Institut de Recherche Halieutique et Océanologique du Bénin (IRHOB) sur la problématique environnementale.

La contribution de nionl'Union européenne à l'initiative « Équipe Europe », à laquelle cette action se réfère, sera complétée par d'autres contributions des membres de l'« Équipe Europe ». Elle est soumise à la confirmation formelle de la contribution significative de chaque membre respectif dans les meilleurs délais. Si les initiatives « Équipe Europe » et/ou ces contributions ne se concrétisent pas, l'action de nionl'Union européenne peut se poursuivre en dehors du cadre d'une initiative « Équipe Europe ».

3.3 Intégration des questions transversales

Protection de l'environnement et changement climatique

Résultats de l'examen préalable de l'évaluation environnementale stratégique (EES)

Il ressort de l'examen préalable de l'évaluation environnementale stratégique (EES) qu'aucune autre action n'était requise.

Résultats de l'examen préalable de l'évaluation des incidences sur l'environnement (EIE)

L'examen préalable de l'évaluation des incidences sur l'environnement (EIE) a classé l'action en tant que catégorie C (aucune évaluation supplémentaire n'est nécessaire).

Résultats de l'examen préalable de l'évaluation des risques climatiques (ERC)

L'action assurera l'intégration systématique des considérations relatives à l'environnement et au climat. L'appui au PAC à travers ce projet envisage de poursuivre les activités pertinentes pour le maintien et la consolidation de la certification EcoPort du Port de Cotonou ainsi que les actions spécifiques de préservation des écosystèmes périphériques du Port de Cotonou.

Égalité entre les hommes et les femmes et autonomisation des femmes et des filles

Conformément aux codes du CAD de l'OCDE identifiés à la section 1.1, cette action porte la mention G1⁴. Cela implique qu'une attention particulière est accordée à la dimension genre de l'action en veillant à ce que personne ne soit laissée de côté par les interventions, sur base des orientations contenues dans le Plan d'Action de l'Union européenne sur l'égalité entre les hommes et les femmes (PAG) III- 2021-2025. L'action veillera à ce que la définition du cadre politique, stratégique, législatif et réglementaire intègre la dimension genre en étant plus favorable aux personnes vulnérables et à l'équilibre homme-femme. L'action encouragera la formation, l'emploi des femmes, notamment dans les domaines ciblés des métiers portuaires. Dans le cadre du dialogue, aussi bien au niveau interacteurs qu'au niveau local, la participation active des femmes au processus de consultation et de prise de décision sera encouragée afin de garantir une participation équitable entre les hommes et les femmes. Par conséquent, l'action contribuera à améliorer la situation en ce qui concerne l'accès de femmes aux opportunités économiques au Bénin . Cependant, selon le Plan de mise en œuvre au niveau national au Bénin (2021-2025), les femmes sont moins susceptibles de participer au marché du travail, mais plus susceptibles de travailler à temps partiel ou de travailler dans l'économie informelle. Une étude de l'Organisation internationale du Travail de 2019 sur l'utilisation du temps pour le travail domestique et les soins non-rémunérés montre que les femmes au Bénin sont 221 minutes par jour occupées à ce type de tâches contre 42 minutes des hommes. Le taux d'activité de la population en âge de travailler (15 ans et plus) est de 69.5% chez les hommes et de 57.1% chez les femmes⁵ et que le revenu des femmes reste en dessous de celui des hommes⁶. De plus, le rapport de l'évaluation du genre au Bénin,

⁴ Objectif principal / objectif significatif / non ciblé

⁵ Plan d'action sur l'égalité entre les hommes et les femmes III-2021-2025, Plan de mise en œuvre au niveau national- CLIP Bénin | Délégation Européenne de Bénin, p.1-2

⁶ [Rapport de l'évaluation du genre au Bénin, Participation des femmes aux opportunités économiques et aux prises de décisions.](#) | La Banque Mondiale (BIRD-IDA), Janvier 2021, p.89

conduit en 2021 par la Banque mondiale, conclut : *‘Le marché du travail est caractérisé par une très forte ségrégation axée sur le genre avec les femmes travaillant généralement dans des occupations peu rémunérées. La proportion de femmes sur le marché de travail ayant un salaire horaire inférieur au SMIG est de 15,2% ; soit une différence de 4,7 points de pourcentage avec leurs homologues hommes (10,5%)’⁷.*

Droits humains

Une attention particulière sera accordée à la question des droits humains, et en particulier à celle des droits des personnes impactées par les réformes/réorganisations majeures du secteur. Toutes les opérations soutenues dans le cadre de cette action suivront une approche fondée sur les droits humains avec en particulier la valorisation du droit au travail décent dans le cadre des curricula et des stratégies de mise en œuvre. L’action assurera le respect des principes opérationnels de l’approche basée sur les droits humains (respect de tous les droits humains, participation, non-discrimination, transparence et reddition des comptes) et se focalisera sur la création des capacités des titulaires d’obligations et des représentants de titulaires de droits. Grâce à l’approche « ne laisser personne de côté », l’action ciblera les personnes vulnérables qui risqueraient une marginalisation.

