



MINISTÈRE DU CADRE DE VIE
ET DES TRANSPORTS
EN CHARGE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
RÉPUBLIQUE DU BÉNIN

01 BP 3502 / 01 BP 3621 Cotonou
+229 21 31 29 12 / 21 31 50 58
mvt.infos@gouv.bj
www.cadredevie.gouv.bj

DIRECTION DE LA PLANIFICATION, DE L'ADMINISTRATION ET DES FINANCES

PLAN STRATEGIQUE 2025-2029 DU MINISTERE DU CADRE DE VIE ET DES TRANSPORTS EN CHARGE DU DEVELOPPEMENT DURABLE

Version définitive

Janvier 2025

[Signature]

TABLE DES MATIERES

AVANT-PROPOS	iv
LISTE DES SIGLES.....	v
LISTE DES TABLEAUX.....	1
LISTE DES GRAPHIQUES.....	2
RESUME EXECUTIF	3
QUELQUES CLARIFICATIONS CONCEPTUELLES.....	5
INTRODUCTION GENERALE	9
I. CONTEXTE GLOBAL ET DEMARCHE METHODOLOGIQUE D'ELABORATION DU PLAN STRATEGIQUE 2025-2029 DU MCVT	11
1.1 Contexte global	11
1.1.1 Contexte international et régional.....	11
1.1.2 Contexte national.....	12
1.1.3 Expérience du Ministère en matière de planification stratégique.....	13
1.2 Démarche méthodologique d'élaboration du plan stratégique 2025-2029 du MCVT.....	14
1.2.1 La phase préparatoire.....	15
1.2.2 La phase de rédaction	15
1.2.3 La phase de validation des livrables	16
1.2.4 La phase d'adoption du document	17
II. PROBLEMATIQUE DE DEVELOPPEMENT DU SECTEUR	17
III. DIAGNOSTIC STRATEGIQUE DES DIFFERENTS DOMAINES D'INTERVENTION DU MCVT	20
3.1 Gouvernance du secteur	21
3.1.1 Cadre institutionnel et organisationnel.....	21
3.1.2 Gestion des ressources humaines	23
3.1.3 Appui à la déconcentration et à la décentralisation.....	26
3.1.4 Situation des réformes.....	27
3.1.5 Mobilisation des ressources financières.....	28
3.1.6 Dispositif de suivi, du contrôle et de l'évaluation des interventions du secteur	31
3.2 Aménagement du territoire et Développement urbain.....	32
3.2.1 Aménagement du territoire	32
3.2.2 Urbanisme et assainissement du cadre de vie	33
3.3 Construction et Habitat.....	39
3.4 Environnement, changements climatiques et autres risques et catastrophes naturels.....	42

3.4.1	Gestion de l'Environnement	42
3.4.2	Changement climatique et autres risques et catastrophes naturelles.....	46
3.5	Biodiversité et ressources naturelles	49
3.5.1	Cadre juridique, institutionnel et organisationnel	49
3.5.2	Exploitation forestière.....	51
3.5.3	Sécurisation des forêts	53
3.5.4	Financement du sous-secteur forestier	53
3.6	Infrastructures et services de transports.....	55
3.6.1	Les infrastructures terrestres et aérien	56
3.6.2	Transport maritime et fluvio-lagunaire	66
IV.	ANALYSE SWOT	74
4.1	<i>Analyse des forces, faiblesses, opportunités et menaces</i>	<i>74</i>
4.2	<i>Problèmes majeurs.....</i>	<i>84</i>
4.3	<i>Défis et enjeux majeurs</i>	<i>84</i>
V-	CADRE STRATEGIQUE 2025-2029 DU MCVT	86
5.1	Fondements et principes directeurs	86
5.1.1	Fondements	86
5.1.1.1	Objectifs de Développement Durable et Agenda 2063 de l'Union Africaine.....	86
5.1.1.2	Accords Multilatéraux sur l'Environnement (AME)	86
5.1.1.3	Ambition d'aller vers la Vision Bénin 2025 Alafia.....	87
5.1.1.4	Plan National de Développement	87
5.1.1.5	Textes de lois.....	87
5.1.1.6	Politiques sectorielles	88
5.1.1.7	Programme d'Actions du Gouvernement 2021-2026.....	88
5.1.2	Principes.....	88
5.2	Raison d'être.....	89
5.3	Mission et vision.....	89
5.3.1	Rappel de la mission du MCVT	89
5.3.2	Enoncé de la vision.....	89
5.4	Changements attendus et hypothèses de réalisation	89
5.5	Orientations, objectifs et axes stratégiques du plan.....	92
5.5.1	Orientation stratégique n° 1 : Renforcement de la gouvernance du secteur	92
5.5.2	Orientation stratégique n° 2 : Amélioration de la gestion durable de l'environnement et de la biodiversité.....	94
5.5.3	Orientation stratégique n° 3 : Amélioration des infrastructures et des services de transport.	96
5.5.4	Orientation stratégique n° 4 : Renforcement de l'attractivité et de la compétitivité des établissements humains.	99
5.6	Synthèse du cadre stratégique.....	100
VI-	CADRE PROGRAMMATIQUE DU PLAN STRATEGIQUE.....	101

6.1 Synthèse du cadre programmatique	101
6.2 Cadres logiques des programmes	103
6.3 Plan d'actions.....	103
VII- MODALITES DE MIS EN ŒUVRE ET CONDITIONS DE SUCCES DU PLAN D'ACTION 2025-2029.....	124
7.1 Le cadre institutionnel de mise en œuvre du plan.....	124
7.1.1 Le niveau stratégique du cadre institutionnel.....	124
7.1.2 Le niveau opérationnel du cadre institutionnel	124
SOCIÉTÉ CIVILE/SECTEUR PRIVÉ	126
7.2 Le dispositif de suivi et de l'évaluation du plan	127
7.2.1 Stratégie de dissémination du plan	127
7.2.2 Dispositif de suivi et d'évaluation	128
7.2.3 Cadre de performance du secteur et mesures prises pour le renseignement des indicateurs retenus.....	128
7.3 Le mécanisme de financement du plan stratégique	135
7.3.1 Schéma de financement du plan.....	135
7.3.2 Stratégies de financement du plan.....	136
7.4 Principaux facteurs de succès et de risques	137
CONCLUSION	138
BIBLIOGRAPHIE	139
ANNEXES	140
ANNEXE 1 : Cadres logiques des programmes du plan.....	141
ANNEXE 2 : Termes de Référence.....	147
ANNEXE 3 : Outils de collecte	153

AVANT-PROPOS

Avec la détermination de nous tous, la culture de la planification de développement s'instaure progressivement dans le secteur "cadre de vie et transports". Après l'élaboration des précédents plans stratégiques, des documents de politique et de stratégie sectorielles ont été élaborés dans tous nos domaines d'intervention : construction, habitat et urbanisme, environnement et changement climatique, biodiversité et ressources naturelles, transports et infrastructures).

L'évaluation de ces documents révèle des résultats significatifs qu'il convient de renforcer afin de pérenniser les acquis et surtout de capitaliser sur les leçons apprises ; d'où l'intérêt de la présente mission d'élaboration du nouveau plan stratégique 2025-2029 du Ministère du Cadre de Vie et des Transports, en charge du Développement Durable (MCVT). Ce document a été élaboré avec l'implication de tous les acteurs pertinents : le gouvernement, la société civile, le secteur privé, les collectivités territoriales et les partenaires au développement.

Cette démarche intervient dans un contexte particulier marqué par l'accentuation du dérèglement climatique, les menaces de l'extrémisme violent, l'instabilité politique dans la sous-région, la post crise sanitaire du corona virus, les conflits internationaux qui amplifient la morosité économique et les tensions sur l'environnement. C'est un outil qui vise l'amélioration du cadre de vie et du système des transports au Bénin grâce à la transformation structurelle de l'économie sur les périodes de réforme.

Les enjeux et défis du secteur sont importants et se révèlent stimulants. L'atteinte des orientations stratégiques pendant le prochain quinquennat 2025-2029 doit reposer sur une collaboration soutenue avec nos partenaires mobilisés à nos côtés pour renforcer nos capacités de mobilisation des ressources financières ainsi que nos compétences pour garantir la mise en œuvre efficace des projets du plan d'actions.

J'exprime à tous les ouvriers zélés de cette aventure utile et palpitante ma sincère reconnaissance et du peuple béninois premier bénéficiaire des résultats de notre mission.



José TONATO
Ministre du Cadre de Vie et des Transports,
chargé du Développement Durable

LISTE DES SIGLES

AaGRs	:	Activités alternatives Génératrices de Revenus
ABE	:	Agence béninoise pour l'Environnement
AFD	:	Agence Française de Développement
A-L	:	Atlantique Littoral
AME	:	Accords Multilatéraux sur l'Environnement
ANAT	:	Agence Nationale de l'Aménagement du Territoire
AOF	:	Attributions, Organisation et Fonctionnement
APD	:	Avant-Projet Détaillé
BAD	:	Banque Africaine de Développement
BAI	:	Bureau d'Analyse et d'Investigation
BEI	:	Banque Européenne d'Investissements
BID	:	Banque Islamique de Développement
BIDC	:	Banque d'Investissement et de Développement de la CEDEAO
BOAD	:	Banque Ouest Africaine de Développement
CIF	:	Chef Inspection Forestière
COVID	:	Corona Virus Disease
CSECPP	:	Cellule de Suivi Evaluation et Capitalisation des Programmes et Projets
CSPEF	:	Cellule de Suivi des Programmes Economiques et Financiers
DAF	:	Direction de l'Administration et des Finances
DAO	:	Dossier d'Appel d'Offres
DAPMF	:	Direction des Affaires Portuaires, Maritimes et Fluvio-lagunaires
DAT	:	Délégation de l'Aménagement du Territoire
DDCVT	:	Direction Départementale du Cadre de Vie et des Transports, en charge du Développement Durable
DPAF	:	Direction de la Planification, de l'Administration et des Finances
DEPONAT	:	Déclaration de Politique Nationale d'Aménagement du Territoire

DGE	:	Direction Générale de l'Economie
DGB	:	Direction Générale du Budget
DGCS	:	Direction Générale de la Coordination et de Suivi
DGDU	:	Direction Générale du Développement Urbain
DGEC	:	Direction Générale de l'Environnement et du Climat
DGEFC	:	Direction Générale des Eaux, Forêts et Chasses
DGPD	:	Direction Générale des Politiques de Développement
DGPSIP	:	Direction Générale de la Programmation et du Suivi des Investissements Publics
DPPD	:	Document de Programmation Pluriannuelle des Dépenses
DSI	:	Direction des Systèmes d'Information
DTTA	:	Direction des Transports Terrestre et Aérien
EIES	:	Etudes d'Impact Environnemental et Social
FADeC	:	Fonds d'Appui au Développement des Communes
FCFA	:	Franc de la Communauté Française de l'Afrique
FNEC	:	Fonds National pour l'Environnement et le Climat
GIZ	:	Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit
FSOA	:	Fondation des Savanes Ouest-Africaines
IEC	:	Information Education et Communication
IF	:	Inspection Forestière
IGN	:	Institut Géographique National
IGM	:	Inspection Générale du Ministère
M-C	:	Mono-Coffo
MCA	:	Millennium Challenge Account
MCVDD	:	Ministère du Cadre de Vie et du Développement Durable
MCVT	:	Ministère du Cadre de Vie et des Transports en charge du développement durable

MEGCCRPRNF	Ministre de l'Environnement Chargé de la Gestion des Changements Climatiques, du Reboisement et de la Protection des Ressources Naturelles et Forestières
MEHU	: Ministère de l'Environnement, de l'Habitat et de l'Urbanisme
MIT	: Ministère des Infrastructures et des Transports
MOD	: Maîtrise d'Ouvrage Délégué
MUHRFLEC	: Ministère de l'Urbanisme, de l'Habitat, de la Réforme Foncière et de la Lutte contre l'Erosion Côtière.
ND	: Non Défini
OCDE	: Organisation de Coopération et de Développement Economiques
ODD	: Objectifs de Développement Durable
ONAB	: Office National du Bois
ONG	: Organisation Non Gouvernementale
PAC	: Port Autonome de Cotonou
PAG	: Programme d'Actions du Gouvernement
PAP	: Projet Annuel de Performance
PC2D	: Programme de Croissance pour le Développement Durable
P2D	: Plan de Déconcentration et de Décentralisation
PF	: Point Focal
PND	: Plan National de Développement
PPP	: Partenariat Public Privé
PAPC	: Programme d'Assainissement Pluvial de la ville de Cotonou
PAURAD	: Projet d'Aménagement Urbain et d'Appui à la Décentralisation
PDA	: Pôles de Développement Agricole
PDU	: Plan de Développement Urbain
PEC	: Programme Environnement et Climat
PEFC	: Programme Eaux, Forêts et Chasse
PGFTR	: Projet de Gestion des Forêts et Terroirs Riverains
PH	: Programme Habitat

