



FR

Cette action est financée par l'Union européenne

ANNEXE

de la Décision de la Commission relative à la mesure individuelle en faveur du Bénin à financer sur le 11^e Fonds européen de développement

Document relatif à l'action pour le "Franchissement du bas-fond de Womey à Abomey Calavi"

1. Intitulé/acte de base/numéro CRIS	Franchissement du bas-fond de Womey à Abomey Calavi Numéro CRIS BJ/2016/038-923 Financé par le 11 ^e Fonds européen de développement			
2. Zone bénéficiaire de l'action/localisation	Afrique de l'Ouest, Bénin L'action sera menée dans la Commune de Abomey-Calavi			
3. Document de programmation	Programme indicatif national du 11 ^e FED au Bénin			
4. Secteur de concentration/domaine thématique	Développement durable du secteur agricole	Aide Publique au Développement : OUI ¹		
5. Montants concernés	Coût total estimé 5 000 000 EUR Montant total de la contribution du FED 5 000 000 EUR			
6. Modalité(s) d'aide et modalité(s) de mise en œuvre	Modalité de projet Gestion indirecte avec l'Ordonnateur National du FED au Bénin, Autorité contractante			
7 a) Code(s) CAD	21020 Transport routier			
b) Principal canal de distribution	Institutions du secteur public – 10000			
8. Marqueurs (issus du formulaire CRIS CAD)	Objectif stratégique général	Non ciblé	Objectif important	Objectif principal
	Développement de la participation/bonne gouvernance	<input type="checkbox"/>	x	<input type="checkbox"/>
	Aide à l'environnement	x	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Égalité entre hommes et femmes (y compris le rôle des	<input type="checkbox"/>	x	<input type="checkbox"/>

¹ L'Aide Publique au Développement « doit avoir pour but essentiel de favoriser le développement économique et l'amélioration du niveau de vie des pays en développement » .

	femmes dans le développement)			
	Développement du commerce	<input type="checkbox"/>	x	<input type="checkbox"/>
	Santé génésique, de la mère, du nouveau-né et de l'enfant	x	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Marqueurs de Rio	Non ciblé	Objectif important	Objectif principal
	Diversité biologique	x	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Lutte contre la désertification	x	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Atténuation du changement climatique	x	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Adaptation au changement climatique	x	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9. Programmes phares thématiques «Biens publics mondiaux et défis qui les accompagnent»	Non Applicable			
10. Objectifs de développement durable (ODDs)	ODD 2 "éliminer la faim, assurer la sécurité alimentaire, améliorer la nutrition et promouvoir une agriculture durable"			

RESUME

Le présent document-action concerne un financement complémentaire à la convention de financement FED/2012/023-241 nécessaire pour le franchissement du bas-fond de Womey sur la commune d'Abomey-Calavi au Bénin. Le projet va permettre le désenclavement des populations péri-urbaines et rurales des arrondissements de Godomey, Togba et Abomey Calavi. Il est inscrit au titre de la composante "désenclavement" du volet "développement d'une agriculture durable" du Programme Indicatif National du 11^e FED.

Il concerne la réalisation d'un ouvrage d'art à deux voies de circulation, en structure mixte acier béton sur fondations profondes en pieux métalliques forés d'une profondeur moyenne de 60 mètres-linéaires pour une portée totale de 324 ml, ainsi que les voies d'accès de part et d'autre sur 200 ml.

Les voies d'accès permettant de relier l'ouvrage aux corridors route nationale inter-Etats 1 (RNIE1) et route nationale inter-Etats (RNIE2) sont réalisées par le gouvernement béninois sur financement Banque ouest-africaine de développement pour un linéaire total de 1.100 ml.

Les études de faisabilité tant techniques qu'environnementales et socioéconomiques ont été réalisées par actualisation des premières études réalisées en 2013. Le budget disponible dans le cadre de la convention de financement FED/2012/023-241 permet de couvrir uniquement un pont à une voie de circulation alors que les études de trafic confirment la nécessité d'un pont à double voie de circulation avec 4.000 véhicules à 4 roues et 30.000 motos par jours à la mise en service.

L'ouvrage a été évalué à 8 000 000 EUR de travaux dans une configuration à deux voies de circulation, ce qui implique un renfort budgétaire de 5 000 000 EUR.

Le projet de franchissement présente une solide justification économique, il contribue au désenclavement de populations encore mal desservies, dans le périmètre de la ville d'Abomey-Calavi. Il contribue au désenclavement des zones de production agricole

périurbaine, à l'accès aux quartiers périphériques et facilite le transport des denrées vers les zones de commercialisation (marchés) et de consommation.