Invalidité/Handicap

Cette action n’a pas pour objectif principal ou significatif un appui aux personnes en situation de handicap. Toutefois, l’action, dans sa mise en œuvre, adresse le renforcement de capacité des acteurs et veillera à ce qu’aucunes des activités ne perpétue ou n’exacerbe la discrimination, l’exclusion des personnes avec handicap, en ligne avec l’approche « ne pas nuire ».

Une attention particulière sera accordée pour garantir et favoriser la participation des personnes en situation de handicap dans les activités (accessibilité des actions, consultation avec les organisations de personnes en situation de handicap et encouragement à une communication inclusive).

L’action sera conforme à la Stratégie de l’UE pour les droits des personnes en situation de handicap 2021-2030 et à la Note d’orientation de l’UE sur l’inclusion des personnes en situation de handicap dans l’action extérieure de l’UE.

Réduction des inégalités

En visant en priorité les femmes, les jeunes et les personnes en situation de plus grande vulnérabilité, une partie de l’action s’attachera à travailler pour améliorer de façon durable, moderne et efficace l’acquisition de nouvelles compétences et le travail décent.

Démocratie

Une attention particulière sera accordée à l’implication des acteurs portuaires et organisations para-portuaires tout au long de la mise en œuvre de l’action à travers des consultations constructives. L’action visera à encourager une approche participative de la gestion des questions spécifiques de gouvernance institutionnelle et environnementale.

Sensibilité aux conflits, paix et résilience

Sans objet.

Réduction des risques de catastrophes

L’Action accompagnera le PAC dans la compréhension et la maîtrise de ces différentes formes de pollutions, appuiera l’opérationnalisation du Plan nationale d’Intervention d’Urgence en cas de pollution marine accidentelle par les hydrocarbures, l’élaboration et la mise à jour des décrets d’application du code maritime ainsi que la ratification de certaines conventions internationales liées au secteur portuaire.

Autres considérations, le cas échéant

Sans objet.

3.4 Risques et enseignements tirés

Catégorie	Risques	Probabilité	Impact	Mesures d’atténuation
-----------	---------	-------------	--------	-----------------------

⁷ [IDEM](#)

		(élevée/ moyenne / faible)	(élevé/ moyen/ faible)	
1 - Environnement externe	La dégradation et la persistance des tensions politiques entre le Bénin et le Niger	moyenne	moyen	<p>Les sanctions prises par la CEDEAO ont été levées le 25 février 2024. Malgré les démarches de rapprochement opérées par le Gouvernement du Bénin, le Gouvernement du Niger observe une attitude de réserve. Les consultations en cours entre les deux gouvernements, les facilités d'opérations qu'offre le PAC par rapport au Port de Lomé, pourraient faciliter la normalisation des flux de marchandises entre les deux pays avec en prémices le démarrage officiel du pipeline pétrolier Niger-Bénin.</p> <p>Le nouvel élan de coopération entre le Nigéria (un marché de plus de 200 millions d'habitants totalement congestionné situé à quelques dizaines de kilomètres à peine de Cotonou) et le Bénin devrait se traduire par l'utilisation du corridor Cotonou-Malanville pour alimenter le marché Nigérien. Il y a des efforts politiques de plusieurs acteurs internationaux pour trouver une solution mutuellement acceptable et débloquer la situation. De fait, le Niger ressent plus de pressions au niveau de son approvisionnement et en ce moment a ouvert ses frontières avec le Nigéria, ainsi qu'une alternative de contournement de la fermeture terrestre entre le Bénin et le Niger. La situation évolue.</p>
1 - Environnement externe	Dégradation importante du contexte sécuritaire dans le Nord du pays pouvant entraîner la diminution du flux de marchandises transitant par le Port de Cotonou à destination des pays de l'hinterland	moyenne	moyen	<p>Renouer avec la coopération transfrontalière – y compris dans le cadre de l'initiative d'Accra. Le Gouvernement poursuit ses efforts et réalise des actions sociales dans le souci de renforcer le sentiment d'appartenance à la nation béninoise des concitoyens marginalisés.</p> <p>Renforcer les dispositifs gouvernementaux et appui de partenaires techniques et financiers (PTF) pour l'atténuation de ce risque.</p> <p>Renforcer la complémentarité avec les programmes visant le Nord du pays et l'amélioration du transport au long des corridors.</p>
1 - Environnement externe	Augmentation des actes de piraterie dans le Golfe de Guinée susceptibles d'impacter négativement la fréquentation des	moyenne	élevé	Renforcer la capacité d'intervention de la Marine nationale et de coordination de l'Autorité nationale chargée de l'Action de l'État en Mer.

	eaux maritimes béninoises			
2 – Planificati on, processus et systèmes	Une analyse de contexte et de problèmes qui ignorent le genre, neutre ou négative pourrait renforcer les inégalités de genre existantes et entraver la réalisation des droits humains dans le secteur, tout en compromettant l'efficacité et la durabilité de l'action.	moyenne	moyen	Les connaissances et les outils de l'intégration de la dimension de genre sont disponibles. Un suivi sensible au genre est utilisé. L'intégration de la dimension de genre est appliquée à toutes les phases des services de soutien.