PIB	:	Produit Intérieur Brut
PEFC	:	Programme National de Gestion Durable des Ressources Naturelles
PME	:	Petites et Moyennes Entreprises
PNUD	:	Programme des Nations Unies pour le Développement
PMPMC	:	Projet de Modernisation de Principaux Marchés des Communes
PPBS	:	Planification, Programmation, Budgétisation et Suivi-Evaluation
PPM	:	Plan de Passation des Marchés
PPSS	:	Programme Pilotage et Soutien des Services
PRMP	:	Personne Responsable des Marchés Publics
PS	:	Plan Stratégique
PSSIE	:	Politique de Sécurité des Systèmes d'Information de l'Etat
PTA	:	Plan de Travail Annuel
SAB	:	Société des Aéroports du Bénin
SDAC	:	Schéma Directeur d'Aménagement Communal
SDI	:	Schéma Directeur Informatique
SGDS-SA	:	Société de Gestion des Déchets et de la Salubrité
SIGFiP	:	Système Informatisé de Gestion des Finances Publiques
SNAT	:	Schéma National d'Aménagement du territoire
SONAB	:	Société Nationale du Bois

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 2 : Evolution du personnel de l'ex-MIT de 2019 à 2023.....	25
Tableau 3 : Point de mise en œuvre des réformes du PAG 1 relevant du MCVT	27
Tableau 4 : Evolution du TEF et du TEP au niveau de l'ex-MCVDD	30
Tableau 5 : Evolution du TEF et de TEP au niveau de l'ex-MIT	30
Tableau 6 : Evolution des indicateurs de performance dans le sous-secteur aménagement du territoire et développement urbain.....	38
Tableau 7 : Evolution des indicateurs de performance dans le sous-secteur Construction et Habitat.....	41
Tableau 8 : Evolution des indicateurs de performance dans le sous-secteur de l'environnement et du climat.....	49
Tableau 10 : Evolution des recettes perçues de 2015 à 2022 (en FCFA)	54
Tableau 11 : Financement du secteur de 2015 à 2022	54
Tableau 9 : Evolution des indicateurs de performance dans le sous-secteur biodiversité et ressources naturelles.....	55
Tableau 12 : Répartition du réseau routier classé du Bénin	57
Tableau 13 : Répartition par année des accidents et des victimes	61
Tableau 14 : FORCES, FAIBLESSES, OPPORTUNITES ET MENACES DU MCVT	74
Tableau 15 : Cadre d'orientation stratégique.....	100
Tableau 16 : Matrice du cadre programmatique	101
Tableau 17 : Plan d'actions quinquennal du PS 2025-2029 du MCVT	103
Tableau 18 : Cadre de mesure de performance du secteur sur la période 2025-2029.....	129

LISTE DES GRAPHIQUES

Graphe 1: Taux de croissance annuel du PIB (%) démographique	18	Graphe 2 : Accroissement	
Graphe 3 : Evolution du budget de l'ex-MCVDD MIT	29	Graphe 4 : Evolution du budget de l'ex-	
Graphe 5 : Evolution du taux d'urbanisation au Bénin	34		
Graphe 6 : Evolution du volume du bois exporté de 1990 à 2020	51		
Graphe 7 : Contribution du secteur des transports au PIB 2012 à 2023	56		
Graphe 8 : Evolution de l'Indice d'état routier 2017 à 2020	59		
Graphe 9 : Evolution du trafic passagers à l'aéroport international de Cotonou 2019 à 2023	63		
Graphe 10 : Evolution du trafic global des navires commerciaux au port de Cotonou 1989- 2018	66		
Graphe 11 : Evolution du trafic global des marchandises au port de Cotonou 1980-2018..	67		
Graphe 12 : Modèle logique de la théorie due changement du Plan Stratégique 2025-2029 du MCVT	Erreur ! Signet non défini.		
Graphe 13 : Schéma du cadre institutionnel du plan stratégique 2025-2029 du MCVT	126		

RESUME EXECUTIF

Dans le but de combler le vide qui se fait de plus en plus remarquer au dernier niveau de la chaîne de planification, le Gouvernement a instruit tous les départements ministériels de se doter d'un plan stratégique pour le développement de leurs secteurs respectifs dans la perspective de contribuer efficacement à l'atteinte du scénario Alafia (2025).

En exécution de cette recommandation, l'ex- Ministère du Cadre de Vie et du Développement Durable (Ex-MCVDD) a élaboré en 2017 son plan stratégique qui couvre la période 2018-2022. Adopté en Conseil des Ministres du 22 août 2018 suivant le Relevé n°26/PR/SGG/REL/Ord, ce plan est en parfaite cohérence avec le Programme d'Actions du Gouvernement 2016-2021 et a servi de cadre de référence aux interventions du secteur relatives au Plan National de Développement 2018-2025 et aux Objectifs de Développement Durable (ODD).

Ce document étant venu à terme, son évaluation a été faite et les dispositions nécessaires ont été prises au cours de l'exercice budgétaire 2022 pour rendre disponible au sein du secteur, un nouveau plan stratégique sur la période 2023-2027. Mais par lettre n°117/MDC/DC/SGM/DGPD/DPPS/SP-c du 05 mai 2023, l'avis technique du ministère en charge du développement a indiqué entre autres observations sur le projet de plan stratégique à lui transmis, la prise en compte du volet « transports », au regard du remaniement ministériel intervenu, le 17 avril 2023 consacrant la création du Ministère du Cadre de Vie et des Transports, en charge du développement durable.

La présente mission intervient dans un contexte particulier marqué par les menaces liées à l'extrémisme violent, l'occurrence des coups d'Etat dans la sous-région, l'effet post crise sanitaire du corona virus, la guerre en Ukraine et dans la bande de Gaza qui amplifient la morosité économique et les tensions sur l'environnement, sans oublier l'accentuation du dérèglement climatique. C'est un outil de planification à la fois responsable et ambitieux qui vise la transformation structurelle du cadre de vie des Béninois sur la période de référence.

La démarche méthodologique de conduite de cette mission a été participative, itérative et inclusive et cadre bien avec les orientations du nouveau guide méthodologique d'élaboration des politiques et stratégies, adopté par le Conseil des Ministres en février 2020. Elle s'est soldée par trois (03) différents ateliers regroupant toutes les parties prenantes du secteur à l'issue des consultations techniques organisées à cet effet.

Les résultats issus de ces investigations se présentent comme suit :

La Matrice d'Orientation Stratégique obtenue à l'issue du diagnostic du secteur a permis de croiser dans chacun des sept (07) domaines prioritaires définis, l'importance relative des forces et des faiblesses avec celle des opportunités et des menaces en vue de la définition des orientations sectorielles conséquentes.

Ainsi et au regard des défis et enjeux majeurs identifiés au sein du secteur, de la mission et des attributions contenues dans le décret n°2023-251 du 10 mai 2023 et surtout des résultats de l'évaluation finale des précédents plans stratégiques, le Ministère du Cadre de Vie et des Transports, en charge du Développement Durable se donne une vision qui s'énonce comme suit : **<< Le Bénin est à l'horizon 2030, un pays vert, au cadre de vie assaini, attrayant avec un système de transport multimodal économiquement performant >>**

Plusieurs changements fondés sur des hypothèses sont attendus de la mise en œuvre de ce plan, suivant un échéancier bien précis. En effet, le changement ultime attendu d'ici 2030 est que les interventions du MCVT induisent l'amélioration de la croissance économique et le bien-être social à travers la mise en place d'un cadre de vie assaini, attrayant avec un système de mobilité adapté et compétitif ; si l'environnement national, voire international demeure favorable à la promotion du développement durable et que les populations béninoises deviennent des éco citoyens.

Pour opérationnaliser la vision ci-dessus évoquée, quatre (04) orientations stratégiques ont été identifiées dans le secteur à savoir : i) **Renforcement de la gouvernance du secteur** ; ii) **Amélioration de la gestion durable de l'environnement et de la biodiversité** ; iii) **Amélioration des infrastructures et des services de transport** ; iv) **Renforcement de l'attractivité et de la compétitivité des établissements humains**.

Elles seront mises en œuvre à travers douze (12) axes stratégiques et cinq (05) programmes opérationnels déclinés en dix-neuf (19) actions.

Sur la base de ces axes stratégiques, le plan d'actions 2025-2029 du Ministère a été élaboré avec des projets pertinents identifiés sur le quinquennat pour un coût global de 5 617 284,68 millions de F CFA, avec une part importante des ressources intérieures (3 521 236,95 millions de F CFA), soit 62,29 % du coût global du plan. La 2^{ème} année de mise en œuvre connaît le plus grand investissement du plan (29,33 %), suivi de la 1^{ère} (22,31 %).

Le mécanisme de suivi et de l'évaluation du plan s'est axé sur un dispositif renforcé et participatif de suivi et d'évaluation des actions avec au cœur la Direction de la Planification, de l'Administration et des Finances (DPAF). Il est en parfaite cohérence avec le cadre institutionnel défini pour la mise en œuvre du PAG 2021-2026. Mais pour qu'il soit efficace, il va falloir procéder dès les tout premiers mois suivant son adoption en Conseil des ministres, à la dissémination de son contenu à l'endroit de tous les responsables de structures du ministère afin de susciter leur intérêt à faire de même auprès de leurs collaborateurs et des communautés à la base.

Quant aux modalités de son financement, elles se basent sur la promotion du Partenariat Public-Privé, un dialogue soutenu avec les partenaires techniques et financiers, l'amélioration de la gestion des conventions et protocoles internationaux et une gestion efficace et efficiente des ressources intérieures mises à la disposition du secteur.

La mesure des progrès en matière d'amélioration du cadre de vie se fera à travers une batterie consensuelle d'indicateurs en cohérence avec ceux définis dans le PAG 2021-2026 et l'agenda 2030 relatif aux ODD en vue de rendre compte régulièrement des performances et d'apporter des mesures correctives en cas d'écarts des réalisations par rapport aux prévisions.

Mais pour que les résultats attendus à l'horizon 2030 du présent plan stratégique soient effectivement atteints, il importe d'apporter une attention particulière à certains facteurs de succès et de risques identifiés dans le document.

QUELQUES CLARIFICATIONS CONCEPTUELLES

- **Adaptation aux changements climatiques :** L'adaptation aux changements climatiques indique l'ajustement des systèmes naturels ou humains en réponse à des stimuli climatiques présents ou futurs ou à leurs effets, afin d'atténuer les effets néfastes ou d'exploiter des opportunités bénéfiques ;
- **Atténuation des effets des changements climatiques :** Intervention anthropique visant à réduire les sources de gaz à effet de serre ou en augmenter les puits ;
- **Biodiversité :** La biodiversité désigne l'ensemble des êtres vivants ainsi que les écosystèmes dans lesquels ils vivent, y compris les interactions des espèces entre elles et avec leurs milieux ;
- **Changements climatiques :** Les changements climatiques désignent une variation statistiquement significative de l'état moyen du climat ou de sa variabilité persistant pendant de longues périodes (généralement, pendant des décennies ou plus). Les changements climatiques peuvent être dus à des processus internes naturels ou à des forçages externes, ou à des changements anthropiques persistants de la composition de l'atmosphère ou de l'affectation des terres ;
- **Désertification :** La désertification est un processus, naturel ou non, de dégradation des sols qui a pour origine des changements climatiques et/ou les conséquences des activités humaines. Il s'ensuit une aridification et une sécheresse locales consécutives à la dégradation des terres, qui mènent à un territoire de type désertique ;
- **Développement durable :** Développement qui répond aux besoins actuels sans compromettre la capacité des générations futures à satisfaire leurs propres besoins ;
- **Ecosystème :** Il s'agit d'un ensemble d'être vivants qui vivent au sein d'un milieu ou d'un environnement spécifique et interagissent entre eux au sein de ce milieu et avec ce milieu ;
- **Aménagement du territoire :** Recherche et action visant une répartition rationnelle et équitable des utilisations de l'espace d'un pays et dans une vision prospective, en fonction des ressources humaines, des ressources naturelles, des ressources économiques, des activités et de l'affectation des investissements ;
- **Attractivité du territoire :** Capacité d'un territoire à attirer et retenir les activités, les populations et les investisseurs du fait de sa position géographique, de ses potentialités, de son niveau d'équipements, de ses infrastructures et des valeurs qui le représentent ;
- **Etablissements humains :** Endroit ou zone de peuplement ;