1 CONTEXTE

1.1 Contexte national

Le Bénin, pays côtier d'Afrique de l'Ouest peuplé de plus de 10 millions d'habitants avec une superficie de 114 763 km² et 125 km de côte sur l'océan atlantique relève des Pays les Moins Avancés (PMA). Classé au 166^e rang sur 187 pays avec un indicateur du développement humain (IDH) de 0,480 en 2014, sa population est estimée en 2013 à 10,32 millions d'habitants dont 44,5% de jeunes de moins de 15 ans.

Avec un Produit intérieur brut (PIB) estimé à 8,4 milliards de dollars en 2015, il mise beaucoup sur sa position stratégique de porte d'accès au Nigéria et aux pays enclavés de l'hinterland. Malgré sa dominance fortement agricole (32% du PIB, 70% de la population active) et l'importance de la filière coton, le Bénin reste une terre de transit et de réexportation², vulnérable à l'impact de la politique commerciale du Nigéria. L'économie béninoise est peu diversifiée et peu compétitive. Le Bénin reste donc un pays à faible développement et dont le taux de croissance économique estimé à 5% ne suffit pas pour compenser le taux de croissance démographique, supérieur à 3%, qui est l'un des plus élevés de la région, diminuant par conséquent les performances visées de réduction de la pauvreté. La situation de pauvreté au Bénin demeure préoccupante avec une aggravation de près de quatre points de pourcentage de la pauvreté monétaire (de 36,2% à 40,1%), et un recul de la pauvreté non monétaire (de 30,2% à 29,4%) entre 2011 et 2015.

Sur les dix dernières années, le secteur "tertiaire" contribue en moyenne à 36% du PIB béninois, parmi ces services on retrouve les transports et communications pour un peu plus de 10% du PIB national en 2013.

1.1.1 Evaluation de la politique publique et cadre stratégique de l'UE

Transport

La stratégie sectorielle des transports 2014/2018 est une continuité de la stratégie sectorielle poursuivie sur le période 2007/2011. La vision à long terme du Gouvernement est de faire évoluer le Bénin vers une plateforme de services logistiques et d'exportation en dotant le pays, entre autres, d'un système intégré d'infrastructures et de services de transport performants. Il s'agit de faire du pays d'ici 2025 une plateforme régionale de négoce et de services à forte valeur ajoutée s'appuyant sur des équipements à la fois de transport, de commerce et de logistique, comme le port de Cotonou et un réseau de transport multimodal.

Ces dernières années des partenaires techniques et financiers comme la Banque Mondiale, la Chine et les banques de développement régionales (BOAD et Banque africaine de développement) sont venus accompagner le Bénin dans la réalisation des projets routiers alors que l'UE a choisi de quitter ce secteur sur base du constat d'un déficit d'entretien des routes existantes et d'un contrôle insuffisant de la charge à l'essieu des poids-lourds³.

Un des axes stratégiques retenus est le développement des infrastructures de transport rural et des moyens intermédiaires de transport dans le cadre de la Stratégie nationale du transport rural (SNTR). Basée sur une maîtrise d'ouvrage communale, elle vise à favoriser l'accessibilité et la mobilité en milieu rural et améliorer les conditions de vie en milieu rural.

² L'activité du port de Cotonou représente plus de 60% du PIB.

³ Ce constat est d'ailleurs d'envergure régionale. Il n'en reste pas moins que de nombreux projets routiers ont été menés par l'Union Européen avec succès depuis de nombreuses années; On peut citer la réhabilitation de la route Banikoara/Kandi, celle de la sortie Nord-Ouest de Cotonou et de la route Parakou/Béroubouay pour les plus récents.

Agriculture

En 2011 le gouvernement béninois a adopté un Programme stratégique de relance du secteur agricole (PSRSA) qui constitue le cadre sectoriel de référence en ce qui concerne l'agriculture l'élevage et la pêche. La stratégie cible 13 filières⁴ agricoles en s'appuyant sur 9 axes d'intervention⁵. Le PSRSA constitue une politique publique pertinente, essentielle pour le développement socio-économique du Bénin puisque 60% de la population tire ses revenus de l'agriculture. La faiblesse de sa mise en œuvre rend la politique encore peu opérationnelle.

Décentralisation

En 2009 a été adoptée la Politique nationale de décentralisation (PONADEC). 77 communes réparties dans 12 départements disposent de compétences "propres" concernant notamment le développement local, l'aménagement de l'habitat et urbanisme; les infrastructures, équipements et transports; l'environnement; les services marchands et investissements économiques avec les infrastructures et équipements communaux (santé, éducation, transport, eau, assainissement et déchets, infrastructures marchandes). Elles disposent également de compétences "partagées" avec l'Etat en matière, entre autres, d'enseignement primaire et maternel, d'alphabétisation et d'éducation des adultes, de santé, d'action sociale et culturelle, de promotion des langues nationales, de protection des ressources naturelles. Elles ont également des compétences "déléguées" par l'Etat, notamment celles de l'état civil, de la police administrative et de la sécurité. En mai 2015, les élections communales reportées depuis 2013 ont pu conduire à un renouvellement de l'ensemble des conseils communaux élus pour une période de 6 ans.