Enseignements tirés :

La revue à mi-parcours du portefeuille d'ENABEL 2019-2023 a permis de tirer un ensemble des leçons du projet PASPort, Plus concrètement, cette revue a permis de relever que la programmation du projet PASPort a été rétrospectivement très détaillée (nombreux sous résultats), ce qui a complexifié sans doute le management général du projet. Pour plus d'efficacité, il est proposé de focaliser les efforts sur des priorités, parmi la panoplie d'activités en lien avec les domaines abordés, plus porteuses de résultats et d'impacts.

La mission de formulation du ProPort I avait suggéré – dans le processus de renforcement des capacités des administrations partenaires délivré par la mobilisation de l'Expertise Publique Belge – de rechercher l'expertise d'administrations ou d'entités para-publiques d'autres États membres de l'UE, ou de promouvoir la collaboration Sud-Sud afin d'associer l'expertise disponible au niveau des administrations partenaires dans les pays africains ayant des Ports, notamment à travers l'Association de Gestion des Ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (AGPAOC).

La capitalisation des enseignements de la mise en œuvre du PASPort et ProPort, qui recommande l'élargissement du périmètre des activités sur l'amélioration du renseignement douanier, le soutien à la mise en place de brigades, et le développement en lien avec la facilitation des échanges à travers les actions prévues pour la gestion stratégique du corridor, devrait permettre une optimisation de l'atteinte des objectifs du projet.

3.5 Logique d'intervention

La logique d'intervention est alignée sur la logique d'intervention de l'Initiative Équipe Europe (IEE) « Investir pour un Port de Cotonou et littoral durables ». Cette action contribue à la mise en œuvre de l'IEE via ses trois piliers d'action « Croissance Inclusive », « Sécurité » et « Environnement » et aide à appuyer le développement d'autres opérations d'investissements qui pourraient être financées par des instruments sous le FEDD+.

L'atteinte de ces résultats repose sur l'hypothèse de la poursuite de la dynamique d'investissements associée à la poursuite des actions en faveur du repositionnement international du port ainsi que le transfert de compétences au profit du personnel local qui induiraient la facilitation des échanges et du commerce, l'augmentation des exportations et celles qui pourraient permettre de capter une part supplémentaire des flux d'importation et/ou d'exportation à destination des pays voisins, et l'amélioration de l'accès au marché du travail par les femmes et les personnes en situation de handicap.

Elle s'appuie sur le ProPort I et en étend la logique d'intervention, en cohérence avec les réformes du PAG II, qui au-delà de la redynamisation des activités portuaires, ciblent la professionnalisation du métier de transporteur - tout en intégrant la perspective de genre et de droits humains - ainsi que la création d'un bureau d'embauche unique. La Délégation de gestion du PAC est une fenêtre d'opportunités qui permet d'accélérer la mise en œuvre de ces réformes.

Cette mise en œuvre optimale passe également par la prise en compte des dimensions de gouvernance stratégique et réglementaire, de sécurité et sûreté, sociales, de gestion du fret, de transport, et environnementales.

Le renforcement des capacités des acteurs privés et/ou publics tout au long de la chaîne, garantissant l'intégration de l'approche basée sur les droits, la dimension de genre et l'inclusion des personnes en situation de handicap, le développement d'infrastructure et l'acquisition d'équipements adéquats permettront aux hommes des métiers d'améliorer non seulement leur performance mais également celles des entités impliquées dans toute la chaîne portuaire.

L'efficacité sera relevée par la mise en place et l'équipement de brigades nouvelles telles que la Brigade Fluviale et Maritime des Douanes, Brigade Forestière, la Brigade Digitalisation, la Brigade Canine, etc.

En agissant dans le cœur du fonctionnement du Port de Cotonou, cette approche d'amélioration du climat d'affaires facilitera la mobilisation d'investissements publics et privés dans tout l'écosystème des opérations portuaires et para-portuaires pour pérenniser la durabilité de la compétitivité du Port de Cotonou dans la dynamique régionale en pleine évolution, ainsi que selon les principes de la stratégie « Global Gateway ».

3.6 Matrice du cadre logique

Ce cadre logique indicatif constitue la base du suivi, de l'établissement des rapports et de l'évaluation de l'intervention.