- **Compétitivité du territoire** : Capacité d'un territoire à tenir la concurrence et à améliorer durablement le niveau de vie des habitants et du bien-être social, en procurant un haut niveau d'emploi et de cohésion sociale ;
- **Conteneur** : Caisse de dimensions normalisées utilisée pour la manutention, le stockage ou le transport de matières ou de lots d'objets dont elle permet de simplifier l'emballage ;
- **Décentralisation** : Système d'administration consistant à permettre à une collectivité territoriale de s'administrer elle-même, sous le contrôle de l'Etat en la dotant de la personnalité juridique et de l'autonomie financière ;
- **Développement équilibré** : Recherche de l'équité dans le développement des portions d'un territoire en vue du renforcement de leur complémentarité et de leur solidarité ;
- **Développement local** : Processus de progrès fondé sur la mobilisation et l'organisation des acteurs politiques, sociaux et économiques au niveau local, dans le but de répondre aux besoins des populations ;
- **Fret routier** : Une cargaison de marchandises destinée à être acheminer d'un point A vers un point B ;
- **Gestion de la flotte** : La gestion de flotte regroupe l'ensemble des tâches liées à l'utilisation et à la maintenance d'un parc de véhicules. Elle désigne les opérations menées pour assurer la supervision, la maintenance, l'entretien et l'efficacité des véhicules utilisés par les entreprises. ;
- **Habitat** : Milieu géographique propre à la vie d'une espèce animale ou végétale. En urbanisme, il se décline en habitat individuel, habitat collectif ou habitat intermédiaire, mais aussi en habitat dense (groupé) ou pavillonnaire ;
- **Ingénierie territoriale** : Ensemble des compétences et des savoir-faire dont les collectivités territoriales ont besoin pour mener à bien leurs missions de développement territorial ;
- **Logistique** : Ensemble de méthodes et de moyens relatifs à l'organisation d'un service, d'une entreprise, etc., et comprenant les manutentions, les transports, les conditionnements et parfois les approvisionnements ;
- **Manutention** : Opération de préparation des marchandises, chargement ou déchargement d'un véhicule. La manutention est un terme qui a beaucoup évolué et se fait aujourd'hui à l'aide d'outils plus performants ;
- **Navire** : Bateau de fort tonnage, ponté, destiné aux transports sur mer. → bâtiment ; cargo, paquebot ; vaisseau ;

- **Pavillon d'un navire** : Pays dans lequel le navire a été immatriculé ;
- **Planification spatiale** : Programmation dans un espace donné de l'implantation des infrastructures, des équipements, des activités suivant une progression prédéfinie en tenant compte des spécificités de l'espace et en poursuivant un objectif de développement et de cohésion spatiale ;
- **Villes durables** : Le concept de ville durable désigne une ville qui cherche, en application des principes du développement durable, à prendre en compte dans ses aménagements et son fonctionnement, les enjeux sociaux, économiques et environnementaux : « économiquement viable, socialement vivable et respectueuse de l'environnement.
- **Transport** : C'est le déplacement volontaire, organisé des biens (expédition) et des personnes (voyages), la transmission d'un message écrit ou des graphes d'un endroit à un autre sur un itinéraire donné ;
- **Trafic marchandises à l'export** : Quantité de marchandises nationales ou ayant pour origine un pays de l'hinterland embarquées dans un Port ou un aéroport au cours d'une période donnée ;
- **Trafic navire** : Nombre d'escales effectuées dans un Port au cours d'une période donnée (jour, mois, année) ;
- **Trafic marchandises en Transbordement** : Quantité de marchandises débarquées pour être ensuite embarquées (au bout d'un laps de temps ou immédiatement) à bord d'un autre navire pour un autre Port au cours d'une période donnée ;
- **Rade** : C'est un espace géographique délimité en mer où les navires attendent le temps de les faire accoster dans le bassin ;
- **Système de géolocalisation de véhicule** : Les solutions de géolocalisation de véhicules permettent d'assurer en temps réel la localisation d'un véhicule ou d'un colis.
- **Tirant d'eau** : Le tirant d'eau est la hauteur de la partie immergée du bateau qui varie en fonction de la charge transportée. Il correspond à la distance verticale entre la flottaison et le point le plus bas de la coque, généralement la quille ;
- **Marchandises de transit** : Marchandises déposées momentanément dans les entrepôts d'un port et destinées à un autre port (d'apr. Gruss 1978).
- **Route** : Le terme « route » désigne une voie terrestre aménagée pour la circulation des véhicules sur roues. Une voie routière mène d'un point à un autre, en étant spécifique à un type de circulation ;
- **Chemin de fer** : Une voie ferrée est un chemin de roulement pour trains constitué de deux files de rails dont l'écartement est maintenu constant par une fixation sur des traverses, reposant elles-mêmes sur du ballast (lit de pierres ou de graviers) ;

- **Transport aérien :** Le transport aérien désigne l'activité de transport de passagers ou de fret effectuée par la voie des airs, ainsi que le secteur économique regroupant les activités principales ou annexes concernant ce mode de transport ;
- **Transport fluvial ou lagunaire :** Le transport fluvial ou lagunaire est le transport sur les voies navigables, qu'elles soient des cours d'eau navigables, éventuellement aménagés, ou des canaux artificiels;
- **Transport maritime :** Le transport maritime est la circulation par mer de marchandises, de passagers et l'activité liée aux ports. Les moyens de circulation sont assurés essentiellement par la marine marchande. Il s'agit du mode de transport le plus important pour la circulation de marchandises.

INTRODUCTION GENERALE

Les orientations de la nouvelle Loi Organique n°2013-14 du 27 septembre 2013 relative aux Lois de Finances imposent aux ministères et structures de l'État qui bénéficient de ressources publiques, l'élaboration de politiques et de stratégies et leur traduction en programmes en vue d'une mise en œuvre efficace et efficiente des projets émanant des différents domaines d'intervention de leurs sous-secteurs. Les politiques et stratégies ministérielles se présentent comme des documents fédérateurs qui traduisent la/les politique(s) ou stratégie(s) de l'organisation et rassemblent toutes les parties prenantes de celles-ci autour d'une même vision, d'une même mission, d'un même idéal. Elles sont donc des documents essentiels pour la programmation budgétaire pluriannuelle et permettent de mettre en cohérence, les stratégies nationales et les politiques, de dynamiser les systèmes de programmation et de suivi au niveau sectoriel et de renforcer les capacités des différents acteurs et structures en planification opérationnelle.

Conscient de ces avantages, l'ex- Ministère du Cadre de Vie et du Développement Durable (Ex-MCVDD) a élaboré en 2017 son plan stratégique qui couvre la période 2018-2022. Adopté en Conseil des Ministres du 22 août 2018 suivant le Relevé n°26/PR/SGG/REL/Ord, ce plan est en parfaite cohérence avec le Programme d'Actions du Gouvernement 2016-2021 et a servi de cadre de référence aux interventions du secteur relatives au Plan National de Développement 2018-2025 et aux Objectifs de Développement Durable (ODD). En effet, l'agenda 2030 des ODD accorde une primauté à la dimension environnementale à travers les ODD 11 à 15 et en partie au niveau des ODD 2-3-6-7-8-9, liés respectivement aux secteurs de l'agriculture, de l'eau et assainissement, du tourisme, de l'énergie et des transports.

Ce document étant venu à terme, son évaluation a été faite et les dispositions nécessaires ont été prises au cours de l'exercice budgétaire 2022 pour rendre disponible au sein du secteur, un nouveau plan stratégique sur la période 2023-2027. En effet, un consultant a été recruté et a conduit les travaux d'élaboration du nouveau plan stratégique 2023-2027 de l'ex MCVDD dont l'atelier de validation a eu lieu le 26 décembre 2022. A l'issue de cet atelier, les observations/amendements et/ou commentaires des participants ont été pris en compte avant sa transmission pour approbation au Ministère en charge du développement. Mais par lettre n°117/MDC/DC/SGM/DGPD/DPPS/SP-c du 05 mai 2023, l'avis technique de ce dernier a indiqué entre autres observations, la prise en compte du volet « **Transports** », au regard du remaniement ministériel intervenu, le 17 avril 2023 consacrant la création d'un nouveau département ministériel dénommé "**Ministère du Cadre de Vie et des Transports en charge du développement durable**".

En effet, les infrastructures de transports sont d'une importance primordiale dans la chaîne des transports et dans le développement intégré du cadre de vie des béninois. Que ce soit en milieu rural ou urbain, ces infrastructures jouent de toute évidence un rôle moteur dans l'activité économique et sociale du pays et contribuent fortement à son développement. Aussi, le Bénin, de par sa position géographique, n'est-il pas un couloir naturel pour la sous-région, servant de pays de transit pour le Niger, le Burkina Faso et le Mali, voir même pour le Tchad. En inscrivant depuis 2014 le secteur des transports comme l'un des secteurs prioritaires en termes

d'infrastructures, le Gouvernement du Bénin attend de ce secteur une contribution au développement économique du pays par une plus grande fluidité et efficacité des déplacements de personnes et de marchandises à travers le pays et au sein de la sous-région. C'est donc à juste titre qu'il y a une décennie, la vision de développement du secteur des transports est de faire évoluer le Bénin, aujourd'hui pays de transit, vers une plateforme de services logistiques et d'exportation, en le dotant entre autres d'un système intégré d'infrastructures et de services de transport performants.

Au regard de ces enjeux, il s'avère nécessaire d'exécuter la présente mission qui a pour finalité de doter le nouveau secteur cadre de vie et transports d'un document de référence unique à même d'orienter au cours du prochain quinquennat, l'ensemble de ses interventions.

Le présent plan stratégique est structuré comme suit :

Introduction générale

- I- Contexte global et démarche méthodologique d'élaboration du plan stratégique 2025-2029 du MCVT ;
- II- Problématique de développement du secteur ;
- III- Diagnostic stratégique du secteur ;
- IV- Analyse SWOT ;
- V- Cadre stratégique du plan ;
- VI- Cadre programmatique du plan ;
- VII- Modalités de mise en œuvre et conditions de succès ;

Conclusion

I. CONTEXTE GLOBAL ET DEMARCHE METHODOLOGIQUE D'ELABORATION DU PLAN STRATEGIQUE 2025-2029 DU MCVT

1.1 Contexte global

1.1.1 Contexte international et régional

La différenciation de niveaux de bien-être dans le monde ces dernières années a nourri une abondante littérature, avec des controverses, sur les théories de la croissance économique et du développement. Ainsi, pour certains, la croissance économique est considérée comme le moteur du développement sans compter avec les effets négatifs qu'elle engendre sur les ressources naturelles et le cadre de vie en général. En dépit des efforts consentis et des résultats souvent mitigés enregistrés sur le plan macroéconomique durant les dernières décennies, divers indicateurs relevés aux niveaux micro-économique et social dans un certain nombre de pays en voie de développement ont établi que, pour la plupart des pays, les conditions de vie des populations, au lieu de s'améliorer, semblent s'être détériorées. Le phénomène de pauvreté, au lieu de décliner, s'amplifie et devient de plus en plus complexe. Il semble bien établi que pour beaucoup de pays en voie de développement, la dégradation du cadre de vie et l'exploitation abusive des ressources ont atteint des proportions inquiétantes et que les populations en font le plus les frais.

Fort de ces constats, la communauté internationale a jugé nécessaire de repenser le modèle de développement en changeant de paradigme (vision, approche, stratégies). Ainsi, à l'issue d'un long processus participatif, la 69^{ème} Assemblée Générale des Nations Unies de septembre 2015 a consacré l'adoption du nouvel agenda de développement pour la période 2015-2030. Cet agenda est un ensemble de dix-sept (17) Objectifs de Développement Durable (ODD) déclinés en cent soixante-neuf (169) cibles. Les ODD sont construits autour des trois dimensions du développement durable à savoir, **la durabilité économique, la durabilité sociale et la durabilité environnementale**. Par ailleurs, selon l'OCDE (Bilan ODD, 7 mars 2024), plus de 80% des ODD dépendent plus ou moins directement du développement des infrastructures. En effet, l'installation et l'entretien de systèmes d'infrastructures et équipements intégrés et résilients, durables et robustes joueront un rôle crucial pour garantir un développement durable partout dans le monde. De même, les études empiriques effectuées sur les pays en développement ont, dans leur grande majorité, montré que l'économie bleue, les métiers verts, l'écotourisme et les infrastructures qui les servent en général et particulièrement les infrastructures de transport, ont des effets positifs sur la croissance économique.

A l'instar des autres pays de la planète, le Bénin a souscrit à cet agenda et a pris solennellement l'engagement de traduire les ODD dans les politiques, plans et programmes nationaux de développement.

Par ailleurs, il faudrait ajouter à ces éléments de contexte, les menaces liées à l'extrémisme violent, l'effet post crise sanitaire du corona virus et la guerre en Ukraine et en Palestine qui amplifient la morosité de l'économie mondiale et les tensions sur l'environnement. Par ailleurs, les agressions perpétrées sur les ressources naturelles avec pour corollaire le dérèglement climatique, constituent des tendances lourdes qui nécessitent une attention particulière dans

la gestion des différents accords multilatéraux auxquels le Bénin a pris part et qui ont pour but de contribuer à un environnement sain et durable. Aussi, l'occurrence des coups d'Etat dans la sous-région et la crise de confiance qui en est suivie entre les états voisins au Bénin, notamment le Niger, constituent-elles des déterminants importants à prendre en compte dans le prochain plan stratégique.

