

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 femmes<sup>2</sup>.

## 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 330<sup>e</sup> 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.

<sup>2</sup> [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.