



FR

CETTE ACTION EST FINANCEE PAR L'UNION EUROPEENNE

ANNEXE 3

de la Décision d'exécution de la Commission relative au financement du plan d'action pluriannuel en faveur de la République du Bénin pour 2022-2024 Partie 1

Document d'action Port de Cotonou

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 que le plan d'action/la mesure au sens de l'article 23 du règlement IVCDI - Europe dans le monde.

1 SYNTHÈSE

1.1 Tableau récapitulatif de l'Action

1. Intitulé CRIS/OPSYS Acte de base	Port de Cotonou Référence OPSYS: ACT-60704 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 durable » (Bénin)
3. Zone bénéficiaire de l'action	L'action sera menée à l'endroit suivant : BENIN
4. Document de programmation	Programme Indicatif Pluriannuel (PIP 2021-2027) Bénin
5. Lien avec les objectifs du (ou des) PIP (s) /résultats attendus concernés	L'action est en ligne avec l'objectif spécifique n° 2 du domaine prioritaire 2 du PIP: <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> Elle contribue aux résultats : R1: Un environnement (politique de gestion, cadre institutionnel) portuaire durable, efficace et écoresponsable est créé. R2: Les capacités des acteurs de la chaîne portuaire sont renforcées, avec une attention particulière aux aspects genre.

	<p>R3: Le coût et le temps moyen d'acheminement des marchandises au port et sur les corridors sont plus compétitifs.</p> <p>R4: Une plateforme numérique intégrée multi-acteurs fonctionnelle, efficace et transparente est développée.</p> <p>R5 : Des solutions de mobilité urbaine et interurbaine durable et de transport intelligent multimodal sont introduites.</p>			
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)	<p>ODD principal : ODD 8 (travail décent et croissance économique)</p> <p>Autres ODD importants ODD 1 (pas de pauvreté), ODD 5 (égalité des sexes), ODD 7 (énergie propre et d'un coût abordable), ODD 9 (industrie, innovation et infrastructure), ODD 11 (villes et communautés durables), ODD 13 (lutte contre le changement climatique), ODD 14 (vie aquatique), ODD 15 (vie terrestre)</p>			
8 a) Code (s) CAD	<p>21010 - Politique des transports et gestion administrative-70%</p> <p>41010 - Politique de l'environnement et gestion administrative-30%</p>			
8 b) Principal canal de distribution @	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 checked="" type="checkbox"/> Égalité de genre <input checked="" type="checkbox"/> Biodiversité <input type="checkbox"/> Droits de l'homme, démocratie et gouvernance <input type="checkbox"/> Education			
10. Marqueurs (À partir du formulaire CAD)	Objectif politique général @	Non ciblé	Objectif significatif	Principal objectif
	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"/>
	Développement du commerce	<input checked="" type="checkbox"/>	<input 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 type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Inclusion de personnes handicapées @	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Alimentation @	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Marqueurs de la convention de Rio	Non ciblé	Objectif significatif	Principal objectif
	Biodiversité @	<input type="checkbox"/>	<input checked="" 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 type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11. Marqueurs internes et Tags	Objectifs politiques	Non ciblé	Objectif significatif	Principal objectif
	Numérisation Tags: connectivité numérique gouvernance numérique entrepreneuriat numérique création d'emplois compétences/compétences numériques services numériques	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	Connectivité Tags: transports contacts interpersonnels énergie connectivité numérique	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
	Migration (méthodologie en cours de développement)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Réduction des inégalités (méthodologie en cours de développement)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" 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: BGUE-B2022-14.020120-C1-INTPA Coût total estimé: 7 000 000 EUR Montant total de la contribution du budget de l'UE 7 000 000 EUR. Contributions à l'IEE Europe-Bénin: « Investir pour un Port de Cotonou durable » États membres associés à l'IEE: Belgique, France, Pays-Bas. Il est également attendu un soutien de la BEI (montants à confirmer).			
GESTION ET EXÉCUTION				
13. Modalités de mise en œuvre (type de financement et mode de gestion)	Gestion indirecte avec Enabel conformément aux critères énoncés à la section 4.4.1			

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 et 45 à 50% des recettes fiscales et constitue un maillon clé dans de nombreuses chaînes de valeur tout en restant à 90% un port d'importation et de transit vers le Nigéria (un marché de 190 millions d'habitants totalement congestionné situé à quelques dizaines de kilomètres à peine de Cotonou)

et les pays enclavés tels que le Burkina-Faso et le Niger (49 % du trafic d'importation) qui considèrent le Port de Cotonou comme leur façade maritime naturelle. Il a un quasi-monopole sur le marché du Niger pour des raisons topographiques, mais également à cause de la relative stabilité sociopolitique du Bénin par rapport à d'autres options. Cette position se trouve cependant, de plus en plus fragilisée en raison de la forte concurrence des ports voisins de Lomé qui profite d'un tirant d'eau plus favorable et de Tema qui dispose d'une surface de plan d'eau plus vaste. Cette concurrence est favorisée par le déclin du trafic ferroviaire au Bénin mais aussi l'insuffisance de sa capacité d'accueil et de célérité dans le nombre d'opérations portuaires. Au plan institutionnel, le Port de Cotonou avait à sa tête des dirigeants politiques jusqu'à un passé récent (15 directeurs entre 2006 et 2018 ont séjourné à la tête de la structure). L'efficacité de cette infrastructure facilitante souffre d'un manque de cohérence du cadre législatif et réglementaire soutenus par des méthodes et technologies désuètes qui impactent négativement la productivité du PAC.

Depuis 2018, le **Port of Antwerpen International (PAI)**, filiale du port d'Anvers (2^{ème} port européen) est choisi comme gestionnaire du PAC 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 PAI est d'une durée de trois fois trois ans (trois+trois+trois), les extensions à la fin de chaque période étant conditionnées aux résultats. La seconde phase de trois ans est actuellement en cours. L'avenir du Port dépend aussi des décisions et investissements à venir concernant (a) la performance des acteurs privés ou publiques tout au long de la chaîne ; (b) le renforcement de capacité et l'évolution des mandats des institutions et agences publiques intervenant dans la régulation, le contrôle, la facilitation des activités ou exerçant leurs mandats spécifiques tels que garantir la sûreté ou prélever les droits et taxes prévus ; (c) la qualité et l'importance des connexions entre le Port et l'ensemble du réseau de transport toutes modalités confondues ; ainsi que (d) l'existence d'une stratégie globale de développement et d'entretien de ces réseaux de transport intégrant les connexions avec les pays de l'hinterland.

Pour appuyer ces changements, il est prévu de mettre en œuvre cette action qui est en ligne avec l'objectif spécifique n° 2 du domaine prioritaire 2 du PIP : *Renforcer un écosystème portuaire en soutenant un port durable dans un environnement sain et respectant la biodiversité, en y intégrant ses aspects logistiques multimodales.*

L'Action s'appuie sur la forte volonté politique du gouvernement d'avancer dans les réformes et est en ligne avec l'axe stratégique 4 (accélération de la croissance économique) du pilier 2 « poursuivre la transformation structurelle de l'économie » du Programme d'action du gouvernement du Bénin (PAG II, 2021-2026) qui envisage entre autres d'intensifier la construction des infrastructures modernes de transport et de logistique et d'accroître les investissements dans les infrastructures et services numériques.

L'action assurera l'intégration systématique des considérations relatives à l'environnement et au climat. L'action sera à l'initiative d'un package d'activités pour l'opérationnalisation de la police environnementale dans l'enceinte portuaire, les études sur les meilleures pratiques en matière environnementale au niveau des Ports de la sous-région, et d'impact de la pollution sur la ville de Cotonou et indirectement sur le Lac de Nokoué. L'appui au PAC à travers ce projet envisage la mise en place et en œuvre de la certification ECOPORT au Port de Cotonou.