1.1.2 Contexte national

Au Bénin, la croissance du PIB a été relativement soutenue sur la période étudiée, avec une moyenne de 5,6% par an entre 2010 et 2022. Ainsi, le Bénin a affiché l'un des taux de croissance les plus élevés de la région ouest-africaine, dépassant largement la moyenne de l'Union Economique et Monétaire Ouest-Africaine (UEMOA), qui était de 4,3% sur la même période (CEDEAO, 2020). Le seuil global annuel de pauvreté est estimé à 287 187 FCFA en 2022, soit 171 936 FCFA pour la composante alimentaire et 115 251 FCFA pour la composante non alimentaire. L'incidence de la pauvreté monétaire est établie à 36,2% en 2022 contre 38,5% en 2019, soit une baisse de 2,3 points de pourcentage. Cette pauvreté monétaire affecte davantage le milieu rural (quatre ménages sur dix) que le milieu urbain (trois ménages sur dix). En effet, le taux de pauvreté en milieu rural est passé de 44,2% en 2019 à 40,6% en 2022 (soit une baisse de 3,6 points de pourcentage). En milieu urbain, il est passé de 31,4% en 2019 à 30,8% en 2022 (soit 0,6 point de baisse)¹. Au regard de ce constat, le Bénin doit encore faire des efforts pour améliorer le niveau de vie de sa population. Par ailleurs, comme le souligne le Rapport sur le développement humain en Afrique de 2017, la réduction de la pauvreté n'est pas suffisante pour garantir le développement humain durable, qui repose également sur d'autres dimensions telles que l'éducation, la santé, la sécurité, la participation ou l'environnement (Programme des Nations Unies pour le Développement, 2017).

La création du Ministère du Cadre de Vie et des Transports en charge du Développement Durable (MCVT) illustre bien l'option du Gouvernement du Bénin d'améliorer le bien-être social et économique de tous les Béninois tout en préservant l'environnement au plan national. Ce ministère porte l'ambition de parvenir à un développement équilibré et durable du territoire national à travers l'amélioration progressive et effective du cadre de vie des communautés à la base, l'attractivité des villes et campagnes du Bénin, la promotion d'une gestion rationnelle et durable des ressources naturelles et des écosystèmes forestiers. Dans cette optique, l'ambition du Gouvernement dans le secteur cadre de vie et transports est d'assurer « un développement inclusif et durable articulé autour des villes résilientes et sûres tout en développant des infrastructures et services de transport susceptibles de soutenir la croissance économique et le bien-être social ». Ainsi, l'approche de mise en œuvre des différents programmes et projets du secteur se veut participative et inclusive afin d'intégrer d'une part, les synergies indispensables entre le développement urbain, les infrastructures et services de transports, le climat et l'environnement et d'autre part, les interventions de l'État et le partenariat avec les communes et le secteur privé.

C'est à cela que doit s'atteler le présent plan stratégique dont l'élaboration intervient dans un contexte particulier marqué d'une part, par la mise en œuvre de l'agenda mondial de

¹ Note sur la pauvreté en 2022, INStAD - octobre 2023

développement 2015-2030 consacré aux ODD, l'agenda 2063 de l'Union Africaine, le Plan National de Développement 2018-2025 (PND) et le Programme d'Actions du Gouvernement 2021-2026. La mise en œuvre de ces différents documents a permis au ministère de réaliser assez de projets structurants et de réformes innovantes au profit des communautés à la base dans chacun de ses domaines d'intervention sus cités.

1.1.3 Expérience du Ministère en matière de planification stratégique

Trois périodes distinctes, très contrastées et caractérisées par trois types d'approches différentes en matière de formulation des politiques ont marqué le secteur cadre de vie et transports. Ce secteur est composé de plusieurs sous-secteurs que sont : i) aménagement du territoire et développement urbain, ii) environnement, changements climatiques, catastrophes naturelles et autres risques ; iii) construction et l'habitat, iv) infrastructures de transports terrestres et aérien ; v) affaires portuaires et fluvio-lagunaires et enfin, vi) biodiversité et ressources naturelles du Bénin.

La période de 1991 à 2001 est caractérisée par la planification opérationnelle à travers l'élaboration de budgets programmes guidée par la mise en conformité sans délai des accords et conventions internationaux sur l'environnement.

Elle est suivie par **la période de 2002 à 2006**, caractérisée par la gestion stratégique du secteur à travers l'adoption du 1^{er} plan stratégique de l'ex-MEHU. La mise en œuvre de ce plan a pu apporter une réponse appropriée aux exigences d'une bonne gestion du développement des secteurs et domaines couverts par ce Ministère.

Enfin, **la période 2006-2016** a été caractérisée par une série de mutations institutionnelles qui ont conduit à la scission de l'Ex-MEHU en deux autres ministères. Au cours de cette période, l'ex-Ministère de l'Urbanisme, de l'Habitat, de la Réforme Foncière et de la Lutte contre l'Erosion Côtière (MUHRFLEC) a pu élaborer un plan stratégique 2009-2013 validé par les acteurs mais non adopté par le Conseil des Ministres. De même, de 2011 à 2016, l'ex-MECGCCRPNNF a tenté de disposer d'un rapport provisoire de son plan stratégique qui n'a malheureusement pas été validé même à l'interne. Cette instabilité institutionnelle au niveau du secteur, a généré d'énormes difficultés en termes de gestion stratégique. Dans un tel contexte, le ministère a privilégié la planification opérationnelle à travers l'élaboration des budgets-programmes basés sur le Document de Stratégie de Croissance pour la Réduction de la Pauvreté 2011-2015. Pendant cette période, l'ex- Ministère des Infrastructures et des Transports (Ex-MIT) a élaboré sa stratégie de développement du secteur des transports au Bénin pour la période 2007-2011. Cette stratégie de l'ex-MIT a d'ailleurs connu une évaluation finale lors de son actualisation en 2013, à travers la nouvelle stratégie sectorielle 2014-2018, adoptée en Conseil des Ministres du 28 février 2015. L'évaluation de la stratégie 2014-2018 a relevé les éléments de pertinence et de cohérence avec le programme d'actions du gouvernement, aligné sur le plan national de développement 2018-2025. En termes d'efficacité, la stratégie sectorielle 2014-2018 de l'ex MIT a permis d'enregistrer outre les réformes majeures du secteur les réalisations ci-après :

- 1737,29 km de routes bitumées dont 841,68 km de travaux de réhabilitation et de renforcement et 895,61 km de nouvelles constructions ;

- 7 nouveaux ponts construits et 2 autres en cours de construction notamment à Womey 1, Womey 2, de Tovègbamè, d’Affon sur le fleuve Okpara, d’Alafiarou, de Djidjozoun, sur l’axe Tchi Ahomadégbé-TCHITTO, sur l’axe Djidjozoun-Allada et sur l’axe Bétékoukou-Okpa ;
- 02 nouvelles infrastructures portuaires achevées : i) relogement des vendeuses de la zone portuaire ; ii) rénovation de la clôture ;
- 28% de voies d’eau aménagées mises en service pour le transport fluvio lagunaire
- Augmentation du trafic moyen passagers passé de 458 587 en 2021 à 554 833 en 2023

Quant à l’Ex-MCVDD, il a élaboré en 2017 son premier plan stratégique pour la période 2018-2022, en lien avec le Programme d’Actions du Gouvernement (PAG) 2016-2021 et l’Agenda 2030 des ODD. Ce Plan Stratégique de première génération de l’ex-MCVDD a servi de cadre de référence pour l’ensemble des DPPD² et ses outils d’opérationnalisation (Budgets, PTA et PPM) au sein du secteur. Ainsi, avec un taux d’exécution physique global moyen sur les cinq ans de 72,098 %, plusieurs projets phares du Programme d’Actions du Gouvernement 2016-2021 (PAG) ont été mis en œuvre à savoir : i) le projet « Asphaltage » phase A dans neuf (09) principales villes du Bénin, ii) le programme d’assainissement pluvial de la ville de Cotonou et d’autres programmes connexes, iii) la préparation de la délocalisation du marché international de Dantokpa à travers la mise en place d’une plateforme agroalimentaire du Grand Nokoué et la construction de marchés régionaux, secondaires et de quartiers, iv) la modernisation du système de collecte des déchets dans le Grand Nokoué, v) l’opérationnalisation en cours du programme de construction de 20.000 logements sociaux et économiques, vi) la construction des cités ministérielle, administrative et départementale... Le coût total de ces interventions est évalué sur la période de référence à 669 785 990 297 FCFA, hors financement PPP sur une dotation de 641 002 535 764 FCFA, soit un taux d’exécution financière, base ordonnancement de 104,4 % ; la moyenne annuelle étant de 116,54 %.

Les leçons apprises du pilotage de ces projets et programmes, ajoutées aux réformes majeures du secteur permettront d’améliorer la performance des acteurs au cours du prochain quinquennat.

1.2 Démarche méthodologique d’élaboration du plan stratégique 2025-2029 du MCVT

L’approche méthodologique d’élaboration du Plan stratégique 2025-2029 du MCVT s’est inspirée essentiellement du nouveau *Guide Méthodologique d’élaboration des politiques et stratégies* adopté en Conseil des Ministres en sa séance du 12 février 2020. Les étapes fondamentales de ce processus sont déclinées en quatre (04) grandes phases : i) la phase préparatoire, ii) la phase de rédaction du plan, iii) la phase de validation, et iv) la phase d’adoption.

² DPPD : Document de Programmation Pluriannuelle des Dépenses

1.2.1 La phase préparatoire

Les travaux préparatoires du processus se sont déroulés en plusieurs étapes. En effet, après l'obtention de l'avis de non-objection du Ministère du Développement et de la Coordination de l'action gouvernementale (MDC), plusieurs autres tâches ont été également exécutées. Il s'agit de : i) la mise en place du comité technique chargé du suivi du processus à travers la note de service n°0072/MCVT/DC/SGM/DPAF/SPSE/SA du 26 avril 2024 ; ii) l'organisation de la séance de cadrage de la mission, le 29 avril 2024 en présence des membres du comité technique ; iii) la revue documentaire ayant permis l'identification et l'exploitation des sources de données et informations du secteur ; iv) l'élaboration des outils de collecte des informations après l'identification des parties prenantes ; v) l'élaboration du rapport de démarrage de la mission.

1.2.2 La phase de rédaction

La phase de rédaction du plan stratégique 2025-2029 du MCVT s'est déroulée en plusieurs étapes que sont : i) la collecte et le traitement d'informations, ii) la réalisation du diagnostic approfondi, iii) la formulation du cadre stratégique et programmatique, iv) la définition du mécanisme de mise en œuvre et des conditions de succès.

1.2.2.1 Collecte et traitement des données et informations

Avant d'aborder la phase de collecte proprement dite, il a été procédé à l'affinement des outils de collecte de données préalablement élaborés, suite à l'approfondissement de la revue documentaire. Ce qui a permis une meilleure identification de l'échantillon de l'étude. En effet, 95 personnes ont été ciblées pour les entretiens individuels selon la méthode à choix raisonné. Ces entretiens ont été complétés par 8 séances de focus groups ayant mobilisé plusieurs catégories d'acteurs clés provenant des différentes structures du ministère afin de mieux comprendre et de cibler davantage certaines thématiques majeures du secteur.

Par ailleurs, vu la sensibilité de la mission, l'équipe de mobilisation des informations et données est constituée uniquement des trois (03) experts en charge de la conduite de la mission. Aucune formation des enquêteurs n'a été donc jugée nécessaire.

La collecte des données proprement dite s'est déroulée du 06 au 27 mai 2024 avec les entretiens individuels et séances de focus groups. Grâce aux guides d'entretien, 70 personnes sur les 95 ciblées (représentantes de l'administration centrale, déconcentrée et décentralisée, des partenaires au développement et du secteur privé) ont été interviewées, soit un taux de réponse de 73,68%. Quant aux séances de focus groups, toutes les huit (08) ont été organisées en présence des acteurs spécifiques (83 au total) et ont permis d'approfondir les connaissances des thématiques spécifiques telles que : i) l'environnement et les changements climatiques, ii) la biodiversité et les écosystèmes forestiers, iii) le développement urbain et l'aménagement du territoire, iv) la construction et l'habitat, v) les infrastructures et services de transports, vi) les implications économiques de la modernisation du Port Autonome et de l'aéroport international de Cotonou, vii) la déconcentration et la décentralisation et, viii) la collaboration entre les opérateurs du secteur cadre de vie et transports et les structures techniques du Ministère.

En fonction de l'agenda de certains acteurs, des séances en mode virtuel (visioconférences) ont été organisées afin d'avoir le maximum d'acteurs devant participer au processus.

Étant donné que le projet du plan stratégique 2023-2027 de l'ex-MCVDD a été déjà étudié par le Ministère en charge de développement, l'accent a été plus mis sur les sous-secteurs de l'ex-MIT dans le cadre des entretiens individuels et collectifs. Une actualisation des informations a été cependant faite au niveau des structures de l'ex-MCVDD pour des éléments de complétude et d'interopérabilité avec le secteur des infrastructures et des transports. De même, les focus groups ont été organisés pour la plupart, en tenant compte de la présence effective des acteurs qui participent aux dialogues de gestion au sein des programmes budgétaires.

Concernant le traitement des données, les différents entretiens réalisés sont transcrits et saisis par les consultants. Le traitement et l'analyse sont effectués à l'aide du logiciel Excel.

1.2.2.2 Etablissement du diagnostic stratégique du MCVT

Le diagnostic stratégique est réalisé à travers une analyse systémique du secteur cadre de vie et des transports qui met en relief les causes internes et externes des dysfonctionnements éventuels qui freinent l'exécution correcte et diligente de la mission du MCVT. De même, cette analyse fait ressortir les progrès réalisés au cours des cinq (05) dernières années. Enfin, sont également analysées les opportunités que le MCVT peut saisir ainsi que les menaces à minimiser pour améliorer ses performances. À l'issue du diagnostic, les changements majeurs attendus du plan à l'horizon 2029 ont été identifiés.