Cadre stratégique Union Européenne

Le Programme indicatif national (PIN) du 11^e FED, pour la période 2014/2020 comprend trois secteurs de concentration et un budget support et appui à la société civile.

1. La promotion de la bonne gouvernance et de la réforme de l'Etat.	184 000 000 EUR
2. Le développement durable du secteur agricole.	80 000 000 EUR
3. L'accès à une énergie moderne et durable pour tous.	80 000 000 EUR
4. Société Civile et appui	28 000 000 EUR
Total	372 000 000 EUR

Lors de l'élaboration du PIN 11^e FED, la stratégie retenue a conduit à quitter le secteur des infrastructures de transport. Le présent projet est explicitement indiqué dans la stratégie 11^e FED à la demande de la partie béninoise est présenté dans le cadre du secteur de concentration **développement durable du secteur agricole**, au titre de l'objectif OS2 (*Transformation et commercialisation des produits agricoles par les Très petite entreprise et petite et moyenne entreprise (TPE, PME) et coopératives de producteurs et productrices*) et du résultat R3 (*Les infrastructures de transport rural sont améliorées*). Il participe à une stratégie de sortie du secteur transport, avec un portefeuille d'études techniques et stratégiques

⁴ Les filières sont maïs, riz, igname, manioc, cultures maraîchères, anacarde, palmier à huile, ananas, coton, viande, lait, œuf, poissons/crevettes

⁵ Les 9 stratégies concernent 1) les semences, 2) les intrants, 3) la mécanisation, 4) le financement, 5) le savoir & les innovations, 6) les aménagements agricoles, 7) le foncier, 8) l'accès aux marchés, et 9) la professionnalisation des exploitations agricoles de type familial et la promotion des grandes exploitations et de l'entrepreneuriat agricole.

prioritaires permettant au Bénin de disposer de dossiers techniques et stratégiques pour supporter la politique transport⁶ à financer par d'autres partenaires.

Le présent projet facilite les activités commerciales locales et régionales dans la commune de Calavi et à ce titre doit être considéré comme faisant partie du Programme de l'accord de partenariat économique pour le développement (PAPED) en Afrique de l'Ouest.

Le projet contribue également au Plan d'action sur l'égalité femmes-hommes 2016-20 (GAP2) par un meilleur accès aux services socioéconomiques dans la commune et des conditions de mobilité améliorées pour les femmes qui assurent les activités de commercialisation agricole.

1.1.2 Analyse des parties prenantes

Les parties prenantes à la mise en œuvre de ce projet sont:

- La mairie d'Abomey Calavi,
- Les populations concernées
- Les usagers de la voie
- Les riverains

D'un point de vue institutionnel, la mairie d'Abomey-Calavi, promoteur du projet et ses arrondissements concernés, Godomey, Togba et Abomey Calavi veulent développer les infrastructures structurantes sur leur territoire.

Les bénéficiaires du projet sont les suivants:

- Les populations d'Abomey-Calavi, particulièrement les 160 000 personnes vivant dans les villages et quartiers de arrondissements directement concernés⁷ qui vont voir leur mobilité améliorée et bénéficier d'un meilleur accès aux services de base (administrations, écoles, santé,...)
- Les usagers de la voie qui vont pouvoir en tirer un bénéfice direct en mobilité et en productivité (déplacements rendus plus faciles et plus rapides) dont l'activité va être augmentée et enrichie (production transformation et commercialisation agricole, achat et ventes de biens et de service, consommation plus facile et transit entre les deux zones de marché),
- Les groupes sociaux additionnels comme les usagers de la digue déjà existante (piétons ou zemhidjans, pour des accès aux écoles, aux dispensaires de santé voire aux services sociaux éloignés)

Les riverains du site retenu pour le franchissement ne sont pas touchés par des expropriations liées au projet. Ils constituent un groupe de bénéficiaires indirects au travers de la valorisation foncière des parcelles désenclavées.

⁶ Trois contrats de service pour des études routières "classiques" (sur différents tronçons), d'entretien périodique (section Bohicon/Parakou) et de caractère stratégique (schéma d'entretien périodique sur les 2 200 km du réseau classé béninois et schéma directeur du grand Cotonou) ont été signés fin 2015, financés par la ligne "réalisation d'études spécifiques dans le secteur des transports" de la Convention de financement 023-241

⁷ Le projet est localisé à l'interface des arrondissements de Godomey, Togba et Abomey Calavi. Particulièrement il relie les quartiers de Cocotomey au sud de la lagune et de Togoudo et Houeto au nord.