Elle contribuera principalement à la réalisation de l'ODD 8 (travail décent et croissance économique) mais aussi les ODD 1 (pas de pauvreté), ODD 7 (énergie propre et d'un coût abordable), ODD 9 (industrie, innovation et infrastructure), ODD 11 (villes et communautés durables), ODD 13 (lutte contre le changement climatique), ODD 14 (vie aquatique), ODD 15 (vie terrestre).

2 JUSTIFICATION

2.1 Contexte

Le projet proposé est une composante clé de l'Initiative Équipe Europe (IEE) « Investir pour un Port de Cotonou durable » faisant intervenir les secteurs publique et privé. Elle a pour but d'accompagner et d'appuyer le développement d'investissements durables et permettra 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 sélectionnés pour appui ciblé dans le cadre des projets phares européens (Cotonou-Niamey et Abidjan-Cotonou-Lagos).

L'action proposée s'inscrit dans un contexte global en évolution et s'appuie sur l'amélioration de la crédibilité du Bénin auprès des institutions financières, ce qui constitue un facteur important dans la perspective de la mobilisation de ressources financières pour le développement du Port de Cotonou. En effet, le Bénin a obtenu du FMI un prêt de 700 millions de USD pour soutenir les projets du PAG II. Selon le FMI, la croissance du Bénin, a atteint un taux de 5,5 % en 2021, notamment grâce à l'augmentation des investissements publics et à la normalisation du trafic de marchandises dans le port de Cotonou. Par ailleurs, la croissance du PIB devrait se confirmer en atteignant 6,5% en 2022, puis 7,8% en 2023, selon les autorités béninoises. Le taux de pauvreté au Bénin était à 45.9 % en 2020 avec des disparités classiques entre le milieu urbain et rural et surtout entre le Sud et le Nord selon l'Institut National de la Statistique et de la Démographie au Bénin. Ces données confirment l'importance de toute action qui associe le développement agricole et le développement portuaire, et qui associe le développement des corridors traversant les zones rurales au Nord.

La volonté affichée du gouvernement dans le PAG II se traduit par l'inscription de 3 réformes sur 4 attendues pour le secteur transport et infrastructures dans le secteur portuaire : (i) professionnalisation du métier de transporteur, (ii) mise en place du Système d'information portuaire, (iii) création du bureau d'embauche unique sur la plateforme portuaire. Ces trois réformes ont de plus été ou vont être accompagnées par Enabel et Port of Antwerpen International (PAI). 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 (12/10/2021) donne priorité à la réduction des émissions provenant du secteur des transports, avec celles du secteur agricole.

Un des aspects de la feuille de route pour la modernisation du Port est la mise en place du système européen de gestion environnementale pour les Ports, à savoir le label ECOPORT. PAI a retenu quatre piliers dont le premier est la croissance durable en ce sens qu'elle assurera la croissance économique tout en réduisant l'impact environnemental des activités portuaires. L'objectif d'EcoPorts - une initiative de l'Organisation européenne des ports maritimes (ESPO) - est d'accroître la performance environnementale des activités portuaires, de se conformer aux pratiques acceptées et de démontrer un niveau élevé de gestion environnementale. Le processus commence généralement par un autodiagnostic environnemental qui doit déboucher sur un plan d'action. L'ambition pour ces Autorités Portuaires, c'est d'aller d'abord vers une analyse systématique des émissions de gaz à effet de serre en mettant en place un mécanisme permanent de collecte et traitement global des données d'ici 2025. Cette ambition fait aussi référence au niveau d'exigence pour l'index de management environnemental (EMI) à atteindre d'ici 2025, à savoir 8 sur une échelle qui va de 1 à 10. Le Port Autonome de Cotonou représente l'autorité portuaire et est chargé d'assurer l'entretien et l'exploitation des installations du port, de gérer le domaine portuaire et 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.

La décision du gouvernement béninois de confier la gestion du port de Cotonou à un mandataire privé (PAI) est en phase avec la nécessité de rendre le Port Autonome de Cotonou plus attractif, performant et plus compétitif à travers la réorganisation, la restructuration de l'administration et le développement d'infrastructures majeures. 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 enregistre ces dernières années une nette augmentation de son chiffre d'affaires et l'adoption de son plan directeur au troisième trimestre de 2021 permettra le doublement de sa capacité d'accueil.

Au plan social, l'annonce récente du gouvernement d'augmenter de 30% le salaire minimum interprofessionnel garanti au Bénin, soit de 40 000 FCFA à 52 000 FCFA, est une bonne nouvelle qui devrait impacter à court et moyen terme les métiers de la manutention portuaire, du transport routier et l'ensemble des prestations employant des salariés au salaire minimum. Le développement actuel des recettes issues du secteur portuaire et son poids significatif dans l'ensemble des recettes a sans doute facilité une telle annonce.

Pour rappel, le secteur portuaire a bénéficié de quelques interventions, à savoir :

- La contribution entre 2007 et 2011 de 188 millions de dollars à travers les fonds du Millenium Challenge Account- MCA à travers le Projet « Accès aux Marchés » pour l'amélioration des performances du Port

de Cotonou grâce à la modernisation des infrastructures et des systèmes de gestion ainsi qu'au renforcement des réformes institutionnelles. 85% de ce budget a été investi en infrastructures et notamment sur l'aménagement complet du quai Sud, ce qui a permis sa mise en concession, la prolongation de l'épi d'arrêt pour l'ensablement du chenal sur 300 ml, l'acquisition d'un remorqueur, l'aménagement d'un parking pour les camions, ainsi qu'un ensemble d'investissements pour améliorer la sécurité et sûreté (zoning, éclairage, surveillance vidéo). Le projet avait permis la mise en place d'outils, de procédures et de textes essentiels concernant notamment la Direction Générale des Douanes, tels que le nouveau Code des Douanes.

- Les discussions pour un autre Compact du Millennium Challenge Corporation (MCC) sont actuellement en cours, en vue de la signature d'Accords de Subventions entre les États-Unis, le Bénin et le Niger pour le Développement Transfrontalier. Cette subvention d'envergure régionale est destinée à réduire le coût du transport le long du corridor routier reliant le Port de Cotonou et la capitale du Niger, Niamey, à travers deux priorités essentielles : (i) réduire les coûts liés au transport le long du corridor Cotonou-Niamey en réhabilitant des sections de la route existante ; et (ii) améliorer les opérations de fret et de douane.
- La Direction générale du Port autonome (PAC) de Cotonou avait par ailleurs signé en mars 2015 avec l'ambassade des Pays-Bas au Bénin, un mémorandum d'entente sur les études pour l'extension et la modernisation du port. Les autorités portuaires du Bénin ont choisi de recourir à ce pays bien coté dans le domaine avec ses deux grands ports Rotterdam et Amsterdam. C'est ce dernier qui devait offrir son expertise au PAC pour son adaptation aux nouvelles normes internationales dans le domaine portuaire. Toutefois cet appui a été initié mais n'est pas parvenu à son terme, la première proposition de schéma directeur n'ayant pas été approuvée par le gouvernement, et la collaboration avec les Pays bas s'étant interrompue.
- Le Projet d'Appui au développement du Secteur Portuaire (**PASPort**) de l'Agence belge de développement (Enabel) initié en juin 2019 pour une durée de 4 ans est aujourd'hui le seul projet développant une démarche systémique d'appui à ce secteur. L'ambition de ce projet, est 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 élaboré dans le cadre de la présente action est bâti autour de composantes qui seront implémentées à travers le renforcement des compétences du capital humain fondé sur le Parcours d'Acquisition de Compétences, aussi appuyé par Enabel via le projet PASPORT, le développement d'études, la mise en place d'innovations, de processus et de dispositifs à impact certain sur le développement du secteur portuaire et le financement d'infrastructures structurantes. Il s'agit de :

- ***L'amélioration de l'environnement des affaires portuaires et le renforcement de la confiance des opérateurs*** par l'amélioration : i) du cadre légal et réglementaire en lien avec le secteur portuaire, ii) de la sûreté/sécurité maritime, iii) des processus douaniers et de transit, iv) de l'environnement de la manutention, et v) du système de transport.
- ***Le renforcement de la performance du Port Autonome de Cotonou*** par l'appui à l'amélioration de la capacité du PAC dans l'accueil et la gestion des navires, une gestion améliorée des infrastructures et des équipements, mais aussi de l'espace portuaire et de ses activités, y compris des fonctions support/transversales.
- ***L'amélioration de la mise en œuvre de la politique environnementale du Port.*** Dans un secteur marqué par une logique du privé, le projet fait de l'environnement une composante spécifique d'intervention. L'objectif est d'aider le PAC à opérationnaliser sa politique environnementale par le développement d'approches et un renforcement institutionnel susceptibles de contribuer à l'atténuation sensible des effets des activités portuaires sur l'environnement.