1.2.2.3 Elaboration des cadres stratégique et programmatique

La phase de l'élaboration des cadres stratégique et programmatique a consacré la conception de la théorie du changement. Elle a permis en outre la formulation de la vision, la fixation des orientations, des objectifs stratégiques et la définition des programmes opérationnels assortis d'un plan d'action.

1.2.2.4 Mécanisme de mise en œuvre, de suivi et d'évaluation

En vue de garantir le succès de la mise en œuvre du plan stratégique 2025-2029 du MCVT, il a été défini une stratégie d'opérationnalisation qui tire leçon des expériences antérieures.

De façon opérationnelle, il a été tenu grand compte du caractère ascendant que doit avoir le dispositif pour permettre une remontée rapide des informations. Plus largement, il doit aider à développer une culture de veille et prévoir les mécanismes d'ajustement de la stratégie afin de la faire vivre dans le temps.

1.2.3 La phase de validation des livrables

Le caractère participatif indiqué plus haut inclut l'examen, la validation et l'adoption des outputs du processus d'élaboration du plan stratégique 2025-2029 du MCVT par les diverses parties prenantes. Ainsi, quatre séances de validation ont été jugées indispensables et portent sur le rapport initial, le diagnostic stratégique, les cadres stratégiques et programmatiques et le document du plan stratégique.

En effet, le rapport de démarrage de la mission a été approuvé par les membres du comité technique chargé du suivi du processus d'élaboration, le **08 mai 2024**. Ensuite, l'atelier national de validation du rapport diagnostique a eu lieu le **11 juillet 2024**, en présence des représentants de l'administration centrale, déconcentrée et décentralisée, de la société civile, du secteur privé et des partenaires au développement du secteur. Les observations des participants ont été débattues et ensuite pris en compte par les consultants. Le contenu de ce diagnostic a servi de base pour proposer les cadres stratégique et programmatique qui ont été également validés par le comité technique de suivi et ensuite par les acteurs du secteur, le **02 août 2024**.

Enfin, le rapport provisoire de la mission a été validé le **20 août 2024**.

1.2.4 La phase d'adoption du document

Après la prise en compte des observations et/ou commentaires des participants à l'atelier national, la version finale du document a été transmis au MDC pour étude et avis avant sa transmission en Conseil des Ministres pour adoption.

II. PROBLEMATIQUE DE DEVELOPPEMENT DU SECTEUR

L'amélioration de la qualité du cadre de vie et de la mobilité durable des populations devient de plus en plus un sujet d'importance et nécessite la mise en place de politiques qui prennent en compte les besoins présents sans compromettre les ressources et l'environnement pour les générations futures. En effet, dans un monde où l'accroissement démographique et l'intensité des activités économiques et sociales sont irréversibles, la problématique de développement du cadre de vie et des transports devient encore plus préoccupante. Cette problématique reste une question complexe et multidimensionnelle qui englobe divers aspects liés à la qualité de l'environnement urbain et aux effets du changement climatique, à la mobilité des personnes, à l'accessibilité aux services et aux infrastructures de base, ainsi qu'aux impacts socio-économiques des activités de l'Homme.

La population du Bénin a connu un accroissement qui s'est davantage accéléré au cours des 20 dernières années. Elle est passée respectivement de 2 106 000 habitants en 1961, 3 331 210 habitants en 1979, 4 915 555 habitants en 1992, 6 769 914 habitants en 2002 et à 10 008 749 habitants en 2013, avec 5 120 929 de femmes (51,16%), 4 887 820 d'hommes (48,84%) et une densité au km² de 87,2 habitants (Résultats définitifs RGPH4, INSAE 2016). Cette population est estimée à 12 606 998 en 2023³ avec un taux d'accroissement annuel de 2,7%. Cette population continuera à augmenter jusqu'à 15 millions d'habitants en 2030, compte tenu du taux de fécondité, soit 4,9 enfants par femme⁴. Le développement des activités socio-économiques ces dernières années devrait permettre d'espérer la satisfaction des nombreux besoins de cette population en pleine croissance. En effet, la croissance économique est passée de 1,8% en 2015 à 6,4% en 2023 après avoir atteint les valeurs de 3,3% en 2016 et 6,7% en 2018⁵. Toutefois, le

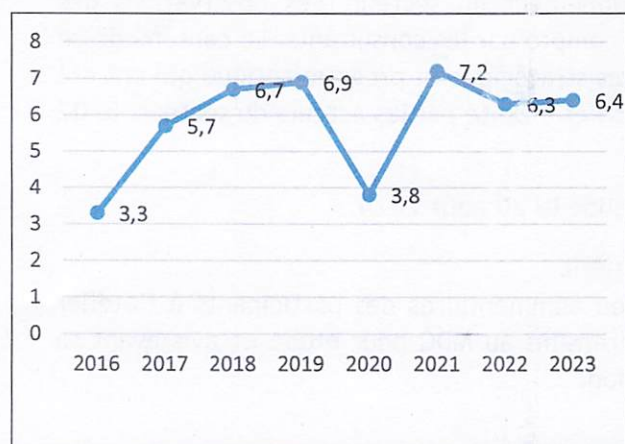
³ Données RGPH4 (INSTAD)

⁴ EDS 2018

⁵ Source : Direction de la Comptabilité Nationale et des Statistiques Economiques, INStAD, mars 2024

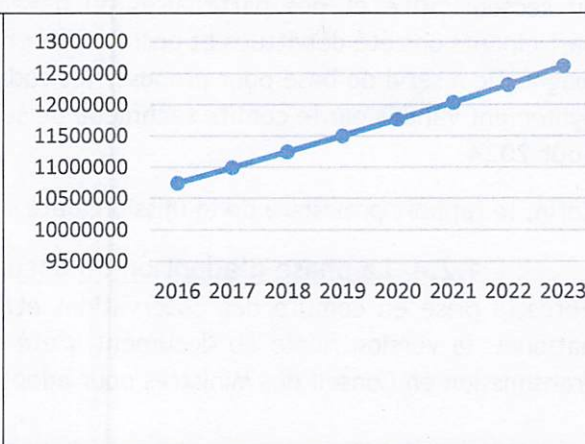
rythme d'évolution de la croissance n'est pas suffisant pour satisfaire ces nombreux besoins exprimés par la population béninoise en forte augmentation au regard de son taux d'accroissement favorisé par sa forte fécondité. Les graphes ci-dessous décrivent ce contraste.

Graphe 1: Taux de croissance annuel du PIB (%)



Source : Direction de la Comptabilité Nationale et des Statistiques Economiques, INStaD, mar 2024

Graphe 2 : Accroissement démographique



Source : Projection enquête démographique 2013, INStaD

On note que l'accroissement démographique suit un rythme continu avec un taux de 2,7% et un taux de croissance du PIB ayant globalement une tendance haussière. Malgré cette tendance, le taux de croissance annuel du PIB, ne semble pas suffisant pour couvrir les besoins vitaux et produire le développement économique.

Cet accroissement est globalement plus élevé dans le milieu urbain que dans le milieu rural comme en témoignent les résultats des recensements passés. En effet, sur la période 1992-2002, le milieu urbain a un taux d'accroissement de sa population de 4,12% contre 2,7% pour le milieu rural. De 2002 à 2013, ce taux est de 4,79% en milieu urbain et de 2,63% en milieu rural. Les raisons fondamentales de cet accroissement plus rapide dans les centres urbains résident dans la recherche permanente du bien-être qui se traduit d'une part, par le déplacement des populations rurales vers les centres urbains, et d'autre part la concentration des activités du secteur tertiaire dans les grandes villes et surtout vers le port, l'aéroport et le marché Dantokpa de Cotonou érigé sur l'axe Lagos Abidjan. Il est également à mentionner l'impulsion encore balbutiante dans les cinq (05) pôles de développement du grand Nokoué face à l'industrialisation récente dans cette agglomération. Cette situation s'est traduite par une accélération très remarquable du taux d'urbanisation passant de 35,7 % en 1992 à 38,9 % en 2002 et 44,6 % en 2013, avant d'atteindre 47% en 2018 (Rapport du premier Forum national sur la mobilité urbaine, 2018). Cependant, l'urbanisation rapide mise en exergue ne rime toujours pas avec la capacité actuelle des villes à répondre aux besoins des populations en matière d'établissements humains, de mobilité et d'accès aux services et infrastructures sociaux de base. On observe ainsi une pression sur les ressources naturelles, les services sociaux de base et une intensification des problèmes de mobilité et de gestion environnementale et urbaine. En effet, la gestion des centres urbains, la répartition spatiale (l'occupation du sol, la gestion des déchets, des eaux usées, des services collectifs,...) et l'aménagement du territoire,

étroitement liée à l'inefficacité voire l'absence totale d'une politique en matière de planification et d'aménagement urbaine se traduit par : i) l'insalubrité dans les principales villes ; ii) l'installation incontrôlée des populations dans les zones inhabitables ; iii) la prolifération de maladies d'origines diverses ; iv) le reflux des populations vers les périphéries urbaines et berges, voire dans le lit de l'eau.

Les quatre grandes contrées du pays : Cotonou, Abomey-Calavi, Porto Novo et Parakou de par leur taux d'urbanisation plus élevé et leur démographie plus importante, subissent ainsi une pression avec en toile de fond les conflits fonciers, l'accroissement de la production des déchets ménagers et la dégradation de l'environnement, la congestion urbaine et les difficultés de mobilité, l'urbanisation croissante, la difficulté d'accès aux services sociaux et infrastructures de base, la vulnérabilité et une pénurie croissante de logements décentes.

L'effet de la précarité sur l'énergie et le transport est tout aussi direct. En effet, le bois reste l'énergie la plus utilisée par 80% de la population. Ce qui a de forte corrélation avec l'émission des Gaz à Effet de Serre qui ont atteint une proportion alarmante ces dernières années (7 792,37 Gg CO₂ eq. en 2015) avant de se normaliser en 2020 (-635 Gg CO₂ eq)⁶. Ces efforts fournis sont difficilement perceptibles, car en dehors des sources de pollution citée ci-dessus, la majorité de la population fait recours à des moyens de transport très polluants, particulièrement dans nos grandes villes. Les émissions provenant des transports, tels que les gaz d'échappement accentuent la pollution de l'air et induisent des effets néfastes sur l'environnement et la santé publique, notamment en augmentant le risque de maladies respiratoires et cardiovasculaires.

Face à la forte demande de mobilité suscitée par la pression démographique et l'absence d'un réseau de transport urbain public en commun, il se développe des modes de transport inadaptés à un environnement sain et durable. Ainsi émerge le transport public privé individualisé (zémidjans), le flux important de véhicules poids lourds sur les axes routiers de la ville ; conséquence de la suppression des lignes ferroviaires, les déplacements pendulaires considérables entre Cotonou, centre économique et administratif, et Abomey-Calavi, provoquent un engorgement de plus en plus important des axes routiers principaux et accentuent la pollution de l'air par les gaz d'échappement et créent des externalités négatives.

Aujourd'hui, l'état des villes du pays reste bien en deçà d'un système intégré de cadre de vie et de transport équilibré et durable souhaité. Si des progrès sont enregistrés ces dernières années avec la mise en œuvre des deux générations du PAG, on note néanmoins que les centres urbains sont encore marqués par un manque d'attractivité. Ils sont caractérisés par des dysfonctionnements majeurs et par l'inadaptation du cadre de vie et du niveau de services aux besoins de bien-être et de mobilité des populations ; comme en témoigne l'Indice de la Qualité de Vie encore faible (0.554 en 2019)⁷.

6 Synthèse des principales réalisations du Gouvernement 2016-2023 du Secteur " CADRE DE VIE ET TRANSPORTS" (Note de présentation)

⁷ Policy Brief _ N°2. Renforcer le lien social pour l'amélioration de la qualité du cadre de vie au Bénin. Elaboré par INStad et SWEED. Page 2 et 3

Le déboisement et la déforestation dus à l'exploitation du bois et la carbonisation aggravent les effets du changement climatique. Il se développe aussi l'utilisation plus accrue des pesticides et des herbicides qui sont de véritables sources de : i) pollution de l'eau et de l'air ; ii) de destruction de la faune et de la flore ; iii) d'appauvrissement du sol cultivable et de la baisse de productivité.

Au regard de l'ampleur de la situation marquée par l'incivisme de la population, les efforts devront être maintenus en vue d'accélérer le rythme de changement insufflé par la mise en œuvre du PAG 1 pour l'amélioration du cadre de vie de la population. Un accent devra donc être mis sur la mobilité urbaine, l'aménagement équilibré du territoire national, le développement des infrastructures sûres et résilientes, la gestion des inondations saisonnières et des déchets, l'hygiène et l'assainissement, la rareté d'espaces verts et de verdure, tout en impliquant davantage tous les acteurs à tous les niveaux dans la définition et l'exécution d'actions concrètes d'instauration d'un cadre de vie sain et durable.