1.1.3 Domaines d'appui prioritaires/analyse des problèmes

Abomey Calavi espace d'expansion de l'agglomération

A l'instar de l'ensemble du département de l'Atlantique dont elle constitue le chef-lieu, la commune d'Abomey-Calavi, a vu ces dix dernières années sa population croître fortement⁸ pour atteindre 656 000 habitants⁹. Sur le plan territorial et démographique, Abomey Calavi constitue le seul espace disponible pour l'expansion urbaine de l'agglomération qui est bloquée sur une bande de terre entre le lac Nokoue et le littoral. Dans les faits, les deux villes constituent le noyau d'une conurbation qui continue de se développer autour de la lagune de Nokoué.

Abomey Calavi commune rurale et agricole

Abomey reste cependant une commune encore peu aménagée, rurale et enclavée, avec un très fort développement de l'habitat non maîtrisé, particulièrement le long des corridors routiers RN11 et RN12. 74% de la population vivent dans les centres urbains et 26% dans les milieux ruraux. La population reste très inégalement répartie dans les soixante-dix villages et quartiers répartis sur neuf arrondissements qui constituent la commune. L'arrondissement de Godomey concentre à lui seul près de la moitié de la population de toute la commune alors que les arrondissements de Togba et de Kpanroun sont encore très peu peuplés.

Sur le plan agricole, la commune "nourrit" la capitale particulièrement sur le plan végétal et le petit bétail¹⁰. La campagne 2014/2015 a concerné une surface emblavée de 21 000 Ha et une production de 224 000 tonnes. La production est en progression importante au cours de 5 dernières années¹¹. Les principales cultures concernent les céréales et tubercules ainsi qu'une forte production maraîchère en produits frais, fruits et légumes du fait de la proximité géographique de la capitale. Des activités de transformation concernent particulièrement la production du gari, la production d'huile rouge, la production et conservation des purées de tomate et des ateliers de provenderie. Ces activités sont périodiques à cause des cycles ou périodes de récolte des cultures. Elles sont consommatrices de la main d'œuvre et occupent essentiellement les femmes qui en retirent l'essentiel de leur revenu.

Cependant l'accessibilité reste un facteur limitant pour l'accès aux intrants, le développement des activités de production, de transformation et de commercialisation dans les parties enclavées de la commune.

Lagune de Djonou enclave majeure au développement de la commune

La lagune de Djonou constitue le cœur hydrologique de la commune. Elle draine l'ensemble de la Commune et constitue l'espace tampon d'écoulement des eaux de pluie vers le lac Nokoue. Elle permet un transport traditionnel par barges ou pirogues entre les quartiers, mais constitue une contrainte forte aux déplacements et une enclave physique qui limite le territoire

⁸ Accroissement de la population de la commune de 7% par an (!) entre recensement Recensement général de la population et de l'habitat (RGPH) 2002 et RGPH 2013

⁹ Le recensement général de la population réalisé en 2013 comptabilise 656.000 habitants, soit 47% de la population du département et 40% de l'agglomération regroupant Cotonou, Ouidah, Seme-Kpodji et Abomey Calavi

¹⁰ Les activités de pêche dans le lac Nokoue et sur la façade maritime sont également développées dans la commune mais ne concernent pas la zone directement impactée par le projet

¹¹ Avec plus 30% de surface emblavée et plus 66% de production entre 2010 et 2015

accessible et utilisable pour les activités et l'occupation humaines. Au niveau du site de Womey, une digue sommaire permettant le franchissement à pied et à moto a été aménagée au fil des saisons. Elle supporte un trafic important¹² mais reste difficilement praticable et dangereuse en saison des pluies. Elle est régulièrement coupée lors d'inondations et nécessite un entretien permanent.

Si l'on considère l'activité et l'économie des arrondissements d'Abomey-Calavi directement concernés, on s'aperçoit que la lagune constitue une enclave physique importante et un obstacle de taille pour:

- Les liaisons économiques entre le marché secondaire de Womey et principal de Tokpa,
- La desserte et l'accès quotidien aux installations scolaires (école primaire publique) de Womé Yenawa et collège d'enseignement général (CEG) Cocotomey) et sanitaires (CS de Womey)
- L'évacuation des produits agricoles des zones de production péri urbaine vers celles de commercialisation et de consommation

Au niveau de la zone d'influence directe, le projet dessert une population estimée à plus de 160 000 personnes. Il contribue à faciliter l'accès aux arrondissements de Godomey, Togpa et Abomey Calavi et facilite la mobilité et l'évacuation vers les marchés principaux de la production agricole de la partie rurale de la commune d'Abomey Calavi et de l'ensemble du département de l'Atlantique.