Enabel travaille aujourd'hui sur la formulation de son nouveau programme (2023-2026) qui doit s'arrimer au PASPort et qui devrait reprendre en bonne partie les domaines où l'effort doit être poursuivi et développé. La contribution de l'UE à travers cette action, vise à soutenir ce programme mais aussi à poursuivre et consolider durablement les résultats atteints.

Cette formulation s'inscrit dans un contexte où des éléments nouveaux au plan économique, social, et sécuritaire sont à prendre en considération. Au plan économique, il apparaît que la mise en marche de la zone économique de Glo - Djigbé aura à l'évidence un impact sur les volumes et valeurs des flux transitant par le Port. Ainsi la Société d'Investissements et de Promotion de l'Industrie (SIPI) a annoncé récemment la signature de 500 millions USD de contrat dans divers domaines d'activité et indiqué que 24 entreprises ont déjà signé pour s'installer. Au plan de

l'intégration régionale/politico-économique, le démarrage en 2021 de l'Accord sur la Zone de libre-échange continentale africaine (**ZLECAf**) va de fait créer un marché continental unique pour les biens et services, avec une libre circulation des personnes et des opportunités d'investissements, tout en améliorant la compétitivité et soutenant la transformation économique. Toutefois, il faut noter la dégradation du climat sécuritaire dans le Nord du pays, qui se confirme de mois en mois depuis novembre 2021 et qui peut à termes avoir un impact sur les flux.

2.2 Analyse des problèmes

Brève analyse des problèmes :

Le Port de Cotonou est un véritable levier stratégique et économique qui jouit d'avantages concurrentiels liés à la proximité du marché du Nigeria, une puissance économique qui se révèle être un avantage mais qui peut aussi devenir un inconvénient en fonction de l'état des relations diplomatiques ou de l'état de son économie. Le port de Cotonou a un quasi-monopole sur le marché du Niger en raison de la distance, mais également à la relative stabilité sociopolitique du Bénin. Cette position se trouve cependant, de plus en plus fragilisée en raison de plusieurs facteurs. D'une manière générale, le premier problème du secteur, c'est bien entendu la concurrence que se livrent les Ports de la sous-région pour capter des volumes et des frets spécifiques, soit pour ou en provenance de l'hinterland, soit pour le transbordement. En 2021, le Port de Cotonou a occupé la 6^e place du top 10 des meilleurs ports africains derrière le Nigéria et devant les ports de la Côte d'Ivoire et du Ghana en raison de la dynamique de réforme enclenchée depuis 2018 avec la délégation de sa gestion au Port d'Anvers International et de certains appuis tels que celui d'Enabel à travers le projet PASPort. Néanmoins, il demeure de nombreux défis à relever pour améliorer sa compétitivité et sa position dans l'environnement des ports voisins concurrents. L'efficacité du secteur passe par une fluidité de connexion entre le Port et l'hinterland, et par les synergies de développement basé sur la conjonction Port-Route (en attendant d'autres modalités de transport) avec les zones de production agricole (en attendant là aussi le développement d'autres secteurs économiques pouvant générer des flux portuaires à l'importation comme à l'exportation).

De manière globale, au niveau du secteur il est à relever :

- L'obsolescence du cadre politique, stratégique, légal et réglementaire par rapport aux contextes actuels du secteur portuaire béninois et international.
- Le manque de capacité des administrations de tutelle à exercer réellement leur mandat.
- L'insuffisance de suivi de l'ensemble des indicateurs environnementaux caractérisant la pollution et la gestion des déchets dans l'enceinte portuaire.

De façon spécifique, il faut distinguer les différents maillons de la chaîne logistique pour situer les problèmes principaux à traiter :

- **En amont**, c'est à dire à l'arrivée (ou au départ) des navires, les capacités de surveillance et de patrouille en mer et dans la rade de la Marine nationale et de la police Maritime ne sont clairement pas à la hauteur des enjeux économiques liés à une bonne sûreté maritime.
- **Au niveau** du Port de Cotonou et de l'institution Port Autonome de Cotonou :
 - La capacité d'accueil est toujours en deça de celle de celle des ports voisins. L'adoption du schéma directeur par la nouvelle équipe de gestion du PAC en 2021 et la réalisation des travaux prévus permettront de doubler la capacité d'accueil et améliorer l'efficacité grâce à l'accueil de navires de plus de 300ml d'ici 2026 à 2027.
 - L'organisation de la manutention portuaire hors conteneurs n'est plus adaptée à la compétition régionale et à l'évolution du rôle de l'État en matière d'activité économique et nécessite des améliorations en termes de manutention du vrac et de gestion des docks.
 - L'absence d'un système d'information portuaire intégré (réforme qui vient seulement d'être initiée par la nouvelle équipe et validée par le gouvernement) ne permet pas la fluidité et la transparence des processus et des données.
 - Les capacités sont insuffisantes aussi bien en termes quantitatif que qualitatif au niveau de l'administration en charge du contrôle et des inspections des navires, des installations portuaires, et de la validation du plan de sûreté de ces installations et de celui du Port Autonome de Cotonou.
 - Un manque de professionnalisme et de contrôle des commissionnaires agréées en douane, associé à une pratique élevée de la fraude sur la déclaration de valeur en douane. Le programme de contrôle des

importations repris en 2017 par l'actuel gouvernement va progressivement permettre un redressement de cette situation, mais il reste encore beaucoup à faire.

- **En aval** du Port Autonome de Cotonou, concernant les problématiques d'organisation du transport, de gestion du fret, et de gestion des corridors :
 - L'absence d'un modèle global et digitalisé de gestion du fret des marchandises débarquées ou en partance du port de Cotonou.
 - Le manque de professionnalisme d'une partie des entreprises de transports qui n'ont pas nécessairement toutes les compétences pour gérer de telles entreprises.
 - La non application et le non respect des règles de chargement des marchandises.
 - L'absence d'un mécanisme général d'accès au financement pour le renouvellement de la flotte des camions, ce qui induit un vieillissement de la flotte de camions transitant par le Port.
 - Le manque de liens cohérents, synergies et vision partagée entre le développement du secteur portuaire, celui du secteur du transport par routes et celui des secteurs économiques créateurs de volumes de fret à l'import et l'export.

En général, le port de Cotonou est exposé à des risques de pollutions accidentelles pouvant toucher ses plans d'eau ou ses infrastructures, perturber pendant un temps son exploitation ou même remettre en cause ses certifications environnementales. Ces pollutions sont d'origine et de nature très variées. Elles résultent souvent de déversements liés :

- Aux navires eux-mêmes : notamment des déversements lors du soutage, rejet de fond de cale machine, perte de fluides hydrauliques.
- Aux activités des différents usagers et opérateurs des ports.
- Aux installations portuaires : canalisation, stockage, réseau d'eau, remblai.