Dans cette perspective, une approche de gestion plus holistique du secteur qui tient compte de l'interdépendance entre le cadre de vie, la mobilité des personnes et des biens, le développement équilibré de l'espace national et les services, s'avère indispensable pour promouvoir un développement durable axé sur une croissance économique inclusive et la préservation des ressources naturelles.

III. DIAGNOSTIC STRATEGIQUE DES DIFFERENTS DOMAINES D'INTERVENTION DU MCVT

Conformément aux dispositions du décret N°2023-251 du 10 mai 2023 portant Attributions, Organisation et Fonctionnement (AOF) en son article 3, le Ministère du Cadre de Vie et des Transports, en charge du Développement Durable a pour mission la définition, le suivi-évaluation de la mise en œuvre et l'évaluation de la politique de l'Etat en matière d'habitat, de développement urbain et des villes durables, de géomatique, de l'aménagement du territoire, d'assainissement, d'environnement et de climat, de préservation des écosystèmes, des eaux, forêts et chasse, des transports terrestres, maritime, fluvio-lagunaire et aérien ainsi qu'en matière d'autres infrastructures, conformément aux conventions internationales, aux lois et règlements en vigueur en République du Bénin. Il participe également à la définition et au suivi de la politique de l'Etat en matière de foncier et de cadastre. Il a pour prérogative l'assistance à la maîtrise d'ouvrage en matière de construction.

L'analyse des dispositions de l'article suscitée montre que le MCVT gère huit (08) pôles de compétences avec des attributions spécifiques à chacun d'eux. Il s'agit du:

- ✓ pôle des compétences sectorielles ;
- ✓ pôle de développement urbain et villes durables ;
- ✓ pôle de la protection de l'environnement et du climat ;
- ✓ pôle d'aménagement du territoire ;
- ✓ pôle des eaux, forêts et chasse ;
- ✓ pôle du foncier et du cadastre ;

- ✓ pôle de l'habitat et d'assistance à la maîtrise d'ouvrage en matière de construction ;
- ✓ pôle des transports terrestre, maritime, fluvio-lagunaires et aérien ;

Le diagnostic stratégique est axé autour de sept (07) domaines prioritaires regroupant ou non des pôles sus mentionnés. Il s'agit de : i) Gouvernance du secteur, ii) Aménagement du territoire et développement urbain et, iii) Biodiversité et ressources naturelles, iv) Environnement, changements climatiques, risques et autres catastrophes naturelles, v) Amélioration de la gestion du foncier, de la construction et de l'habitat, vi) Infrastructures et services de transports terrestre et aérien et, vii) Affaires portuaires, maritimes et fluvio-lagunaires.

3.1 Gouvernance du secteur

La gouvernance dans le secteur "cadre de vie et transports" fait appel à toutes les décisions, pratiques et réformes envisagées pour conduire les différentes entités opérant dans le secteur vers une amélioration effective des performances. Dans cette perspective, elle est liée à la gestion des compétences sectorielles, conformément au décret sus cité.

L'état des lieux de la gouvernance dans le secteur est apprécié à travers les aspects ci-après : i) cadre institutionnel et organisationnel, ii) gestion des ressources humaines, iii) accès à l'information, iv) appui à la déconcentration et à la décentralisation, v) situation des réformes, vi) mobilisation des ressources financières, vii) dispositif de suivi, du contrôle et de l'évaluation des interventions du secteur, viii) Analyse des thématiques transversales au secteur : genre, emploi et transformation digitale.

3.1.1 Cadre institutionnel et organisationnel

Le décret n° 2023-156 du 17 avril 2023, abrogé par le décret 2023-297 du 06 juin 2023 actuellement remplacé par le décret n° 2023-507 du 10 octobre 2023 portant composition du Gouvernement, a constaté la fusion, en un secteur unique, le secteur du cadre de vie et du développement durable et celui des infrastructures et des Transports.

Mais avant cette mutation institutionnelle majeure, le décret portant AOF du secteur cadre de vie et développement durable a connu après son adoption en 2016 trois (03) modifications successives en 2019, 2021 et 2022. Ceci dénote de la dynamique du secteur et surtout de ses exigences, en ce sens qu'en l'espace de six (06) ans seulement, son cadre institutionnel et organisationnel a été revu trois fois de suite, entraînant du coup la modification des textes régissant l'organisation et le fonctionnement de ses diverses entités. Le secteur des infrastructures et des transports ; l'autre pan du MCVT, n'est pas resté en marge d'une telle mutation. En effet, en 2016, à la faveur de la prise de pouvoir du Président Patrice Talon, le Ministère de l'Economie Maritime et des Infrastructures Portuaires et le Ministère des Travaux Publics et des Transports ont été fusionnés pour donner naissance au Ministère des Infrastructures et des Transports.

Sur le plan organisationnel, le MCVT est structuré autour de trois (03) grands compartiments à savoir : i) les personnes et services directement rattachés au Ministre, dont notamment l'Inspection Générale du Ministère (IGM), la Direction Générale des Eaux, Forêts et Chasse

(DGEFC), la Personne Responsable des Marchés Publics (PRMP) et la Cellule de Contrôle des Marchés Publics (CCMP), ii) le Cabinet du Ministre avec ses démembrements et iii) le secrétariat général coordonnant les directions centrales, techniques, départementales et les organismes sous tutelle.

Conformément au décret suscité, le MCVT compte réglementairement trois (03) directions générales et deux directions techniques coordonnées par le secrétaire général du ministère. Chacune de ces directions générales est subdivisée en deux (02) ou trois (03) départements, dirigés par des chefs de départements. A ces dernières, s'ajoute la DGEFC dont les interventions sont directement supervisées par le MCVT lui-même. Le mécanisme de coordination des interventions du secteur, liées à la déconcentration et à la décentralisation est assuré par deux pôles ; l'un par les directions départementales du cadre de vie et des transports en charge du développement durable, au nombre de douze (12) et l'autre par les neuf (09) inspections forestières. En effet, les prérogatives internes sont partagées entre le niveau central et le niveau déconcentré en rôles collectifs, responsabilités distinctes et relations de subsidiarité. La définition de politiques est un rôle collectif, le suivi spatial incombe aux directions départementales au niveau déconcentré, (avec la supervision facilitation des préfets), l'assistance conseil incombe aux directions techniques et le contrôle à l'administration et au BAI.

Le MCVT dispose de vingt (20) organismes sous tutelle, tous fonctionnels, à l'exception du Laboratoire d'Etudes et de Surveillance environnementales qui est à son début. En plus de ces entreprises, établissements et organismes publics sous-tutelle du MCVT, il y est ajouté la Société de Gestion des Déchets et de la Salubrité (SGDS-SA) qui relève aussi de la tutelle du Ministère.

Parmi ces différentes structures, l'Agence béninoise pour l'Environnement (ABE) s'illustre comme une institution publique transversale, du fait de son champ d'intervention qui implique tous les autres ministères sectoriels, à travers les cellules environnementales, conformément au décret n° 2011-281 du 02 avril 2011 portant création, attributions, organisation et fonctionnement des cellules environnementales en République du Bénin. En effet, la Cellule Environnementale est une unité fonctionnelle au sein de l'administration qui l'abrite et présente une interface entre l'ABE et les promoteurs publics et/ou privés qui initient et/ou exécutent des programmes et projets de développement. Par ailleurs, elle veille à la mise en œuvre et au suivi permanent des Programmes/plans de Gestion Environnementale et Social (PGES) et produit des rapports de suivi environnemental à l'ABE. Mais en amont des travaux de terrain nécessitant ce suivi, le Certificat de Conformité Environnementale et Social (CCES) est délivré par le Ministre en charge de l'environnement sur tous les projets en attente de démarrage et ce, après avis technique de l'ABE. D'où, l'importance combien stratégique de l'ABE dans le développement socio-économique du Bénin. Nonobstant ces efforts, certains acteurs du ministère affichent une certaine insatisfaction dans le fonctionnement de ces cellules environnementales. Ils proposent en conséquence la création de postes de délégués auprès des autres ministères sectoriels, comme le fait le Ministère de l'Economie et des Finances.

D'autres structures techniques du MCVT se trouvent également dans la même posture que l'ABE faisant ainsi de ce département, un secteur d'orientation et de réglementation des options ou choix stratégiques de développement du pays. Il s'agit de l'Agence Nationale de l'Aménagement du Territoire (ANAT), l'Institut Géographique National (IGN) et la Direction Générale de la Construction et de l'Habitat (DGCH) qui gère désormais l'assistance à la maîtrise d'ouvrage en matière de construction d'édifices publics.

Chaque structure sous tutelle est coordonnée par un directeur général, comme dans le cas d'une direction générale. Mais malgré la forte sollicitation des directeurs généraux, ils ne sont pas suppléés dans leur fonction par des adjoints ; ce qui pose un véritable problème de continuité et d'efficacité du service public, en cas d'empêchement des titulaires au poste. Il serait donc souhaitable la mise en place d'un dispositif d'administration des services publics qui garantit la continuité du service en cas d'absence du Directeur Général.

Par ailleurs, il paraît nécessaire de noter que la responsabilité des directions techniques du MCVT est, conformément aux fonctions régaliennes, orientée vers l'élaboration des politiques et stratégies sectorielles, assistance conseil et contrôles pendant que les agences et sociétés d'Etat mises en place s'emploient à opérationnaliser sur le terrain. C'est ainsi que le MCVT est accompagné dans sa mission par des agences telles que la Société d'Infrastructures Routières et d'Aménagement du Territoire (SIRAT), la Société Immobilière d'Aménagement Urbain (SIAMU), la Société du Patrimoine Immobilier de l'Etat (SoPIE) et l'Agence de Construction des Infrastructures dans le secteur de l'éducation (ACISE).

3.1.2 Gestion des ressources humaines

La gestion des ressources humaines au sein du MCVT sera abordée suivant les deux grands blocs qui constituent ce département.

3.1.2.1 Analyse de la gestion des ressources humaines au sein de l'ex-MCVDD

Au niveau de l'ex-MCVDD, deux types de personnel travaillent pour l'amélioration du cadre de vie des béninois. Il s'agit du personnel civil et du personnel paramilitaire constitué d'agents forestiers.

De 2017 à 2023, en moyenne 1035 agents dont 13,33% de femmes ont travaillé en moyenne chaque année au sein de l'ex-MCVDD. Le personnel paramilitaire constitue l'effectif le plus élevé (en moyenne 58,54% de l'effectif total annuel), tel que le montre le tableau ci-dessous :

Tableau 1 : Evolution de l'effectif du personnel de l'ex-MCVDD

STATUT	2019			2020			2021			2022			2023		
	Sexe		Total	Sexe		Total	Sexe		Total	Sexe		Total	Sexe		Total
	M	F		M	F		M	F		M	F		M	F	
Personnel civil	352	120	472	347	119	466	302	105	407	306	98	404	293	103	396

Personnel para militaire	549	25	574	549	25	574	548	25	573	607	39	646	632	30	662
TOTAL	901	145	1046	896	144	1040	850	130	980	913	137	1050	925	133	1058

Source : Enquête Mission élaboration du plan stratégique 2025-2029 du MCVT, Juin 2024

Malgré cet effectif élevé du personnel paramilitaire par rapport au personnel civil, il faut noter qu'il y a une baisse continue du personnel forestier au fil des ans jusqu'en 2020. En effet, en 2016, l'effectif du personnel en service dans l'administration des eaux, forêts et chasse était de 889 dont 596 agents forestiers. Cet effectif équivaut à un ratio d'un (1) forestier pour environ 200 Km² de territoire à couvrir contre le standard minimal d'un (1) forestier pour 100 Km² défini par la FAO. Entre 2016 et 2018, la situation n'a guère évolué mais s'est plutôt détériorée avec les départs à la retraite et les décès enregistrés. De ce fait, l'effectif est passé respectivement de 591 agents en 2017, à 570 agents toutes catégories confondues en 2020. Cette situation compromet la capacité de l'administration des eaux, forêts et chasse à déployer des agents de terrain pour la lutte contre braconnage et l'insécurité dans les parcs nationaux et les forêts classées. Au sein de ce personnel, il faut remarquer que les trois quarts de l'effectif actuel sont des sous-officiers et le quart restant, des officiers avec l'inexistence de la catégorie des gardes forestiers, homologues des hommes de rang, pour assurer efficacement les missions de protection des parcs nationaux et forêts classées. Cela pose un problème en termes de commandement et de proximité des agents au sein du sous-secteur forestier.

Mais avec l'effectivité du recrutement de 200 gardes forestiers, conformément aux orientations du Conseil des Ministres en date du 15 juillet 2020 et celles du 14 septembre 2022, la tendance s'est améliorée. Cet effort de recrutement continuera jusqu'au seuil d'un effectif supplémentaire de nouvelles recrues estimé à 500 agents forestiers, toutes catégories confondues.

L'analyse des ressources humaines révèle également que en 2023, moins de 5% du personnel forestier (4,53%) est représenté par les femmes. Ce qui traduit une faible représentation des femmes au sein de l'administration des eaux, forêts et chasse. Une attention particulière devra également y être accordée dans les différentes écoles de formation et au cours des recrutements.