¹² Actuellement plus de 2.000 piétons quotidiens dont 200 avec charge et 7 000 motos par jour

2 RISQUES ET HYPOTHESES

Risques	Niveau de risque	Mesures d'atténuation
Qualité technique insuffisante de l'ouvrage	Faible (après actualisation études)	Garantir la qualité des études, réalisation des investigations géotechniques suffisantes Assurer des références techniques spécifiques lors de l'appel d'offre dans une contractualisation performante Suivi et contrôle des travaux
Rejet du projet par les populations	Faible	Les populations sont favorables au projet Prise en compte des demandes de la population au cours des études d'impact socio-environnemental
Inscription de l'aménagement des voiries d'accès dans le programme Bénin/BOAD adopté en 2014	Faible	Engagement confirmé par l'intégration dans un programme plus global (accord de prêt 2014067/PR BN 2014 25 00 du 27 septembre 2014 signé par le Bénin avec la BOAD)
Hypothèses		
<ul style="list-style-type: none"> • Volonté claire du gouvernement du Bénin et de la Mairie de Abomey Calavi • Acceptation des populations riveraines – qui semblent très demandeuses à la fois d'un itinéraire alternatif à l'échangeur RNIE1/RNIE2 régulièrement embouteillé aux heures de pointe et d'un itinéraire direct sur la section Cocotomey/Womey 		

3 ENSEIGNEMENTS TIRES, COMPLEMENTARITE ET QUESTIONS TRANSVERSALES

3.1 Enseignements tirés

Le présent projet a tiré parti des enseignements tirés des projets d'infrastructures réalisés antérieurement, particulièrement concernant la qualité nécessaire des études de faisabilité qui ont été actualisées avec précision. Le franchissement du bas fond de Womey est une continuité naturelle du projet de Sortie Nord-Ouest de Cotonou (partie du corridor RNIE2) terminé en 2011 pour lequel l'évaluation ex post réalisée en 2015 montrait à la fois un impact très positif et un début de saturation du boulevard seulement quatre ans après sa mise en service. L'ouverture du pont va contribuer à séparer le trafic de desserte dans Calavi du trafic de transit et fluidifier l'usage du boulevard aux heures de pointe.

3.2 Complémentarité, synergie et coordination des donateurs

Complémentarité globale

Le présent projet constitue une infrastructure structurante et prioritaire dans la commune de Abomey Calavi. A ce titre il est complémentaire aux programmes de décentralisation¹³ supportés par l'UE. Au travers du désenclavement et de la mobilité améliorée dans la commune, il participe également au renforcement de la productivité agricole dans la commune et contribue ainsi à une performance accrue des volets conseil agricole et accès au crédit en formulation sur le 11^e FED agriculture durable.

Complémentarité avec les actions existantes dans la commune de Abomey Calavi

Abomey-Calavi accueille ces dernières années plusieurs projets d'investissement financés par l'Union européenne comme l'approvisionnement en eau potable¹⁴, l'électrification rurale dans le département de l'Atlantique¹⁵ ou l'implantation du bâtiment du Centre d'Information et de Communication du West African Power Pool (WAPP)¹⁶.

3.3 Questions transversales

Le désenclavement et la mobilité des biens et des personnes ont des effets induits importants sur l'accès aux soins de santé et sur la commercialisation des produits vivriers. Le présent projet contribue au développement local de la commune périurbaine, il bénéficiera aux populations vulnérables vivant dans des zones enclavées et en particulier aux femmes et aux enfants en facilitant l'accès à toutes les infrastructures sociales (lieux de production, marchés, écoles, équipements sanitaires) et en facilitant les tâches de transport manuel des produits agricoles (2 000 piétons dont 200 avec charge par jour) qui sont associées aux activités de commercialisation agricole généralement dévolues aux femmes.

La sécurité routière est intégrée dans la conception du projet et dans l'exploitation de l'ouvrage avec la prise en compte du nombre important de deux-roues.

Le fonctionnement de l'ouvrage ne créera pas de nuisance importante au niveau environnemental. La section hydraulique permet un écoulement sans contrainte des eaux de la lagune. La prise en compte des aspects environnementaux est également assurée notamment au cours des travaux avec des clauses contractuelles spécifiques concernant la protection des riverains, la gestion des déchets et des résidus, la remise en état des installations, la circulation sous chantier, etc.

Les éléments principaux de l'enquête sociale et environnementale sont repris en annexe 4.