Sur la base de cette matrice du cadre logique, un cadre logique plus détaillé (ou plusieurs) peut être élaboré au stade du/des contrat(s). Dans le cas où les valeurs de référence et les valeurs cibles ne sont pas disponibles pour l'action, elles doivent être indiquées pour chaque indicateur à la signature du ou des contrats liés à ce document d'action, ou au plus tard dans le premier rapport d'avancement. De nouvelles colonnes peuvent être ajoutées pour définir des cibles (jalons) intermédiaires pour les indicateurs des produits attendus et des réalisations si besoin.

- Le premier rapport d'avancement doit inclure le cadre logique complet (y compris les valeurs de référence/cibles).
- Les rapports d'avancement doivent fournir un cadre logique mis à jour avec les valeurs actuelles pour chaque indicateur.
- Le rapport final doit inclure le cadre logique avec les valeurs de référence et finales pour chaque indicateur.

La matrice du cadre logique indicatif peut évoluer au cours de la vie de l'action en fonction des différentes modalités de mise en œuvre de cette action.

Les activités, les produits attendus et les indicateurs, valeurs cibles et valeurs de référence associés inclus dans la matrice du cadre logique peuvent être mis à jour au cours de la mise en œuvre de l'action, aucune modification n'étant nécessaire à la décision de financement.

Résultats	Chaîne de résultats : Principaux résultats attendus	Indicateurs	Valeurs de référence 2024	Valeurs cibles 2028	Sources de données	Hypothèses
Impact	Renforcer un écosystème portuaire en assurant sa connexion logistique multimodale dans un environnement sain et respectant la bio diversité	Évolution de la position du PAC dans le classement annuel des Ports Africains	6è (Top 10 des grands Ports africains)	À déterminer	BD/PAC & Revues diverse	
		Évolution du chiffre d'affaires du PAC	11%	À déterminer	BD/PAC	
		Évolution du bénéfice du PAC	34%	À déterminer	BD/PAC	
		Évolution du volume du trafic d'importation au PAC	-20%	À déterminer	BD/PAC	
		Pourcentage de camions respectant le délai d'acheminement moyen des marchandises à la frontière	Délai prévu actuellement Burkina Faso 72 heures, Niger 96 heures Selon fichier suivi BENIN CONTROL actuellement seulement 12 % des camions arrivent dans ces délais.	Vérifier avec Bénin Contrôle si des objectifs peuvent être fixés à moyen terme	BD/PAC & Revues diverses	
Effet direct 1	Améliorer la compétitivité du secteur portuaire via une gouvernance améliorée, respectueuse de l'environnement sensible au genre, et une plus grande performance des acteurs concernés	Niveau de satisfaction des armateurs par rapport à la qualité du remorquage et de pilotage des navires (désagréé par sexe)	À déterminer	À déterminer		
		Délai de manœuvre "entrée" des Porte-Conteneurs de plus de 300 ml	80 minutes	À déterminer	BD/PAC	
		Délai de manœuvre "sortie" des Porte-Conteneurs de plus de 300 ml	60 minutes	À déterminer	BD/PAC	
		Nombre d'indicateurs environnementaux suivis et documentés (air, déchets liquides, bruit, déchets solides) par le PAC	À déterminer	À déterminer	BD/PAC	
		Évolution du nombre d'actes de piraterie dans les eaux nationales				
		Maintien de la Certification ECOPORT pour le Port Autonome de Cotonou	Non certifié	Certifié		
		Proportion de directions et services du PAC dotés de KPI	0%	100%		

Effet direct 2	Contribuer à une dynamique de mise en marche de l'économie bleue au Bénin	Le cadre institutionnel de mise en œuvre et de coordination de l'économie bleue est mis en place et fonctionnel	Le Haut-Commissariat à l'économie Bleue (HCEB) et le Conseil Maritime et de Façade et Bassins (CMFB) prévus dans le document de stratégie nationale de l'économie bleue ne sont pas mis en place	Le HCEB et la CMFB sont en place	BD: Ministère d'État chargé de la Coordination de l'Action Gouvernementale	
Produit 1 lié à l'effet direct 1	R1.1 : Le cadre politique, stratégique, législatif et réglementaire propice au développement durable du secteur portuaire, à la facilitation des échanges, au climat des affaires notamment dans le secteur agricole et agro-alimentaire, et à la promotion de l'économie bleue, est développé et actualisé	Proportion de textes actualisés	Le diagnostic initial sera fait lors du démarrage du projet, ce qui permettra de définir un nombre de textes à actualiser. Au départ le taux est de 0%	100 %	Rapport annuel du projet	
		Niveau moyen d'assimilation des participants à l'issue des ateliers de vulgarisation des nouveaux textes (disagrégué par sexe)	N/A	Très Bonne: 50% Bonne: 20% Passable: 20% Médiocre: 10%	BD/PROPort	
		Niveau moyen de réalisation des indicateurs d'utilisation / transfert des formations délivrées aux douaniers	N/A	50%	BD/PROPort	
		Délai moyen de dédouanement à l'exportation et à l'importation, calculé à partir des dates suivantes : date de réception du dossier/ date de décision administrative.	À déterminer	À déterminer	BD/DGDDI	
		L'école des Douanes de Porto-Novo est équipée et opérationnelle	0%	100%	BD/PROPort	
Produit 2 lié à l'effet direct 1	R1.2 : La sécurité et la sûreté maritime et portuaire sont améliorées	Évolution du nombre d'actes délivrés à la demande par la Direction des Affaires Portuaires Maritimes et Fluvio lagunaires.	À déterminer lors de la baseline	20%	BD Forces Navales	
		Niveau de satisfaction des administrations au niveau de la coordination AEM de l'ANCAEM	À déterminer	À déterminer	Rapport d'enquête PROPort	
		Maintien de la certification ISPS du Port Autonome de Cotonou	Certification accordée 1	Certification maintenue 1	Maintien de la certification ISPS du Port Autonome de Cotonou	