Le gouvernement s'est engagé dans l'élaboration d'une Stratégie Nationale pour l'Economie Bleue au Bénin (SNEEB), activité accompagnée par Enabel à travers son projet PASPort. L'économie bleue concerne des domaines variés : promotion et développement des activités portuaires et maritimes, de la pêche et de l'aquaculture durable, du tourisme balnéaire et côtier, de la production d'énergies et de l'extraction des minerais issues de la mer, de la protection et aménagement du littoral, gouvernance intégrée et concertée. Cette stratégie doit toutefois encore être validée par le gouvernement, et celui-ci doit prendre pleinement conscience des défis et opportunités que représente cet espace unique équivalent à près de 40% de son territoire terrestre. Cette prise de conscience doit se traduire par la mise en place d'institutions, de moyens et de ressources humaines, et de mécanismes de financement et de partenariat qui vont permettre de créer des synergies entre institutions et politiques au service de cet univers et d'initier des dynamiques pour le mettre en marche.

La vision à long terme du Port Autonome de Cotonou est de renforcer et sécuriser la position du port de Cotonou en tant que passerelle logistique entre le Bénin et les pays voisins (Niger, Burkina Faso, Mali et nord du Nigeria), qui sont considérés comme son arrière-pays naturel. L'opérationnalisation de cette vision passe d'une part par la mise en œuvre du plan stratégique du PAC, dont la pierre angulaire est le plan directeur qui consiste en des investissements et travaux de construction à l'intérieur du port de Cotonou, et qui a été adopté au cours du troisième trimestre 2021 par le gouvernement. D'autre part cette vision est prévue pour être concrétisée via sa nouvelle stratégie commerciale élaborée au cours du second semestre 2021. Ceci va contribuer à catalyser la transformation nécessaire pour développer tout le potentiel du port de Cotonou en tant que principal moteur de croissance durable et ainsi redynamiser les échanges avec l'Europe. Appuyer ces changements offre également un soutien aux chaînes de valeurs agricoles et offre ainsi des opportunités de contribution à la croissance économique et à la création d'emplois en milieux périurbains et ruraux, notamment pour les populations les plus vulnérables.

Identification 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 :

- L'Autorité Portuaire (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 notamment :
 - Le Ministère des Infrastructures et des Transports ayant pour mission la conception, la mise en œuvre, le suivi et l'évaluation de la politique générale de l'État en matière de transports terrestre, maritime et fluvio-lagunaire et aérien ainsi que de travaux publics et autres infrastructures,

conformément aux lois et règlements en vigueur en République du Bénin. Au sein du Ministère seront ciblés, la Direction Générale des Infrastructures et des Transports (DGIT), la Direction de la Marine Marchande, l'Agence Nationale des Transports Terrestres, le Centre National de Sécurité Routière, etc.

- Le Ministère de l'Économie et des Finances à travers ses agences et Directions que sont principalement la Direction Générale des Douanes et Droits Indirects qui surveille et lutte contre la fraude et les trafics, soutient l'activité économique à travers la perception de certains droits et contributions indirectes et la Société des Infrastructures Routières et de l'Aménagement du Territoire qui a pour mandat de réaliser, gérer, entretenir, exploiter l'ensemble des infrastructures à travers le développement urbain, l'aménagement du territoire.
- Le Ministère du Cadre de Vie et du Développement Durable à travers la Direction Générale de l'Environnement et du Changement climatique qui a pour mission d'élaborer la politique, les stratégies de l'État et la réglementation nationale en matière d'environnement, de gestion des effets des changements climatiques et de promotion de l'économie verte en collaboration avec les autres structures concernées.
- La Chambre de Commerce et d'Industrie du Bénin (CCIB), qui représente les intérêts des acteurs économiques et qui est le partenaire désigné pour les concertations et négociations.
- 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'action** afin de faire face aux défis et problématiques du secteur portuaire.

Les bénéficiaires finaux sont tous les acteurs du secteur portuaire et de la chaîne logistique. C'est notamment les sociétés d'État comme le PAC, les institutions en charge de la sécurité et la justice, les organisations paraportuaires, les acteurs économiques (les commissionnaires, transitaires, les transporteurs, etc) maillons essentiels de la chaîne logistique portuaire qui seront intimement associés à chaque étape de mise en œuvre, à la définition et à la mise en œuvre des mesures de transformations dans le secteur.

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, et une plus grande performance des acteurs concernés.
2. Contribuer à une dynamique de mise en marche de l'économie bleue au Bénin.

Les produits de cette action contribuant aux objectifs spécifiques (effet(s) attendu(s)) 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 et dans ce secteur est développé et actualisé
- 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, des réseaux de transport, et la gestion du fret des marchandises sont améliorées
- 1.5. La performance environnementale et du secteur portuaire est améliorée

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

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

3.2 Activités indicatives

Activités liées au produit 1.1

Composante 1 : *Développement et actualisation du cadre stratégique politique législatif et réglementaire pour le secteur portuaire*

Un état de lieux sur l'élaboration/actualisation des textes de lois, stratégies et documents de politiques sera fait et en fonction des besoins restant qui seront déterminés, les efforts d'actualisation du cadre politique, stratégique, réglementaire vont se poursuivre dans le domaine de l'environnement, du transport, de la sécurité et sûreté maritime, des douanes, etc. Une attention particulière sera donnée à la ratification de certaines conventions internationales liées au milieu portuaire, l'élaboration d'une politique nationale et l'élaboration de certains décrets d'application du code maritime. L'état des lieux sera basé sur une approche fondée sur les droits humains et le genre.

Composante 2 : *Facilitation des échanges*

Il s'agira dans le cadre de cette composante d'identifier d'un commun accord avec les Douanes Béninoises et la Fédération Béninoise des Commissionnaires Agréées en douanes l'ensemble des améliorations potentielles pouvant être accompagnées par le projet, et d'accompagner le gouvernement dans la mise en œuvre de ces réformes ou chantiers d'amélioration prioritaires à la fois pour les douanes et leurs clients visant la simplification et l'accessibilité, la modernisation, la transparence et l'harmonisation des processus d'exportation et d'importation.

Composante 3 : *Appui au renforcement des capacités du Ministère des Infrastructures et des Transports (MIT) et des administrations et agences prioritaires*

Il est prévu d'appuyer la capacité du MIT et des institutions sous tutelle pour concevoir, suivre, mettre en œuvre, réguler, contrôler, offrir des prestations de service de façon efficace.

Activités liées au produit 1.2

Composante 4 : *Amélioration de la sûreté et sécurité maritime*

Etant donné que les actions potentielles en direction de la Marine Nationale ne sont pas à priori comptabilisables comme Aide Publique au Développement, il est proposé de n'apporter un appui qu'aux autres entités (Direction de la Marine Marchande, Prefecture Maritime, etc.) ayant un mandat pour contribuer au maintien et à l'amélioration de la sécurité et/ou sûreté maritime, afin notamment de renforcer leur capacité générale et spécifique d'intervention et d'aborder aussi des problématiques particulières les concernant. Il s'agit d'un appui au renforcement des capacités institutionnelles, organisationnelles, et individuelles, qu'il s'agisse de la création, du maintien ou du développement de ces capacités.

Composante 5 : *Amélioration de la sûreté et sécurité portuaire*

Il est envisagé un appui aux entités ayant pour mandat de contribuer au maintien et à l'amélioration de la sécurité et/ou sûreté portuaire sur les bassins et dans l'enceinte portuaire, afin notamment de renforcer leur capacité générale et spécifique d'intervention et d'aborder aussi des problématiques particulières les concernant. Il s'agit d'un appui au renforcement des capacités institutionnelles, organisationnelles, et individuelles, qu'il s'agisse de la création, du maintien ou du développement de ces capacités.