Aussi, est-il important de souligner que le personnel déjà affaibli par son effectif réduit ne dispose que de faibles capacités logistiques et opérationnelles (moyens de communication, paquetage, déplacement, moyens techniques d'intervention, renforcement de capacité etc.).

Pour bâtir une administration forestière moderne et opérationnelle, il faut accorder une place de choix au renforcement quantitatif et qualitatif des ressources humaines surtout au niveau des gardes forestiers. Il convient toutefois de souhaiter que les eaux et forêts attirent mieux l'attention pour la valorisation effective des ressources naturelles et la restauration du patrimoine forestier endogène, comme alternative de cogestion avec les communautés riveraines dans les filières écotouristiques.

S'agissant du personnel civil de l'ex-MCVDD, l'analyse de l'évolution de l'effectif de ce personnel montre que la taille totale décroît au fil des ans.

Une telle situation s'explique principalement par le vieillissement du personnel du secteur qui part en grand nombre chaque année à la retraite, suivie des décès successifs enregistrés ces dernières années, et surtout le gel du recrutement au profit du secteur depuis 2010.

Il va falloir procéder donc au recrutement au sein du personnel, notamment les professionnels du secteur (architectes, urbanistes, ingénieurs génie civil, géomètres...), au risque d'amortir le personnel existant avant leur retraite. En effet, le personnel est très insuffisant et c'est seulement 3 personnes sur 20, soit 15% de ceux-ci qui travaillent convenablement selon les responsables interviewés lors de l'étude. Cependant, la masse de travail devient de plus en plus importante. Cette situation se justifierait, à en croire certains cadres, au manque d'éléments de motivation et de l'insuffisance du salaire par rapport aux exigences du marché, marquées par la cherté de la vie.

Devant une telle dichotomie, il s'avère nécessaire d'initier et de tenir annuellement des entretiens individuels, débouchant in fine sur des évaluations, lesquelles mettraient en exergue les performances réelles de l'agent et ses responsabilités devant les résultats pour une motivation conséquente.

3.1.2.2 Analyse de la gestion des ressources humaines au sein de l'ex- MIT

De 2019 à 2023, l'ex-MIT a fonctionné en moyenne avec 403 agents par année, dont 20,98% de femmes. Comme mentionné au niveau de l'ex-MCVDD, la taille du personnel en charge de la gestion des infrastructures et transports au Bénin diminue d'année en année durant la période de référence, passant ainsi de 419 en 2019 à 372 en 2023 avec un pic de 422 en 2020, comme le montre le tableau ci-dessous.

Tableau 1 : Evolution du personnel de l'ex-MIT de 2019 à 2023

2019			2020			2021			2022			2023		
Sexe		Total	Sexe		Total	Sexe		Total	Sexe		Total	Sexe		Total
M	F		M	F		M	F		M	F		M	F	
330	89	419	334	88	422	324	87	411	310	82	392	295	77	372

Source: DPAF/MCVT

Les principaux mobiles de cette évolution sont les mêmes que ceux mentionnés au niveau de l'ex-MCVDD.

En attendant le recrutement du personnel comme mentionné ci-haut, il faut renforcer non seulement les capacités techniques et managériales des agents du MCVT existant, mais aussi leurs capacités logistiques. Cette recommandation paraît d'une grande importance, si on sait que durant les 3 dernières années, le concept de marchés groupés introduits dans le nouveau code des marchés publics, a failli plomber les résultats de l'administration. En effet, les fournitures de bureau les matériels informatiques et accessoires se sont considérablement raréfiés. Par ailleurs, la procédure d'élaboration des plans de formation des agents au sein du

ministère s'est arrêtée depuis 2016 avec l'élaboration du plan de formation 2017-2019, alors que depuis 2007, cette pratique était de mise dans le secteur.

Les ressources humaines étant au cœur de la performance de tout système organisationnel, il importe d'actualiser ou de mettre à jour tous les documents stratégiques de gestion des ressources humaines au sein du ministère, notamment, les cadres organiques, les plans de formation et les plans de recrutement dont la pratique en termes d'élaboration a d'ailleurs démarré au MCVT depuis plus d'une décennie.

Au regard du faible niveau de mise en œuvre de ces documents élaborés depuis à partir de 2007, tous les acteurs à divers niveaux du secteur sont interpellés, quand on sait qu'à travers l'implication de tous dans leur opérationnalisation, le MCVT disposerait d'un personnel qualifié, compétent et motivé pour la réalisation de la mission à lui assignée par le Chef de l'Etat.

3.1.3 Appui à la déconcentration et à la décentralisation

Après environ deux décennies d'exercice réel du pouvoir décentralisé, les attentes sont loin d'être comblées surtout en matière de transfert des compétences et des ressources y afférentes. Le faible accompagnement du processus de décentralisation était perceptible très tôt, étant donné que les premiers résultats obtenus ne reflétaient pas les espoirs nés de la réforme de l'administration territoriale. A partir de ce constat, la Politique Nationale de Décentralisation et de Déconcentration (PONADEC) a été pensée, élaborée et adoptée en 2009 pour apporter une amélioration qualitative dans la gestion des politiques publiques surtout au niveau local, d'où devrait émerger le développement de tout le pays.

L'ex MCVDD et l'ex-MIT, à l'instar d'autres ministères sectoriels, ont élaboré leur Plan Déconcentration-Décentralisation (P2D) respectifs 2020-2024 et 2019-2023 ayant pour but principal la répartition des rôles et responsabilités entre les divers acteurs du secteur, dans une dynamique de subsidiarité et ce, pour plus de performance dans les interventions de leur secteur.

Malgré les contraintes liées à leur mise en œuvre sur le terrain, le MCVT a pris conscience des avantages liés à une telle stratégie de gestion en donnant plus de rôles et responsabilités aux responsables des structures déconcentrées (DDCVT, IF, services départementaux de l'IGN). Seulement que les communes peinent à rentrer dans cette dynamique, au regard de leurs faibles capacités technique et financière.

C'est pourquoi, les récentes innovations introduites dans la loi n° 2021-14 du 20 décembre 2021 portant code de l'administration territoriale en République du Bénin sont plus appréciées par plus d'un. En effet, elles séparent les fonctions administratives et techniques des fonctions politiques et envisagent créer un fonds d'investissement communal. Dans cette loi, les compétences propres des communes adressent davantage les attributions du MCVT, faisant de ce ministère, l'un des secteurs les plus décentralisés au Bénin. C'est le cas entre autres des articles 30 à 34 d'une part et 39 à 42 d'autre part. Son application a démarré courant 1^{er} semestre 2022 par le recrutement au profit de chaque commune, de sept (07) cadres techniques, y compris le secrétaire exécutif, premier responsable administratif et technique et récemment, des secrétaires administratifs d'arrondissements.

Vu les avantages liés à la déconcentration d'une part et surtout à la décentralisation d'autre part, il importe donc d'actualiser le P2D du MCVT avec plus d'implication des acteurs et de le faire adopter en Conseil des Ministres, gage de son appropriation et de son opérationnalisation par l'ensemble des parties prenantes du secteur.

Pour ce qui concerne le rôle d'assistance-conseil et de suivi, il est assuré par les Directions techniques et structures déconcentrées (DDCVT, IF et services départementaux de l'IGN). Elles sont le relais départemental pour la descendance et l'ascendance des informations provenant du niveau central. Ce positionnement entre le niveau central et celui local est pertinent et est gage d'une meilleure gouvernance sous l'hypothèse que chaque acteur joue pleinement son rôle. Pour plus d'efficacité dans la gouvernance du secteur, il convient d'impliquer davantage les Directions Départementales dans l'élaboration des documents budgétaires et leurs outils d'opérationnalisation, leur mise en œuvre, leur suivi et la reddition de compte.

3.1.4 Situation des réformes

Au cours du dernier quinquennat, le MCVT a piloté plusieurs réformes inscrites au Programme d'Actions du Gouvernement (PAG) 2016-2021.

L'évaluation de ces réformes effectuée en décembre 2021 révèle que quinze (15) sont entièrement mises en œuvre et huit (08) en cours d'exécution, tel qu'indiqué dans le tableau ci-dessous.

Tableau 2 : Point de mise en œuvre des réformes du PAG 1 relevant du MCVT

REFORMES ACHEVEES	REFORMES EN COURS
1- Création de l'ANAT (Agence Nationale d'Aménagement du Territoire) ; 2- Réforme foncière : opérationnalisation de l'Agence Nationale du Domaine et du Foncier (ANDF) et du Fonds de Dédommagement Foncier (FDF) ; 3- Mise en place d'un cadastre national informatisé ; 4- Loi sur le bail à usage d'habitation - location accession ; 5- Assainissement des pratiques d'aménagement foncier : clôture des lotissements ; 6- Organisation de l'assistance à la maîtrise d'ouvrage ; 7- Loi sur l'interdiction des sachets plastiques non biodégradables ; 8- Modernisation de la gestion des déchets solides ménagers ; 9- Adoption d'un plan national climat et des plans climats territoriaux ; 10- Loi portant protection, aménagement et mise en valeur de la zone littorale en République du Bénin ;	1- Loi sur l'environnement et le climat ; 2- Code de la construction et de l'habitat ; 3- Restructuration du secteur de l'assainissement ; 4- Code forestier ; 5- Code de l'urbanisme ; 6- Mise en place du Système d'Informations Portuaires 7- Professionnalisation des acteurs du transport routier ; 8- Création d'un Bureau d'Embauche Unique.

REFORMES ACHEVEES	REFORMES EN COURS
11- Accréditation du FNEC au Fonds Vert pour le climat et au Fonds d'Adaptation aux Changements Climatiques ; 12- Réorganisation de la gestion de l'entretien des infrastructures ; 13- Création de la Société des Aéroports du Bénin (SAB) ; 14- Mise sous mandat de gestion du Port Autonome de Cotonou et de l'aéroport de Cotonou ; 15- Réorganisation de l'examen du permis de conduire et de l'immatriculation des véhicules	

Les effets induits par la mise en œuvre de ces réformes sont bien appréciables.

En effet, l'élaboration du Plan national d'adaptation offre au Bénin une facilitation de l'accès au financement des mesures d'adaptation prioritaires. Par ailleurs, la révision de la loi sur le bail à usage d'habitation domestique permet le recadrage du secteur de l'immobilier au Bénin en accordant plus de privilèges aux locataires et en réduisant la suprématie longtemps exercée par les bailleurs. De plus, l'adoption du Décret n° 2021-390 du 21 juillet 2021 portant conditions d'exercice de la mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage dans le domaine de la construction en République du Bénin permet d'instituer et d'encadrer l'exercice de la profession aux fins de sauvegarder les investissements réalisés. De même, la réorganisation de l'examen du permis de conduire et de l'immatriculation des véhicules a permis entre autres d'éradiquer toute pratique frauduleuse et de garantir une transparence totale lors des différents examens. Enfin, les mesures pour l'assainissement, l'achèvement et la clôture des opérations de lotissement et de remembrement foncier urbain offrent à la population l'accès au foncier urbain de la façon la plus transparente et sécurisée possible.

Pour ce qui concerne la deuxième génération du PAG, dix-neuf (19) réformes sont engagées au MCVT dont 06 anciennes réformes du PAG 1 reconduites.

Selon les propos des différents responsables en charge d'animer la gouvernance du secteur, des dispositions pratiques et anticipatives sont prises pour améliorer le niveau d'exécution de ces réformes, tout en veillant à la mise en œuvre intégrale des anciennes. Il s'agit entre autres, de la tenue régulière des sessions du comité technique de pilotage des réformes, mis en place à travers l'arrêté 2023 n°0052/MCVDD/DC/SGM/CTR/DPAF/SA001SGG23 du 07 février 2023 portant Attributions, Organisation et Fonctionnement.

3.1.5 Mobilisation des ressources financières

De 2019 à 2023, il est observé que l'enveloppe budgétaire globale allouée à l'ex-MCVDD hors financement PPP s'élève à 826 283 580 257 F CFA, contre un montant total dépensé de 923 150 188 637 F CFA. Il s'ensuit donc des crédits supplémentaires alloués à ce ministère qui ont été ordonnancés à l'ordre de 96 866 608 380. D'où un taux d'ordonnancement global sur la période

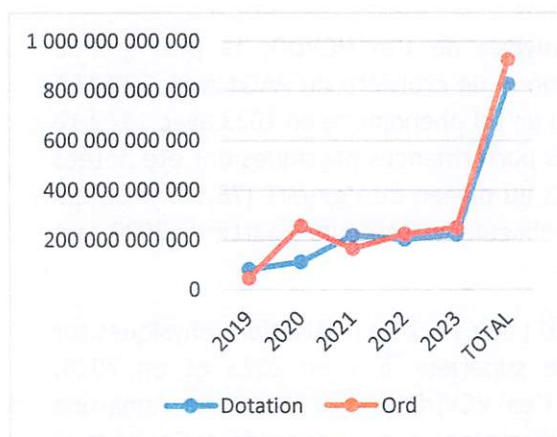
estimé à 111,72%, pour un budget annuel moyen de 184 630 037 727 F CFA en termes d'ordonnancement.