		La brigade fluviale et maritime des douanes est équipée et opérationnelles	À déterminer	100%	BD/DGDDI	
Produit 3 lié à l'effet direct 1	R1.3 : L'offre de services de Port Autonome de Cotonou est développée et améliorée	Évolution du niveau de satisfaction des clients (désagrégué par sexe et par statut de personnes en situation de handicap) par rapport à la qualité des prestations du Port Autonome de Cotonou	À déterminer	À déterminer	Enquête	
		Niveau moyen de réalisation des indicateurs d'utilisation/transfert des formations/compétences transversales du PAC	0%	50%	BD/PROPort	
		Évolution du nombre de navires de 300 ml faisant escale au PAC	0%	50%	BD/PAC	
		Proportion de Directions et Services du PAC dotés de KPI	0%	70%		
		Pourcentage d'agents inscrit au programme Haut potentiels effectivement promus	À déterminer	À déterminer		
Produit 4 lié à l'effet direct 1	R1.4 : La gestion stratégique des corridors, de la sécurité routière et du système de formation et d'inspection à la conduite, de la professionnalisation du métier de transporteur, et celle du fret des marchandises sont améliorées pour faciliter le développement économique du Bénin	% de transporteurs utilisant le nouveau système de gestion du fret (désagrégué par sexe)	0 %	À déterminer dans la base line	BD ANaTT	
		Niveau de satisfaction des clients (désagrégué par sexe) du Port de Cotonou par rapport à la gestion du fret de marchandises sur les corridors	À déterminer	50%	Rapport d'enquête PROPort	
Produit 5 Lié à l'effet direct 1	R1.5 : La performance environnementale et l'efficacité énergétique des acteurs du secteur portuaire sont améliorées	Maintien de la certification ISO 14001	À déterminer	À déterminer	BD PAC	
		Nombre d'instruments de gestion de la réserve marine de Donaten mis en place	À déterminer	À déterminer	BD PROPort	
		La brigade canine en charge de lutte contre la drogue et les explosifs est équipée et opérationnelle	À déterminer	100%	BD PROPort	
		Nombre de postes de contrôles (désagrégué par sexe) effectivement	0	À déterminer	BD/DGEC	

		utilisés par la brigade spéciale de protection des écosystèmes marins et côtiers				
Produit 6 Lié à l'effet 2	R2.1 : Une dynamique de mise en marche de l'économie bleue est engagée	Nombre d'organes SNEBB mis en place	0	À déterminer		

4 MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE

4.1 Convention de financement

Pour mettre en œuvre la présente action, il est envisagé de conclure une convention de financement avec le pays partenaire.

4.2 Période indicative de mise en œuvre

La période indicative de mise en œuvre opérationnelle de la présente action, durant laquelle les activités décrites à la section 3 seront réalisées et les contrats et conventions correspondants mis en œuvre, est de **84 mois** à compter de la date d'entrée en vigueur de la convention de financement.

La prolongation de la période de mise en œuvre peut être approuvée par l'ordonnateur compétent de la Commission, qui modifiera la présente décision, ainsi que les contrats et les accords concernés.

4.3 Mise en œuvre de la composante relative à l'appui budgétaire

Sans objet.

4.4 Modalités de mise en œuvre

La Commission veillera au respect des règles et procédures pertinentes de l'UE pour l'octroi de financements à des tiers, notamment des procédures de réexamen s'il y a lieu, ainsi qu'à la conformité de l'action avec les mesures restrictives de l'UE⁸.