Activités liées au produit 1.3

Composante 6: *Gouvernance et gestion stratégique du PAC*

Il s'agira ici d'accompagner le Port Autonome de Cotonou à engager des chantiers globaux portant sur des questions stratégiques à moyen et long terme tels que par exemple la mise en œuvre de la stratégie commerciale régionale vis-à-vis des ports concurrents et des futurs clients, la mise en place d'un système d'information portuaire, l'appui à la stratégie globale de digitalisation, ou encore la promotion du genre dans le secteur portuaire. Il s'agira aussi de pouvoir par exemple développer des relations avec la ville de Cotonou sur des problématiques communes de gestion d'espace, de pollution (sonores, émissions de gaz, embouteillage) et d'attraction économique généré par le Port de Cotonou du fait de sa position géographique. Ces actions s'inscriront soit dans la poursuite

et le développement des actions initiées dans le cadre du projet PASPort, soit dans le cadre de nouvelles actions identifiées d'un commun accord en début d'exécution du projet.

Composante 7: Amélioration des prestations sous la responsabilité du PAC

Il s'agira ici d'accompagner le Port Autonome de Cotonou sur une amélioration de la qualité et de la performance des prestations qui constituent de fait son cœur de métier, à savoir (i) la fonction accueil et gestion des navires à travers la formation des capitaines de remorqueurs et des pilotes, (ii) la fonction gestion de l'espace et des activités portuaires, qui comprend notamment la négociation et le suivi de la gestion des concessions et contrats au profit des clients de toute nature actifs dans l'enceinte portuaire, à commencer par les sociétés en charge de la manutention des conteneurs ou du vrac, (iii) la fonction équipements et infrastructures portuaires qui comprend l'appui au schéma directeur global d'aménagement et d'agrandissement du Port Autonome de Cotonou mais aussi éventuellement des actions spécifiques au profit de certaines structures telles que celles dédiées à l'alimentation en électricité ou en eau sur l'enceinte portuaire.

Composante 8: Amélioration des fonctions supports et compétences transversales du PAC

Il s'agira ici d'accompagner le Port Autonome de Cotonou à l'amélioration de la qualité et de la performance des prestations des services internes transversaux du PAC, telle que par exemple la direction des affaires juridiques, le service d'audit interne, la direction des ressources humaines, la direction des systèmes d'information, la direction technique, etc. Le contenu peut aussi porter sur des compétences transversales de gestion d'équipe et de management qui sont utiles pour l'ensemble des cadres du Port Autonome de Cotonou, ainsi que sur l'intégration d'une perspective de genre au management et à la prestation de service.

Activités liées au produit 1.4

Composante 9: Amélioration de la gestion stratégique des corridors et réseaux de transport

Il est prévu l'accompagnement du Ministère des Infrastructures et des Transports (MIT) à travers la réalisation d'un package d'études:

- (i) Étude de mise en relation avec les acteurs du secteur agricole et agro alimentaire pouvant utiliser le Port pour importer des intrants et équipements et exporter des produits afin d'identifier le potentiel en nature et en volume et de traiter en commun tous les points d'amélioration et de facilitation pour l'activité agricole et agro industriel dans l'intérêt commun des parties. Les études intégreront une approche fondée sur les droits humains et le genre ;
- (ii) Études pour faciliter à la fois l'investissement, le désengorgement, la protection et l'entretien du réseau routier principal et secondaire desservant les zones de production et consommation, à la fois le long des corridors principaux dont le corridor Niamey-Cotonou et les réseaux secondaires ;
- (iii) Études permettant de détecter les opportunités et de les mettre en valeur afin de transformer ces corridors stratégiques en corridors de développement en faveur de l'emploi et de la création d'activité.
- (iv) Études permettant une meilleure insertion du Port dans le tissu urbain et notamment pour assurer la fluidité des accès et la multiplicité d'usages, y compris résidentiel, dans les zones riveraines.

Composante 10: Amélioration de la gestion du fret

Il est prévu l'appui pour la réalisation d'un package d'études:

- Études et actions en faveur de la professionnalisation des entreprises de transport, concernant à la fois la qualité de la conduite, la qualité de la gestion des entreprises, la qualité de l'arrimage des marchandises, l'amélioration des systèmes de suivi des camions, l'accès des femmes aux professions portuaires.
- Études et actions en faveur des chantiers principaux d'amélioration au niveau de l'Agence Nationale de Transport Terrestre (ANaTT), du centre de Formation des Transport et Travaux publics (CFTTP) et du Centre National de Sécurité Routière (CNSR), de la Chambre de Commerce et d'Industrie (CCIB), la Direction Générale de la Police Républicaine (DGPR) telle que par exemple la mise en œuvre du système de digitalisation de la gestion du fret, la révision du système de formation initiale et continue pour les chauffeurs poids lourds, la mise en place d'un mécanisme d'accès aux financements pour l'acquisition des poids lourds respectueux de l'environnement, l'amélioration de la sécurité et sûreté sur les corridors principaux.

Activités liées au produit 1.5

Composante 11 : Amélioration de la performance environnementale des acteurs portuaires

Il s'agira ici d'accompagner le Port Autonome de Cotonou afin d'obtenir et/ou de maintenir et développer ces certifications environnementales et de réaliser des études de caractérisation de la pollution dans son espace portuaire, avec notamment la mise en place puis en œuvre de la nouvelle certification ECOPORT. Le projet aidera également à développer les capacités de la police environnementale sur le plan institutionnel, organisationnel et individuel. Par ailleurs l'action prévoit dans la limite du budget et à affiner à la formulation finale les activités suivantes qui sont en lien étroit avec des stratégies nationales d'atténuation et de l'adaptation climatique :

- Une étude sur la biodiversité au niveau du Port et des conditions pour son maintien et amélioration.
- L'étude et l'investissement pour l'aménagement des mangroves sur des 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.
- Une étude des solutions pour l'atténuation du phénomène de l'ensablement du chenal d'accès au Port.
- L'appui à l'investissement en équipement de lutte anti-pollution au Port, la mise en œuvre d'un dispositif adéquat de réception des déchets au Port, la mise en œuvre des recommandations de l'étude sur la cartographie de la pollution au Port, mise en place et mise en œuvre d'un dispositif permanent d'analyse de la qualité de l'air dans l'enceinte portuaire et sur sa zone d'influence en ville, la lutte contre les espaces invasives, etc.
- L'appui à la mise en place et renforcement d'une brigade canine au port de Cotonou pour la lutte contre le trafic des spécimens sauvages, l'appui à la Brigade Forestière Spéciale du Port (BFSP) pour l'amélioration des processus d'exportation du bois et l'appui à la compensation carbone pour réduire l'empreinte carbone du port de Cotonou, etc.

Activités liées au produit 2.1

Composante 12 : Mise en place d'une gouvernance concertée et intégrée pour l'économie bleue

Il s'agira d'apporter un appui à la mise en place et au démarrage des institutions transversales de gouvernance et de consultation prévues par le document de Stratégie Nationale de l'Economie Bleue au Bénin (SNEEB) qui est une condition préalable au démarrage d'une véritable dynamique intégrée et concertée pour garantir une mobilisation générale des moyens et de l'énergie au service de cette nouvelle économie, résiliente aux pressions accrues exercées par le changement climatique et l'activité humaine. La mise en œuvre de la SNEEB sera donc cohérente et contribuera dans l'atteinte d'objectifs nationaux dans le cadre de l'atténuation et de l'adaptation climatique.

La contribution de l'UE à l'Initiative Equipe Europe prévue dans ce plan d'action sera complétée par d'autres contributions des partenaires européens. La contribution indicative de l'UE est soumise à la confirmation formelle des contributions significatives de chaque partenaire dès que possible. Si l'IEE ou ces contributions devaient ne pas se matérialiser, l'action de l'UE pourrait continuer en dehors du cadre de l'IEE.

3.3 Intégration des questions transversales

Protection de l'environnement et changement climatique

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

Le criblage EES a conclu que aucune autre action n'était requise.

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

L'évaluation préliminaire de l'EIE a classé l'action en tant que catégorie C (aucune évaluation supplémentaire n'est nécessaire).