4 DESCRIPTION DE L'ACTION

4.1 Objectifs/résultats

Ce programme s'inscrit dans l'Agenda 2030 de développement durable des Nations Unies. Il contribue principalement à atteindre progressivement les cibles des Objectifs de développement durable (ODD) 2 "éliminer la faim, assurer la sécurité alimentaire, améliorer

¹³ 2011/022-015 Programme Appui au Développement Local PADL mis en oeuvre sur la période 2012-2015 et composante décentralisation en préparation dans le volet gouvernance du 11^e FED

¹⁴ Projet SONEB de 36 000 000 EUR, dont une contribution UE de 18 000 000 EUR, qui couvre les besoins en eau pour la conurbation Cotonou/Abomey-Calavi

¹⁵ Projet de renforcement des réseaux de la SBEE et d'électrification du département de l'Atlantique, mis en oeuvre par l'AFD, 65 000 000 EUR dont 20 000 000 EUR de l'Union Européen et 18 000 000 EUR de la Banque européenne d'investissement (BEI) pour le bénéfice de 33 000 nouveaux ménages dans la partie péri-urbaine de l'agglomération

¹⁶ Projet régional du West African Power Pool (Wapp) de 30 000 000 EUR pour l'interconnexion régionale des réseaux électriques

la nutrition et promouvoir une agriculture durable". Cela n'implique pas d'engagement de la part du Bénin qui bénéficie de ce programme.

Objectif global

L'objectif global de ce programme est de soutenir la croissance économique dans l'agglomération de Cotonou, particulièrement dans la Commune de Abomey Calavi.

Objectif spécifique

L'objectif spécifique est le désenclavement de la commune d'Abomey-Calavi, plus particulièrement dans les arrondissements de Godomey, Togba et Abomey Calavi.

Résultats

Le principal résultat du projet concerne le franchissement du bas-fond de Womey avec un ouvrage d'art moderne adapté au trafic (via un renforcement financier de la Convention de financement 023-241).

L'ouvrage retenu est un pont à deux voies de circulation plus trottoirs. C'est un pont mixte hourdi béton sur poutres métalliques d'une portée totale de 324 m en trois travées solidarisées par pas de 108m. Chaque tablier est composé de trois travées continues de 32, 44 et 32m. L'ouvrage est supporté par 8 piles et 2 culées. Chaque appui est constitué par un chevêtre sur pile fondé sur un ensemble de 6 pieux métalliques battus d'une profondeur moyenne de 60m solidarisés par une semelle. La description technique de l'ouvrage est reprise en annexe 3.

4.2 Principales activités

L'activité principale concerne la réalisation des marchés de travaux pour la construction d'un pont à deux voies de circulation et de ses rampes d'accès.

La surveillance des travaux est réalisée dans le cadre de la convention de financement n° 23241

4.3 Logique d'intervention

La logique d'intervention est de construire un ouvrage définitif pour permettre une circulation naturelle et sécurisée entre les deux berges de la lagune.

Le projet est réalisé au travers de deux contrats l'un de travaux pour la construction du pont et l'autre de service pour la surveillance et le contrôle du chantier. Le présent financement ne concerne que le contrat de travaux.

Le projet ne prévoit pas de subvention ni de devis programme.

La justification technique et socioéconomique du projet est basée sur les campagnes de comptage réalisées en 2013 et 2016. Le trafic moyen journalier à la mise en service de l'ouvrage est estimé à **30 000 deux-roues et 4 000 véhicules dont 50 poids lourds**¹⁷. L'évaluation économique du projet est positive. Le Taux de rentabilité interne (TRI) pour le projet regroupant le pont les rampes et la route d'accès sur un linéaire total de 1,8km est de **16,9%** avec une Valeur Actualisée Net (VAN) en 2038 également largement positive de 4 400 000 EUR . Les tests de sensibilité (trafic -20% & investissement +20%) donnent un TRI à 15,9%. Les éléments essentiels de l'étude économique sont repris en **annexe 4**.

¹⁷ Le trafic brut constaté sur la digue existante est de 2.200 piétons et de 7.000 motos par jour.

5 MISE EN OEUVRE

5.1 Convention de Financement

Pour mettre en œuvre la présente action, il est envisagé de conclure une convention de financement avec le pays partenaire, tel que prévu à l'article 17 de l'annexe IV de l'accord de partenariat entre les membres du groupe des États d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique et l'UE (ACP-UE)¹⁸.

5.2 Période indicative de mise en œuvre

La période indicative de mise en œuvre opérationnelle de la présente action, au cours de laquelle les activités décrites à la section 4.2 seront menées et les contrats et accords correspondants seront mis en œuvre, est de 48 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 et les contrats et accords concernés; les modifications apportées à la présente décision constituent des modifications non substantielles au sens de l'article 9, paragraphe 4, de l'annexe du règlement (UE) 2015/322.

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

Non applicable

5.4 Modalités de mise en œuvre

5.4.1. Gestion indirecte avec le pays partenaire

La présente action ayant pour objectif le désenclavement de la commune d'Abomey Calavi peut être mise en œuvre en gestion indirecte avec le gouvernement du Bénin conformément à l'article 58, paragraphe 1, point c), du règlement (UE, Euratom) n° 966/2012 applicable en vertu de l'article 17 de l'annexe du règlement (UE) 2015/323 conformément aux modalités suivantes:

Le pays partenaire agit en tant que pouvoir adjudicateur dans le cadre des procédures de passation de marchés et d'octroi de subventions. La Commission procède 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.