4.4.1 Gestion indirecte avec une entité chargée de l'exécution

Une partie de la présente action :

- R1.1 : Le cadre politique, stratégique, législatif et réglementaire propice au développement durable du secteur portuaire, à la facilitation des échanges, au climat des affaires notamment dans le secteur agricole et agro-alimentaire, et à la promotion de l'économie bleue, est développé et actualisé.
- R1.2 : La sécurité et la sûreté maritime et portuaire sont améliorées.
- R1.3 : L'offre de services de Port Autonome de Cotonou est développée et améliorée.
- R1.4 : La gestion stratégique des corridors, de la sécurité routière et du système de formation et d'inspection à la conduite, de la professionnalisation du métier de transporteur, et celle du fret des marchandises sont améliorées pour faciliter le développement économique du Bénin.
- R1.5 : La performance environnementale et l'efficacité énergétique des acteurs du secteur portuaire sont améliorées.
- R2.1 : Une dynamique de mise en marche de l'économie bleue est engagée.

peut être mise en œuvre en gestion indirecte avec Enabel. L'entité envisagée a été sélectionnée sur la base des critères suivants : elle dispose déjà d'une bonne maîtrise des enjeux stratégiques et institutionnels et d'une capacité opérationnelle qui s'est affinée avec l'expérience de mise en œuvre de son projet PASPort concernant le Port de Cotonou. Enabel dispose de stratégies partagées avec l'UE et d'un large éventail d'actions menées via une gestion indirecte sous financement de l'UE dans d'autres secteurs qui favorisera une synergie sur les thématiques clés de la biodiversité, la création de l'emploi à travers l'économie circulaire et l'économie bleue.

En cas d'échec des négociations avec l'entité susmentionnée, l'action peut être mise en œuvre en gestion indirecte par une autre entité chargée de l'exécution. La mise en œuvre par cette entité de remplacement serait justifiée en raison des critères suivants : (1) expertise technique et expérience dans le secteur portuaire; (2)

⁸ www.sanctionsmap.eu. Veuillez noter que la carte des sanctions est un outil informatique permettant de répertorier les régimes de sanctions. Les sanctions résultent d'actes législatifs publiés au Journal officiel (JO). En cas de divergence entre les actes juridiques publiés et les mises à jour sur le site internet, c'est la version du JO qui fait foi.

action découlant d'une priorité du gouvernement et/ou une agence d'un autre État membre de l'UE qui favoriserait l'appropriation de l'action par la partie nationale et l'esprit équipe Europe.

4.4.2 Gestion indirecte avec le pays partenaire

Une partie de la présente action :

- R1.1 : Le cadre politique, stratégique, législatif et réglementaire propice au développement durable du secteur portuaire, à la facilitation des échanges, au climat des affaires notamment dans le secteur agricole et agro-alimentaire, et à la promotion de l'économie bleue, est développé et actualisé.
- R1.2 : La sécurité et la sûreté maritime et portuaire sont améliorées.
- R1.5 : La performance environnementale et l'efficacité énergétique des acteurs du secteur portuaire sont améliorées.

peut être mise en œuvre en gestion indirecte avec la République du Bénin conformément aux modalités suivantes :

Le pays partenaire agira en tant que pouvoir adjudicateur dans le cadre des procédures de passation de marchés et d'octroi de subventions. La Commission procédera à un contrôle ex ante de toutes les procédures de passation de marchés et d'octroi de subventions.

Les paiements sont exécutés par la Commission.

Le pays partenaire applique les règles de la Commission en matière de passation de marchés et d'octroi de subventions. Ces règles seront fixées dans la convention de financement qui sera conclue avec le pays partenaire.

Dans le cas de circonstances exceptionnelles qui empêcheraient la mise en œuvre en gestion indirecte à travers le pays partenaire (4.4.2), il est proposé de confier la partie pertinente en gestion indirecte avec une entité chargée de l'exécution (4.4.1).

Vue d'ensemble de la mise en œuvre

Activité/objectif/produit, y compris le lieu	Type de financement (marché de travaux, de fournitures ou de services, subvention, devis-programme)
Construction et d'équipement de la future école des douanes à Porto Novo	Marchés de travaux, fournitures et services
Appui à la brigade fluviale et maritime des douanes Appui au renforcement brigade – DGPR	Marchés de travaux, fournitures et services

4.5 Critères d'éligibilité géographique pour les marchés et les subventions

L'éligibilité géographique au regard du lieu d'établissement pour la participation aux procédures de passation de marchés et d'octroi de subventions et au regard de l'origine des fournitures achetées, telle qu'elle est établie dans l'acte de base et énoncée dans les documents contractuels pertinents, est applicable.

L'ordonnateur compétent de la Commission peut étendre l'éligibilité géographique sur la base de l'urgence ou de l'indisponibilité des services sur les marchés des pays ou territoires concernés, ou dans d'autres cas dûment justifiés où l'application des règles d'éligibilité rendrait impossible ou excessivement difficile la réalisation de cette action (article 28, paragraphe 10, du règlement IVDCI – Europe dans le monde).