Résultats de l'examen analytique de l'évaluation des risques climatiques (pertinent pour les projets et/ou les interventions spécifiques au sein d'un projet)

L'examen analytique des agences de notation a conclu que cette action était à risque faible ou nul (aucune évaluation complémentaire n'est nécessaire).

L'action assurera l'intégration systématique des considérations relatives à l'environnement et au climat. L'action sera à l'initiative d'un package d'activités pour l'opérationnalisation de la police environnementale dans l'enceinte portuaire, les études sur les meilleures pratiques en matière environnementale au niveau des Ports de la sous-région, et d'impact de la pollution sur la ville de Cotonou. L'appui au PAC à travers ce projet envisage la mise en place et de maintien de la certification ECOPORT au Port de Cotonou.

Égalité entre les hommes et les femmes et l'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 G1¹. Cela implique qu'une attention particulière sera accordée à la dimension genre de l'action en veillant à ce que personne ne soit laissée de côté par les interventions. 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 féminin, notamment dans les domaines ciblés des métiers portuaires. Dans le cadre du dialogue aussi bien au niveau inter-acteurs 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. En raison du fait que les femmes subissent les effets négatifs associés au changement climatique et à la dégradation de l'environnement du fait de l'émission des gaz à effet de serre, l'approche genre sera adaptée en tenant compte de l'analyse approfondie des forces et faiblesse de l'approche genre du projet PASPort en vue de mieux cibler les jeunes et les femmes et l'impact sur ceux-ci fera l'objet d'un suivi spécifique par le biais d'indicateurs concrets.

L'action poursuivra notamment les efforts du projet PASPort qui travaille à la promotion des métiers portuaires et maritimes dits « masculins » auprès des jeunes filles en classe de terminale à travers la sensibilisation et la formation des formatrices de l'Amical des Femmes du Port Autonome de Cotonou (AFPAC). Il est prévu son élargissement en direction du MIT.

Droits de l'homme

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. L'action assurera le respect des principes opérationnelles 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

Conformément aux codes du CAD de l'OCDE identifiés à la section 1.1, cette action porte la mention D1. Cela implique que, de manière transversale, l'action veillera au cours de la mise en œuvre à ce qu'aucune des activités ne perpétue ou n'exacerbe pas la discrimination/exclusion des personnes handicapées.

¹ Objectif principal / objectif significatif / non ciblé

Démocratie

Une attention particulière sera accordée à l'implication des acteurs portuaires et organisations paraportuaires 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 aussi bien au niveau central qu'au niveau décentralisé.

Sensibilité aux conflits, paix et résilience

Sans objet

Réduction des risques de catastrophes

Le projet intègre réellement les risques liés au changement climatique et à la préservation de l'environnement notamment contre les déversements accidentels polluants. Le projet PASport accompagne la mise en place en appui à la direction de la marine marchande (DMM), de la définition de la cartographie de la sensibilité de la côte béninoise aux pollutions accidentelles par les hydrocarbures.

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 de certains décrets d'application du code maritime ainsi que la ratification de certaines conventions internationales liées au milieu portuaire.

Autres considérations, le cas échéant

Sans objet

3.4 Risques et enseignements tirés

Categorie	Risques	Probabilité (Haute/ Moyenne/ Faible)	Impact (Haut/ Moyen/ Faible)	Mesures d'atténuation
1 Environnement externe	Risque 1 : 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	Haute	Haut	Des mesures sont entrain d'être prises par le gouvernement pour pallier cette situation. En effet, gouvernement a construit 58 commissariats frontaliers et bases militaires et acquis 10 véhicules pickups et 450 motos au profit des Forces de défense et de sécurité. Tout en misant sur la coopération transfrontalière – notamment dans le cadre de l'initiative d'Accra – le Gouvernement a également réalisé des actions sociales dans le souci de renforcer le sentiment d'appartenance à la nation béninoise des concitoyens marginalisés.
1 - Environnement externe	Risque 2 : Augmentation des actes de piraterie dans le Golfe de Guinée susceptibles d'impacter négativement la fréquentation des eaux maritimes béninoises	Moyen	Haut	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.
3 - Les personnes et l'organisation	Risque 3: Résistance de certaines	Faible	Haut	Sensibiliser à travers un dialogue continu avec les autorités compétentes sur les objets de blocage et asseoir un cadre de

	administrations induisant une inefficacité de la mise en oeuvre.			réflexion pour une actualisation participative du cadre de mise en oeuvre du projet ou plaider au besoin en direction des Ministères ou institutions concernées
1 - Environnement externe	Risque 4: Dégradation du climat des affaires au Bénin	Faible	Haut	Assurer une large concertation sur le cadre légal et réglementaire en lien avec (i) le secteur portuaire, ii) de la sûreté/sécurité maritime, iii) des processus douaniers et de transit, iv) de l'environnement de la manutention, et v) du système de transport.
1 - Environnement externe	Risque 5: Changement par le gouvernement pendant la mise en œuvre de la modalité de gestion du PAC	Faible	Haut	Assurer un dialogue continu avec les autorités pour une actualisation du cadre de mise en oeuvre du projet
2 - Planification, processus et procédures	Risque 6: Retard ou blocage dans le processus de mise en place des institutions de gouvernance de l'économie bleue	Moyen	Haute	La Nouvelle stratégie pour l'économie Bleue au Bénin qui doit être initiée dans le cadre du futur projet suppose comme préalable la mise en place d'institutions intergouvernementales coordonnées au plus haut niveau. Il est fondamental d'arriver à organiser un plaidoyer pour convaincre les autorités d'engager des moyens dans cet univers et si nécessaire de faciliter le processus de validation politique du document de stratégie élaboré récemment avec l'appui du projet PASPort.
2 - Planification, processus et procédures	Risque 7 : Moindre attention et effort porté à la mise en œuvre de la problématique environnementale au niveau du PAC ou du gouvernement	Faible	Haute	De nombreuses réformes et chantiers sont prévus en lien à la fois avec la mise en œuvre du schéma directeur et avec la nouvelle stratégie commerciale du PAC. Il est prévu d'assurer une veille sur le volet environnemental.
2 - Planification, processus et procédures	Risque 8 : invisibilité et non prise en compte des questions de genre dans le secteur	Haute	Moyen	Une expertise genre sera intégrée pour conduire une analyse genre sectorielle et élaborer un plan d'action genre. Des sensibilisations et renforcement de capacités des acteurs clés seront organisés.

Enseignements tirés:

L'approche adoptée par le projet PASPort concernant l'identification des acteurs et des problématiques tout au long de la chaîne logistique en amont et aval du Port de Cotonou a démontré ses bienfaits mais a aussi induit un engagement du projet dans un trop grand nombre de domaines d'intervention à l'intérieur de chaque composante du projet PASPORT. Pour plus d'efficacité, il est important de se focaliser sur des priorités parmi l'ensemble de ces

problématiques qui toutes n'ont pas le même poids et/ou complexité dans le cadre du projet actuellement présenté. Il est judicieux dans ce futur projet et en continuité avec l'actualisation et l'élaboration du cadre politique, stratégique et législatif sectoriel, de développer l'appui spécifique à l'amélioration de l'environnement des affaires, qui recouvre l'ensemble des conditions politiques, légales, institutionnelles et réglementaires qui régissent les activités des entreprises. Il est fondamental dans le prochain projet de promouvoir aussi et surtout 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), ou de manière bilatérale soit dans les processus d'élaboration des divers textes régulant le secteur, soit à travers des missions dans des pays de référence, comme cela a été initiée dans les deux cas et avec succès par le projet PASport. Faciliter l'exportation reste un enjeu pour lequel est judicieux de considérer les conditions pour que les produits agricoles destinés à l'exportation puissent être évacués via les réseaux secondaires puis les corridors principaux en prenant en compte la problématique du transport des marchandises et de l'entretien du réseau routier qui désert directement ou indirectement le Port.