Conformément à l'article 190, paragraphe 2, point b), du règlement (UE, Euratom) n° 966/2012 et l'article 262, paragraphe 3, du règlement délégué (UE) n° 1268/2012 applicable en vertu de l'article 36 du règlement (UE) 2015/323 et l'article 19 c, paragraphe 1, de l'annexe IV de l'accord de partenariat ACP-UE, le pays partenaire applique les règles de passation de marchés établies à la deuxième partie, titre IV, chapitre 3, du règlement (UE, Euratom) n° 966/2012. Ces règles, ainsi que les règles applicables aux procédures d'octroi de subventions conformément à l'article 193 du règlement (UE, Euratom) n° 966/2012 applicable en vertu de l'article 17 de l'annexe du règlement (UE) 2015/323, seront fixées dans la convention de financement conclue avec le pays partenaire.

¹⁸ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=URISERV%3Ar12101>

5.5 Champ d'application de l'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 conformément à l'article 22, paragraphe 1, point b), de l'annexe IV de l'accord de partenariat ACP-UE en cas d'urgence ou d'indisponibilité de produits et services sur les marchés des pays concernés, ou dans d'autres cas dûment justifiés si l'application des règles d'éligibilité risque de rendre la réalisation de la présente action impossible ou excessivement difficile.

5.6 Budget indicatif

	Contribution de l'UE (en EUR)
Franchissement du bas fond de Womey	
Travaux ouvrage de franchissement	5 000 000 00
Supervision des travaux	
Aménagement des voies d'accès	
5.9 Evaluation, 5.10 Audit*	0,00
5.11 Communication et visibilité*	0,00
Provision pour imprévus*	0,00
Total	5 000 000,00

* L'imputation des dépenses correspondantes se fera sur une autre décision de financement.

5.7 Structure organisationnelle et responsabilités

Le maître d'ouvrage "autorité contractante" du projet est l'Ordonnateur National.

Le Maître d'œuvre est le Ministère des Travaux Publics et des Transports, représenté par la DGTP (Direction Générale des travaux publics).

Un comité de pilotage est mis en place pour assurer la coordination du projet. Le comité de pilotage du projet est composé:

- d'un représentant du maître d'ouvrage, l'Ordonnateur National du FED,

- d'un représentant du maître d'œuvre, le Ministère des Travaux Publics et des Transports,
- d'un représentant de la Commune de Abomey Calavi,
- d'un représentant de la Délégation de l'Union européenne,

Le comité de pilotage qui sera présidé par le Maître d'œuvre se réunira trimestriellement.

5.8 Suivi des résultats 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 de mise en œuvre. À cette fin, le partenaire de mise en œuvre doit établir un système de suivi interne, technique et financier permanent pour l'action et élaborer régulièrement des rapports d'avancement (au moins une fois par an) et des rapports finaux. Chaque rapport rendra compte avec précision de la mise en œuvre de l'action, des difficultés rencontrées, des changements mis en place, ainsi que des résultats obtenus (réalisations et effets directs), mesurés par rapport aux indicateurs correspondants, en utilisant comme référence la matrice du cadre logique (pour la modalité de projet) ou la liste d'indicateurs de résultat (pour l'appui budgétaire). Le rapport sera présenté de manière à permettre le suivi des moyens envisagés et employés et des modalités budgétaires de l'action. Le rapport final, narratif et financier, couvrira toute la période de mise en œuvre de l'action.

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).

5.9 Evaluation

Eu égard à l'importance et à la nature de l'action, il sera procédé à une évaluation finale, et éventuellement ex post de la présente action ou de ses composantes par l'intermédiaire de consultants indépendants.

Ces deux évaluations (finale et ex post éventuelle) seront réalisées en tenant compte en particulier du fait que la présente action doit nourrir les études stratégiques d'aménagement de transport du grand Cotonou, la traversée du bas-fond de Womey venant de fait constituer un maillon futur du réseau routier maillé de cette agglomération. L'imputation des dépenses correspondantes se fera sur une autre décision de financement.

La Commission informera le partenaire de la mise en œuvre au moins deux mois avant les dates envisagées pour les missions d'évaluation. Le partenaire de mise en œuvre collaborera de manière efficace et effective avec les experts en charge de l'évaluation, notamment en leur fournissant l'ensemble des informations et documents nécessaires et en leur assurant l'accès aux locaux et activités du projet.

Les rapports d'évaluation seront communiqués au pays partenaire et aux autres parties prenantes clés. Le partenaire de mise en œuvre et la Commission analyseront les conclusions et les recommandations des évaluations et décideront d'un commun accord, le cas échéant en accord avec le pays partenaire, des actions de suivi à mener et de toute adaptation nécessaire et notamment, s'il y a lieu, de la réorientation du projet.