4.6 Budget indicatif

Composantes budgétaires indicatives	Contribution de l'Union européenne (montant en EUR)
Modalités de mise en œuvre – voir section 4.4	

<ul style="list-style-type: none"> - R1.1 : Le cadre politique, stratégique, législatif et réglementaire propice au développement durable du secteur portuaire, à la facilitation des échanges, au climat des affaires notamment dans le secteur agricole et agro-alimentaire, et à la promotion de l'économie bleue, est développé et actualisé. - R1.2 : La sécurité et la sûreté maritime et portuaire sont améliorées. - R1.3 : L'offre de services de Port Autonome de Cotonou est développée et améliorée. - R1.4 : La gestion stratégique des corridors, de la sécurité routière et du système de formation et d'inspection à la conduite, de la professionnalisation du métier de transporteur, et celle du fret des marchandises sont améliorées pour faciliter le développement économique du Bénin. - R1.5 : La performance environnementale et l'efficacité énergétique des acteurs du secteur portuaire sont améliorées. - R2.1 : Une dynamique de mise en marche de l'économie bleue est engagée. 	
<i>Gestion indirecte avec ENABEL – voir section 4.4.1</i>	10 000 000
<ul style="list-style-type: none"> - R1.1 : Le cadre politique, stratégique, législatif et réglementaire propice au développement durable du secteur portuaire, à la facilitation des échanges, au climat des affaires notamment dans le secteur agricole et agro-alimentaire, et à la promotion de l'économie bleue, est développé et actualisé. - R1.2 : La sécurité et la sûreté maritime et portuaire sont améliorées. - R1.5 : La performance environnementale et l'efficacité énergétique des acteurs du secteur portuaire sont améliorées. 	
<i>Gestion indirecte avec la République du Bénin – voir section 4.4.2</i>	5 000 000
Évaluation – voir section 5.2 Audit – voir section 5.3	Sera couvert par une autre décision
Totaux	15 000 000

4.7 Structure organisationnelle et responsabilités

<p>Pour assurer le suivi de l'exécution du projet, le comité de pilotage est co-présidé par le ministère du Cadre de Vie et des Transports, chargé du Développement Durable, le ministère de l'Économie des Finances et Enabel. Le comité de pilotage s'occupera, durant la mise en œuvre, de l'orientation stratégique, la coordination et la concertation globale entre les différents résultats, la cohérence des activités avec les stratégies sectorielles suivies par le gouvernement du Bénin et la complémentarité des activités avec les autres programmes en cours. Le Comité de Pilotage se réunira une fois tous les six mois. La DUE est membre du comité de pilotage.</p> <p>Le comité de pilotage sera appuyé par un comité technique composé des représentants des parties prenantes y compris la Direction générale de la Coopération Internationale (DGCI). Ce dispositif vise en premier lieu, à assister et préparer les sessions du comité de pilotage, l'amélioration de l'efficacité du pilotage, la coordination et l'échange d'informations entre les composantes, collecter les données relatives aux performances des structures et les rapporter au comité de pilotage, faciliter la compilation et l'exploitation analytique des rapports techniques et financiers et des résultats de performance.</p> <p>Le schéma institutionnel pourrait être ajusté en fonction du contexte institutionnel et mis à jour au besoin.</p> <p>Dans le cadre de sa prérogative d'exécution du budget et afin de préserver les intérêts financiers de l'Union, la Commission peut participer aux structures de gouvernance susmentionnées mises en place pour régir la mise en œuvre de l'action et peut signer ou s'engager dans des déclarations conjointes, dans le but de renforcer la visibilité de l'Union et de sa contribution à la présente action et d'assurer une coordination efficace.</p>
--

4.8 Conditions préalables

Sans objet.

5 MESURE DES PERFORMANCES

5.1 Suivi et rapports

Le suivi technique et financier courant de la mise en œuvre de la présente action est un processus continu et fait partie intégrante des responsabilités du partenaire chargé de la mise en œuvre. À cette fin, le partenaire chargé de la mise en œuvre met en place un système permanent de suivi interne, technique et financier de l'action et élabore régulièrement des rapports d'avancement (au moins annuels) et des rapports finaux. Chaque rapport fournit un compte rendu précis de la mise en œuvre de l'action, des difficultés rencontrées, des changements introduits, ainsi que du degré d'obtention de ses résultats (produits et réalisations directes) mesurés par les indicateurs correspondants, en utilisant comme référence la matrice du cadre logique (pour la modalité du projet) et la liste de stratégie, de politique ou de plan d'action du partenaire (pour l'appui budgétaire).

La Commission peut effectuer d'autres visites de suivi du projet, par l'intermédiaire de son propre personnel et de consultants indépendants directement recrutés par la Commission pour réaliser des contrôles de suivi indépendants (ou recrutés par l'agent compétent engagé par la Commission pour mettre en œuvre ces contrôles).