Dans le cadre d'un projet du genre, il est tout indiqué de (1) Identifier et renforcer les parties prenantes dans la mise en place d'un système fiable, réaliste et solide d'indicateurs clés de performance par agent, par unité de travail, (service, direction, etc..), (2) Renforcer tous ces acteurs impliqués dans la mise en place et le renseignement du système de suivi-évaluation. L'expérience d'Enabel au sens large, et même du projet PASPort en cours, montre que pour certains acteurs, cette culture des indicateurs et cette problématique de redevabilité reste largement à mettre en place et en œuvre.

3.5 Logique d'intervention

La logique d'intervention sous-jacente pour cette action est

Si le cadre politique, stratégique, législatif et réglementaire propice au développement durable du secteur portuaire et des affaires dans ce secteur est développé et actualisé (R 1.1), **si** la sécurité et la sûreté maritime et portuaire sont améliorées (R 1.2), **si** l'offre de services de Port Autonome de Cotonou est développée et améliorée (R 1.3), **si** la gestion du fret des marchandises est améliorée (R 1.4), et **si** la performance environnementale est améliorée (R 1.5), alors la gouvernance du secteur portuaire, respectueuse de l'environnement, s'inscrivant dans une gestion stratégique des corridors, d'une plus grande performance des acteurs concernés, sera améliorée (OS 1).

Si une contribution à une dynamique de mise en marche de l'économie bleue est engagée alors le développement d'une économie bleue sera amorcé (OS 2).

Ces résultats sont alignés sur la logique d'intervention de l'IEE « Investir pour un Port Durable ». Cette action contribue à la mise en œuvre de l'IEE via tous 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 d'une évolution de la nature et de l'importance des flux (en volumes et en valeur, en exportation comme en importation) transitant par le Port ainsi que la prise de décision d'investissements qui pourraient permettre la facilitation des échanges et du commerce, l'augmentation des exportations et celles qui pourraient permettre de capter une part supplémentaire des flux import ou export à destination des pays voisins.

Si les objectifs (OS 1) et (OS 2) sont atteints, cela permettra de renforcer un écosystème portuaire durable en assurant sa connexion logistique multimodale dans un environnement sain respectant la biodiversité car, pour contribuer significativement au développement du secteur portuaire, il est important d'intervenir judicieusement sur les maillons amont et aval de la chaîne logistique et cibler les partenaires naturels de cette chaîne. Cela nécessite a) la performance des acteurs privés ou publics tout au long de la chaîne, (b) le renforcement de capacité et l'évolution des mandats des institutions et agences publiques intervenant dans la régulation, le contrôle, la facilitation des activités ou exerçant leurs mandats spécifiques tels que garantir la sûreté ou prélever les droits et taxes prévus, (c) la qualité et l'importance des connexions entre le Port et l'ensemble du réseau de transport toute modalité confondues ainsi que l'existence d'une stratégie globale de développement et d'entretien de ces réseaux de transport intégrant les connexions avec les pays de l'hinterland.

La phase de démarrage tiendra compte des problématiques liés au genre et à l'accès équitable des opportunités et présentera un plan d'action accompagné par une adaptation du cadre logique indicatif de l'action si nécessaire.

3.6 Matrice indicative du cadre logique

Ce cadre logique indicatif constitue la base du suivi, 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 développé au stade contrat. Dans le cas où les valeurs de référence et les valeurs cibles ne sont pas disponibles pour l'action, elles doivent être informées pour chaque indicateur à la signature du ou des contrats liés à cette AD, ou au plus tard dans le premier rapport d'avancement. De nouvelles colonnes peuvent être ajoutées pour définir des cibles intermédiaires pour les indicateurs et des résultats si besoin.

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

La matrice indicative du cadre logique 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 résultats attendus et les indicateurs, cibles et références associés inclus dans la matrice du cadre logique peuvent être mis à jour au cours de la mise en œuvre de l'action, aucun amendement n'étant nécessaire à la décision de financement.

Modalité de projet (3 niveaux de résultats / indicateurs /valeurs de reference / valeurs cibles / source de données / hypotheses – pas d'activités)

Résultats	Chaine de résultats (@): (maximum 10)	Indicateurs (@): (au moins un indicateur par résultat attendu)	Valeurs de référence (valeurs et années)	Valeurs cibles (valeurs et années)	Sources de données	Hypothèses
Impact	Renforcer un écosystème portuaire en assurant sa connexion logistique multimodale dans un environnement sain et respectant la bio diversité	Evolution de la contribution du secteur portuaires au PIB du Bénin	60 % mais étude en cours pour réévaluer ce paramètre		INSTaD BD:PAC	Non applicable
		Evolution des emplois dans le secteur portuaire, désagrégé par sexe	Etude en cours pour déterminer le nombre d'emplois du secteur par PASport 0	Une cible sera définie dans le cadre de l'étude base line et en fonction des résultats de l'étude réalisée par PASPort		
		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		
		Obtention puis maintien de la Certification ECOPORT pour le Port Autonome de Cotonou respectueux de l'environnement	Non certifié	Certifié		
		Emissions de gaz à effet de serre provenant du Port de Cotonou	A déterminer à la phase d'inception	A définir à la phase d'inception		
Effet direct 1	Améliorer la compétitivité du secteur portuaire via	Évolution du volume import et export	VT : 12 379 044 T	x% (.....)		

	une gouvernance améliorée, respectueuse de l'environnement sensible au genre, et une plus grande performance des acteurs concernés		V Export : 1 382 560 T V Import : 10 996 484 T	x% (.....) x% (.....)		
		Évolution des recettes portuaires et douanières issues du Port de Cotonou	80 à 85 % des recettes douanières 40 à 45 % des recettes fiscales	A définir		
		Évolution de la position du PAC dans le classement annuel des Ports Africains	6 ^{ème} Port	A définir baseline		
		Évolution du délai moyen de sortie des marchandises par type de conditionnement	A déterminer à la baseline	A définir baseline		
		Évolution du nombre indicateurs environnementaux suivis et documentés (air, eau, bruit, déchets, énergie, etc...) par le Port Autonome de Cotonou	Les données ne sont pas encore systématiquement collectées ni suivies pour les principaux indicateurs 0	Un rapport environnemental selon le format ECOPORT est publié annuellement et comprend le suivi des indicateurs 5/11		
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 Facade 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 : Le cadre politique, stratégique, législatif et réglementaire propice au développement durable du secteur portuaire et des	Proportion de textes actualisés	Le diagnostic initial sera fait lors du démarrage du projet, ce qui permettra de définir un nombre de textes à	90 %	Rapport annuel du projet	

	affaires dans ce secteur est développé et actualisé		actualiser. Au départ donc par définition le taux est de 0%			
		Niveau moyen de complétude des textes actualisés	Un texte est complet lorsqu'il est nécessaire d'avoir l'ensemble loi décret arrêté prêt pour le présenter au gouvernement. Par définition au départ le taux est de 0%	80 %	Rapport annuel du projet	
		Niveau d'appropriation des textes par les parties prenantes	Un texte est approprié par les parties prenantes lorsque celles-ci ont eu le texte, et en ont compris le sens et la portée pour eux. Par définition au départ le taux est de 0%	70%	Rapport annuel du projet	
Produit 2 lié à l'effet direct 1	R2 : 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.	A déterminer lors de la base line	20%	Évolution du nombre d'actes délivrés à la demande par la Direction des Affaires Portuaires Maritimes et Fluvio lagunaires.	
		% de navires étrangers inspectés par l'État du port.	< 5 %	15% objectif zone Afrique de l'Ouest	% de navires étrangers inspectés par l'État du port.	
		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	