À titre indicatif, il sera conclu deux marchés de services d'évaluation en 2018 et 2020 sur une autre convention de financement.

5.10 Audit

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.

À titre indicatif, il pourra être conclu un marché de services d'audit au titre d'un contrat-cadre qui sera imputé sur une autre décision de financement en 2017.

5.11 Communication et visibilité

La communication et la visibilité de l'UE constituent des obligations légales pour toutes les actions extérieures financées par l'UE.

Pour la présente action, il y a lieu de prévoir des mesures de communication et de visibilité qui seront établies, au début de la mise en œuvre, sur la base d'un plan d'action spécifique dans ce domaine et financées sur le budget d'une autre convention de financement.

En ce qui concerne les obligations légales en matière de communication et de visibilité, les mesures seront mises en œuvre par la Commission, le pays partenaire, les contractants, les bénéficiaires de subvention et/ou les entités en charge. Des obligations contractuelles adaptées seront respectivement prévues dans la convention de financement, les marchés, les contrats de subvention et les conventions de délégation.

Le plan de communication et de visibilité de l'action ainsi que les obligations contractuelles adaptées seront établis sur la base du manuel de communication et de visibilité pour les actions extérieures de l'Union européenne.

Les actions de visibilité et de communication seront mises en œuvre à partir d'une autre décision de financement pour une réalisation à la mise en service de l'ouvrage en 2018.

6 PRE-CONDITIONS

Non Applicable

ANNEXE 1 – MATRICE INDICATIVE DU CADRE LOGIQUE

Les activités, les produits escomptés et l'ensemble des indicateurs, avec leurs cibles et leurs valeurs de référence qui figurent dans la matrice du cadre logique sont fournis à titre indicatif et peuvent être mis à jour au cours de la mise en œuvre de l'action sans nécessiter la modification de la décision de financement. Quand il n'est pas possible de déterminer les produits d'une action durant la phase de formulation, des effets intermédiaires devraient être présentés et les produits définis au démarrage du programme et de ses composantes. La matrice indicative du cadre logique évoluera au cours de la durée de vie de l'action: des lignes supplémentaires seront insérées pour énumérer les activités, de même que des colonnes supplémentaires pour les objectifs intermédiaires (étapes) pour les indicateurs de produits et d'effets, s'il y a lieu, et pour suivre et rendre compte des résultats obtenus. Notez aussi que les indicateurs devraient être désagrégés par sexe quand il y a lieu.

	Chaîne des résultats	Indicateurs	Valeurs de référence (y compris année de référence)	Cibles (y compris année de référence)	Sources et moyens de vérification	Hypothèses
Objectif global: impact	L'objectif global est de soutenir la croissance dans l'agglomération de Cotonou, plus particulièrement la commune périurbaine d'Abomey-Calavi.	Population et taux de pauvreté Entreprises enregistrées			Recensement enquête modulaire intégrée sur les conditions de vie des ménages (EMICoV)/CCI Evaluation externe avant le projet (référence) puis ex post sur le périmètre concerné	
Objectif Spécifique: Effet directs	Désenclavement de la commune d'Abomey-Calavi, particulièrement dans les arrondissements de Godomey, Togba et Abomey Calavi	Trafic mesuré sur l'ouvrage : A la mise en service en 2018 30.000 motos + 4.000 véhicules par jour dont 50 PL	Trafics sur la digue existante (études actualisées donnent 7 000 motos et 2 200 piétons par jour) 2016	Trafics projetés à la mise en service (30 000 motos et 4. 000 véhicules par jour dont 50 PL) 2019	Evaluation externe à la mise en service puis ex- post	
Produits	Franchissement du bas-fond de Womey (via un renforcement financier de la Convention de Financement 023 241)	Le franchissement est en service sur base d'un ouvrage moderne adapté, avec des voies d'accès fonctionnelles permettant la circulation des piétons, motos et véhicules légers et poids lourds.		Passation des contrats de travaux (et de leur surveillance) et mise en œuvre selon les procédures FED	Réception des travaux Mise en service et inauguration Evaluation externe	

Activités	Construction du pont de Womey et de ses voies d'accès (contrat travaux) Supervision et contrôle (contrat service)	Contrats signés puis exécutés		Procès-verbaux et levée des réserves éventuelles. Livraison de l'ouvrage et de la documentation "as built"	Rapport d'activité mission de contrôle Procès-verbaux de suivi Réception des travaux	
		Moyens Marché de travaux Marché de service			Coûts (en euros) Total : 8 000 000 (5 000 000 présente CF + 3 000 000 de la CF 023-241)	Conditions préalables Financement BOAD sur voies accès