Rôles et responsabilités en matière de collecte, d'analyse et de suivi des données :

Au cours de la phase de démarrage du projet, le Comité de suivi procèdera à une confirmation du cadre logique annexée au présent document d'action, en fonction des évolutions intervenues dans le contexte de l'action. Le partenaire de mise en œuvre sera responsable d'affiner les indicateurs et d'établir les valeurs de référence comme indiqué dans le cadre logique en coopération avec la partie nationale et le secteur privé, le cas échéant. Les différentes parties prenantes du projet auront une participation active autant pour la collecte de données de base que pour l'évaluation régulière des indicateurs du cadre logique dans le cadre du Comité de suivi.

5.2 Évaluation

Compte tenu de l'importance de l'action, une évaluation à mi-parcours sera effectuée pour la présente action, ou sur une de ses composantes, par des consultants indépendants, comprenant des experts en approche droits humains et genre, contractés par le partenaire de mise en œuvre. L'évaluation reposera sur une approche fondée sur les droits humains, le genre et à l'inclusion des personnes en situation de handicap, ainsi comme rendra compte des résultats relatifs au renforcement de la participation, de la non-discrimination et de l'égalité des sexes, de la transparence, de la reddition des comptes et de l'application du droit.

L'évaluation à mi-parcours sera réalisée à des fins de résolution des problèmes, et tirer des enseignements. Les rapports d'évaluation peuvent être communiqués aux partenaires et aux autres principales parties prenantes, en application des bonnes pratiques en matière de communication des évaluations. Le partenaire chargé de la mise en œuvre et la Commission analysent les conclusions et les recommandations des évaluations et, le cas échéant, apportent les adaptations nécessaires.

Un ou plusieurs marchés de services d'évaluation pourront être conclus au titre d'un contrat-cadre.

5.3 Audit et vérifications

Sans préjudice des obligations applicables aux marchés conclus pour la mise en œuvre de la présente action, la Commission peut, sur la base d'une évaluation des risques, commander des audits indépendants ou des missions de vérification des dépenses pour un ou plusieurs contrats ou conventions.

6 COMMUNICATION STRATÉGIQUE ET DIPLOMATIE PUBLIQUE

Pour le cycle de programmation 2021-2027, une nouvelle approche pour la mise en commun, la programmation et le déploiement des ressources en matière de communication stratégique et de diplomatie publique a été adoptée.

Conformément au document «[Communiquer et accroître la visibilité de l'UE –Orientations relatives aux actions extérieures](#)», publié en 2022, la communication et la visibilité de l'UE reste une obligation juridique pour toutes les actions extérieures financées par l'Union européenne, afin de faire connaître le soutien de l'Union européenne à leur travail auprès des publics concernés, notamment en utilisant l'emblème de l'Union européenne et une brève déclaration de financement, sur tous les supports de communication liés aux actions concernées. Cette obligation s'applique de la même manière, que les actions concernées soient mises en œuvre par la Commission, des pays partenaires, des contractants, des bénéficiaires de subventions ou des entités chargées de l'exécution telles que les agences des Nations unies, les institutions financières internationales et les agences des États membres de l'Union européenne.

Cependant, les documents d'action des programmes sectoriels spécifiques ne sont en principe plus tenus de prévoir des activités de communication et de visibilité sur les programmes concernés. Ces ressources seront prévues dans des facilités de coopération établies par des documents d'action de mesures d'accompagnement, permettant aux délégations de planifier et mettre en œuvre des activités de communication stratégique et de diplomatie publique pluriannuelles avec une masse critique suffisante pour être efficaces à l'échelle nationale.

Annexe 1 RAPPORT DANS OPSYS

Une intervention primaire (projet/programme) est un ensemble cohérent d'activités et de résultats structurés dans un cadre logique visant à apporter un changement ou un progrès en matière de développement. La détermination du niveau de l'intervention primaire permettra :

- d'articuler les actions ou les contrats en fonction d'une chaîne des résultats attendus et de leur permettre ainsi d'assurer un suivi et un compte-rendu efficaces des performances ;
- de différencier ces actions ou contrats de ceux qui ne produisent pas de résultats en matière de développement directement mesurables, définis comme des entités de soutien (c'est-à-dire des audits, des évaluations);
- de disposer d'une cartographie complète et exhaustive de toutes les actions et de tous les contrats porteurs de résultats.

Les interventions primaires sont indiquées lors de la conception de chaque action par le service responsable (délégation ou unité opérationnelle du siège).

Le niveau de l'intervention primaire choisi peut être modifié (directement dans OPSYS) et la modification ne constitue pas une modification du document d'action.

Le niveau d'intervention pour la présente action est indiqué comme :

Niveau Groupe d'actions (cas complémentaires, différentes phases d'un même programme)		
<input checked="" type="checkbox"/>	Groupe d'actions	Références des actions (CRIS#/OPSYS#): Action présente : OPSYS: ACT-61763 Autre(s) action(s) :