Produit 3 lié à l'effet direct 1	R3 : L'offre de services de Port Autonome de Cotonou est développée et améliorée	Existence du Système d'information Portuaire	Système d'Information Portuaire en cours de conception 0	Système d'Information Portuaire mis en place et opérationnel. 1		
		Évolution du taux de satisfaction des clients (désagréé par sexe) par rapport à la qualité des prestations du Port Autonome de Cotonou	A déterminer en base line			
		Evolution du nombre de navires de 300 ml faisant escale au Port	0	X/an		
		Proportion de directions et services du PAC dotés de KPI	0%	100%		
		% des direction et services appuyés par le KPI ont évolué	0%	70%		
Produit 4 lié à l'effet direct 1	R4 : La gestion stratégique des corridors, des réseaux de transport, et la gestion du fret des marchandises sont améliorées	% de transporteurs utilisant le nouveau système de gestion du fret	0 %	A déterminer dans la base line		
		Niveau de satisfaction des clients (désagréé par sexe) du Port de Cotonou par rapport à la gestion du fret de marchandises sur les corridors	A déterminer en début de projet	50%		
Produit 5 Lié à l'effet direct 1	R5 : La performance environnementale du secteur portuaire est améliorée dans un contexte d'atténuation et d'adaptation climatique	% des recommandations ECOPORT mise en œuvre	0 %	80 %		
		Maintien de la certification ISO 14001	Certification obtenue 1	Certification renouvelée 1		

		Réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) évitées (tonnes d'équivalent CO2) avec le soutien de l'UE	A déterminer lors de la baseline	A déterminer lors de la baseline		
Produit 6 Lié à l'effet 2	R6 : Une dynamique de l'économie Bleue est initiée au Bénin	Existence de textes et statuts du HCEB et du CMFB	Textes et statuts non disponibles 0	Textes et statuts disponibles 1		
		Niveau de fonctionnalité du HCEB et du CMFB (<i>sur base de critères de fonctionnalité définis qui prennent en compte le contexte d'atténuation et l'adaptation climatique</i>) Ratio: Critères remplis/Critères retenus	0	50%		

4 MODALITÉS DE MISE EN OEUVRE

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 oeuvre

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 **60 mois**.

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 oeuvre de la composante relative à l'appui budgétaire

Non Applicable

4.4 Modalités de mise en oeuvre

La Commission veillera au respect des règles et procédures pertinentes de l'Union 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'UE.

4.4.1 Gestion indirecte avec une entité dont les piliers ont été évalués

Cette action peut être mise en œuvre en gestion indirecte avec Enabel qui a formulé et mis en œuvre le projet PASPort sur lequel s'appuie la présente action. En effet, Enabel 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 du projet PASPort. Enabel a participé activement à la formulation de la présente action et son expérience a permis de définir la consistance des activités à réaliser. Capitaliser donc sur ses expériences propres, sa connaissance des spécificités du secteur et sur ses capacités d'opérationnelles offrira un gain énorme pour la présente action et favorisera la réalisation de façon optimale d'une articulation avec le projet PASport, garantira et majorera l'atteinte des résultats de l'action prévue.

Enabel dispose de stratégie partagée avec l'UE et d'un large éventail d'actions menées via une gestion indirecte sous financement UE dans d'autres secteurs et favorisera une synergie sur les thématiques clefs 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 susvisée, elle pourra être mise en œuvre en gestion indirecte avec une autre agence d'un État Membre de l'UE disposant de l'expertise technique requise. La mise en œuvre par cette dernière alternative serait justifiée en raison des critères suivants : l'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.

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

Non applicable

4.6 Budget indicatif

Composantes budgétaires indicatives	Contribution de l'UE (montant en EUR)
Modalités de mise en œuvre – cf. section 4	

Objectif général : Renforcer un écosystème portuaire en assurant sa connexion logistique multimodale dans un environnement sain et respectant la bio diversité	7 000 000
Gestion indirecte avec une entité dont les piliers ont été évalués – cf. section 4.4.1	7 000 000
Totaux	7 000 000

4.7 Structure organisationnelle et responsabilités

Pour assurer le suivi de l'exécution du Projet, un comité de pilotage co-présidé par le Ministère des Infrastructures et des Transports, le Ministère de l'Economie des Finances et Enabel sera mis en place et composé des structures clés. Ce comité de pilotage sera mis en place au démarrage et 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.

Le Comité de pilotage sera appuyé par un comité technique composé des représentants des parties prenantes y compris l'Unité de Gestion du cadre de Partenariat avec l'Union européenne (UG-CPUE). 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.

Le schéma institutionnel sera finalisé pendant la formulation et mis à jour avant le démarrage de l'action en fonction d'éventuelles réformes institutionnelles qui interviendront.

Dans le cadre de ses prérogatives en matière d'exécution budgétaire et de sauvegarde des intérêts financiers de l'Union européenne, la Commission peut participer aux structures de gouvernance susmentionnées mises en place pour gérer la mise en œuvre de l'action.

4.8 Conditions préalables [uniquement pour la modalité de projet]

Non Applicable

5 MESURE DE PERFORMANCE

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 doit fournir 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 résultats directs) mesurés par les indicateurs correspondants, notamment des indicateurs sensibles au genre, en utilisant comme référence la matrice du cadre logique.

Tous les rapports évalueront la manière dont l'action prend en compte l'approche fondée sur les droits humains et l'égalité de genre.

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 procédera 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 oeuvre 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 Evaluation

Compte tenu de l'importance de l'action, une évaluation à mi-parcours sera effectuée pour cette 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 oeuvre. L'évaluation reposera sur une approche fondée sur les droits humains et le genre et 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.

Celle-ci sera réalisée pour résoudre des problèmes, tirer des enseignements. Les rapports d'évaluation seront communiqués au pays partenaire et aux autres parties prenantes clés. Le partenaire chargé de la mise en oeuvre et la Commission analysera les conclusions et les recommandations des évaluations et décidera d'un commun accord, le cas échéant en accord avec le pays partenaire, des actions de suivi à mener et toute adaptation nécessaire et notamment, s'il y a lieu, la réorientation du projet.

Un ou plusieurs marchés de services d'évaluation pourront être conclus.

5.3 Audit et vérifications

Sans préjudice des obligations applicables aux marchés conclus pour la mise en oeuvre 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 de fond commun, planification et mise en oeuvre de la communication stratégique et de diplomatie publique a été adoptée.

La communication et la visibilité de l'UE reste une obligation juridique pour toutes les actions extérieures financées par l'UE, afin de faire connaître le soutien de l'Union européenne à leur travail auprès des publics concernés, notamment en utilisant l'emblème de l'UE 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 oeuvre 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'UE.

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 montants seront prévus dans des facilités de coopération établies par des documents d'action de mesures d'accompagnement, permettant aux Délégations de planifier et mettre en oeuvre des activités de communication stratégique et de diplomatie publique pluriannuelles avec une masse critique suffisante pour être efficaces à l'échelle nationale.

Appendix 1 RAPPORT DANS OPSYS

Une Intervention (également appelée projet/programme) est l'entité opérationnelle associée à 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. Les interventions sont les entités les plus efficaces (donc optimales) pour le suivi opérationnel par la Commission de ses opérations extérieures en matière de développement. En tant que telles, les Interventions constituent l'unité de base pour la gestion des mises en œuvre opérationnelles, l'évaluation des performances, le suivi, l'évaluation, la communication interne et externe, le reporting et l'agrégation.

Les interventions primaires sont des contrats ou des groupes de contrats produisant des résultats et répondant à la règle suivante: « un contrat donné ne peut contribuer qu'à une seule intervention primaire et pas à plus d'une ». Un contrat individuel qui ne produit pas de résultats directs et ne peut pas être logiquement groupé avec d'autres contrats produisant des résultats est considéré comme une « entité de soutien ». L'ajout de toutes les interventions primaires et entités de soutien équivaut au portefeuille de développement complet de l'Institution.

La présente Action est identifiée comme :

Niveau Action		
<input checked="" type="checkbox"/>	Action individuelle	Action présente: tous les contrats pour cette Action