S'agissant des dotations budgétaires initiales au niveau de l'ex-MIT, il a été enregistré 682 854 333 751 F CFA, contre un montant total dépensé de 641 329 002 424 F CFA, soit un taux d'ordonnancement de 93,92% avec un budget annuel moyen de 128 265 800 485 F CFA en termes d'ordonnancement.

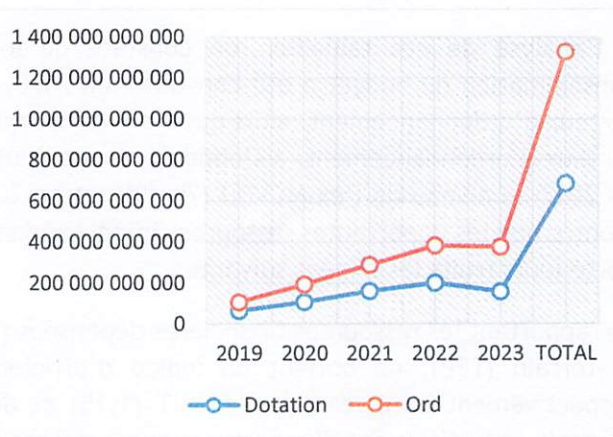
En somme, il a été ordonnancé au profit du secteur cadre de vie et transports sur les 5 dernières années, un montant total de 1 564 479 191 061 F CFA. Ce qui confirme l'importance accordée à ce secteur dans la mise en œuvre du Programme d'Actions du Gouvernement.

Conformément au graphique n°3 ci-dessous, aussi bien les dotations que les ordonnancements budgétaires effectués par l'ex-MCVDD ont connu une allure presque croissante tout au long de la période. Mais les derniers ont dépassé sur plusieurs années (2020, 2022 et 2023) les premières, suite aux réponses favorables de plusieurs appels de fonds adressés à l'endroit de la DGB. La tendance est observée dans le sens opposé au niveau de l'ex-MIT, sauf au cours de l'année 2023 où le montant ordonnancé est supérieur à la dotation initiale. Confère graphique n°4.

Graph 3 : Evolution du budget de l'ex-MCVDD



Graph 4 : Evolution du budget de l'ex-MIT



Source : Construit à partir des données obtenues à la DPAF, avril 2024

Par programme au niveau de l'ex-MCVDD, il ressort que les priorités budgétaires se sont plus concentrées au niveau des Programmes Villes et Territoires Durables et Construction et Habitat qui ont bénéficié de près des trois quarts (74,38%) du budget global dépensé dans le ministère au cours de la période de référence. Quant au constat fait au niveau de l'ex-MIT, la primauté est accordée dans une *très grande mesure au Programme Entretien et Construction de Routes et Infrastructures de Transport Rural qui représente 95,96 % de la part du montant total ordonnancé de 2019 à 2023.*

Les tableaux ci-dessous révèlent les taux de consommation du budget ainsi que des réalisations physiques sur le terrain par année de l'ex-MCVDD et de l'ex-MIT.

Tableau 3 : Evolution du TEF et du TEP au niveau de l'ex-MCVDD

ANNEE	Dotation	Ord	TEF	TEP	Indice d'efficience
2019	79 472 395 514	42 968 249 262	54,07	68,42	0,79
2020	109 984 732 000	252 583 380 542	229,65	68,51	3,35
2021	217 358 395 928	160 813 630 085	73,99	77,71	0,95
2022	200 019 204 385	220 233 486 168	110,11	79,49	1,39
2023	219 448 852 430	246 551 442 580	112,35	79,36	1,42
TOTAL	826 283 580 257	923 150 188 637	111,72	74,70	

Tableau 4 : Evolution du TEF et de TEP au niveau de l'ex-MIT

ANNEE	Dotation	Ord	TEF (%)	TEP (%)	Coef eff
2019	63 231 493 000	38 708 664 000	61,22	57,30	1,07
2020	105 128 042 000	84 082 530 152	79,98	73,22	1,09
2021	158 771 105 000	125 060 023 340	78,77	74,84	1,05
2022	199 328 504 796	178 422 615 711	89,51	70,81	1,26
2023	156 395 188 955	215 055 169 221	137,51	78,58	1,75
TOTAL	682 854 333 751	641 329 002 424	93,92	70,95	

A l'analyse de ces tableaux, on constate qu'au niveau de l'ex-MCVDD, la plus grande consommation du budget a été constatée en 2020, année de croisière du PAG1 avec 229,65% du taux d'ordonnancement, alors que l'ex-MIT a connu un tel phénomène en 2023 avec 137,51% du taux d'ordonnancement. A l'opposé, les meilleures performances physiques ont été notées en 2022 au niveau de l'ex-MCVDD (79,49%) et en 2023 au niveau de l'ex-MIT (78,58%). Ce qui montre que les importantes ressources injectées dans chacun des secteurs à partir de 2020, ont porté leurs fruits les années suivantes.

En rapportant les ressources financières dépensées (TEF) aux Taux de réalisations physiques sur le terrain (TEP), on obtient un indice d'efficience supérieur à 1 en 2023 et en 2020, respectivement au niveau de l'ex-MIT (1,75) et de l'ex-MCVDD (3,35). Une telle remarque pourrait se justifier par d'importants engagements qui seraient pris au cours de ces années et qui n'ont pas immédiatement eu de contrepartie physique sur le terrain.

En dehors de la consommation du budget national, il faut noter que l'utilisation de mécanismes harmonisés a contribué à la sécurisation des accords avec les bailleurs multilatéraux et bilatéraux tels que la Banque Mondiale, la BAD, la BEI, la BID, la BOAD ou encore l'AFD. Outre les partenariats public-privé, il faut ajouter la sollicitation de banques privées et des marchés financiers régionaux et internationaux qui a permis de lever également d'importants capitaux à des taux préférentiels.

Dans le cadre de l'amélioration de la gestion des conventions et accords multilatéraux sur l'environnement (AME), quatre (04) groupes fonctionnels ont été mis en place, conformément à l'arrêté n°129/MCVDD/DC/SGM/DAF/DGEC/DGEFC/SA032SGG 2020 du 25 juin 2020 portant points focaux des conventions, accords et protocoles ratifiés par le Bénin et gérés par le MCVDD.

Chaque superviseur de groupe fonctionnel coordonne plusieurs accords multilatéraux sur l'environnement et veille à la synergie d'interventions à la fois interne qu'entre les groupes.

Malgré les difficultés rencontrées dans la mobilisation des ressources vertes et de manque de synergie entre acteurs, certains AME ont fait des prouesses importantes, notamment celles de la génération du RIO dans la mise en œuvre des activités phares, voire innovantes. En effet, de 2019 jusqu'à fin septembre 2023, 63.415.603 de dollars ont été mobilisés sur la CCNUCC.

Par ailleurs, les cotisations sont régulièrement libérées pour remédier à l'aspect humiliant ou dégradant que le Bénin présentait aux assises internationales pour non-paiement des cotisations. Toutefois, il convient de faire attention au gap enregistré entre les cotisations à libérer et ce que le Bénin gagne en termes d'avantages. En d'autres termes, il s'avère nécessaire de commanditer une évaluation préalable du coût d'opportunité des cotisations des AME face aux bénéfices attendus.

3.1.6 Dispositif de suivi, du contrôle et de l'évaluation des interventions du secteur

Le dispositif de suivi des interventions du plan stratégique 2018-2022 du MCVDD a bien fonctionné. En effet, des concertations périodiques et régulières entre acteurs pour faire d'une part, le bilan des interventions du secteur et d'autre part, statuer sur des thématiques majeures précises, assorties de comptes rendus ont été organisées. Il s'agit des comités de direction et celui des directeurs, des conseils de cabinet et des revues périodiques (annuelles, trimestrielles, mensuelles, voire hebdomadaires) des Plans Annuels de Travail.

Par ailleurs, ce dispositif a inclus le suivi sur le terrain des différentes réalisations par les structures déconcentrées du Ministère (DDCVT et IF), l'assistance-conseil aux communes, les contrôles et évaluations périodiques par ces dernières. Aussi, une amélioration continue de la qualité des interventions du Ministère a-t-elle été observée, du fait des tournées périodiques de suivi et d'évaluation des projets et programmes, organisés de concert avec les structures déconcentrées. La culture de reddition de comptes est de plus en plus développée, conformément aux réformes budgétaires en cours d'opérationnalisation dans notre pays.

Toutefois, la problématique liée aux indicateurs du secteur a plombé le volet évaluation du plan et d'autres documents de planification aussi bien au niveau national qu'international (PAG, PC2D, PND et ODD). Cette situation est résorbée définitivement avec la prise de conscience collective des acteurs ayant débouché sur des études thématiques. En effet, en dehors des annuaires statistiques dont la production est devenue régulière depuis 2020, il s'est avéré important pour un bon suivi de la mise en œuvre du Programme d'Actions du Gouvernement 2021-2026, d'initier le projet d'opérationnalisation du système d'informations statistique du Ministère du Cadre de Vie et des transports en charge du développement durable (MCVT). Dans le cadre de l'implémentation de ce projet, un partenariat technique a été envisagé et mis en œuvre avec l'Institut National de la Statistique et de la Démographie (INStAD).

En plus de ces éléments du management stratégique ayant eu lieu au cours du dernier quinquennat, il faut retenir que la gestion des ressources humaines, matérielles et financières mérite d'être modernisée, au regard des exigences actuelles des bénéficiaires du secteur.

Les changements induits dans le cadre de la gouvernance du secteur depuis 2016, notamment au plan des synergies avec l'équipe gouvernementale, ont permis entre autres d'améliorer la qualité des dépenses à travers les missions de contrôle et d'audit effectuées par l'Inspection Générale du Ministère. En effet, il a été institué au sein du ministère l'activité de suivi mensuel de la mise en œuvre des recommandations des missions antérieures. Cette activité a été généralisée dans tous les ministères et constitue une activité fondamentale des organes de contrôle de l'ordre administratif en République du Bénin. Ainsi, de 2017 à 2020, on note que 5 873 165 144 FCFA dont 1 995 174 709 FCFA au titre de 2020 ont été recouvrés dans les caisses de l'Etat avec la systématisation des prélèvements à la source des TVA sur les commandes de biens et services sur les caisses et régies d'avance (hors SIGFiP) et autres impôts et taxes. Par ailleurs, au titre des remboursements effectués par certains agents mis en cause pour faits de distraction de fonds ou autres relevés dans les rapports de mission, un montant de 208 323 946 FCFA a été reversé au Trésor Public contre un montant total compromis de 343 062 578 FCFA.

Aussi, la mise en application du décret n° 2018-396 du 29 août 2018 portant réorganisation des Organes de Contrôle de l'Ordre Administratif ayant institué d'une part, le Comité Ministériel d'Audit Interne (CMAI) et le Comité Ministériel de Maîtrise des Risques (CMMR) et le décret n° 2018-397 du 29 août 2018 portant approbation du Cadre de Référence de l'Audit Interne (CRAIE) dans l'administration de l'Etat en République du Bénin d'autre part, permettent à l'Inspection Générale du Ministère de garantir le respect de la réglementation en optimisant les performances.

Enfin, en matière de gouvernance du secteur, on retient comme leçons majeures que l'organisation d'une session stratégique étendue à tout le personnel avec le Ministre, a permis de renforcer la cohésion sociale autour des réformes et d'apaiser le climat social. Aussi, la programmation systématique des congés administratifs et leur exécution rigoureuse malgré le volume et la pression de travail, permettent-elles aux employés de se recharger pour de meilleures performances.

3.2 Aménagement du territoire et Développement urbain

Cette partie aborde d'une part, le volet aménagement du territoire en tant qu'outil devant permettre d'assurer une répartition équilibrée des ressources, des activités et des hommes sur toute l'étendue du territoire national et d'autre part, celui du développement urbain à travers l'état des lieux en matière d'urbanisme et d'assainissement du cadre de vie des béninois.

3.2.1 Aménagement du territoire

Au regard des dysfonctionnements liés à l'aménagement de territoire, marqués par des disparités spatiales, la périurbanisation et le faible accès des populations aux équipements et infrastructures socio-communautaires, l'amorce de la décentralisation avec des échelles de développement inadaptées au développement local, la montée des préoccupations environnementales et le manque de cohérence dans l'action publique, il est crucial d'améliorer l'image et l'attractivité des villes, en jouant sur leurs points forts, à savoir leur performance fonctionnelle et économique et leur connexion à l'hinterland.

Pour parvenir à ces fins, le Gouvernement a fait voter la loi-cadre sur l'aménagement du territoire en 2016 et a adopté le Schéma National d'Aménagement du Territoire dénommé Agenda Spatial. Dans le cadre de l'application de cette loi, l'Agence Nationale d'Aménagement du Territoire (ANAT) a été créée et rendue opérationnelle pour soutenir la politique nationale d'aménagement du territoire à travers :

- la relance de la planification spatiale afin de rendre les territoires plus cohérents et attractifs ;
- la promotion de l'économie des territoires grâce à la valorisation des potentialités régionales et locales ; et
- le développement des mécanismes institutionnels et réglementaires innovants pour l'aménagement du territoire.

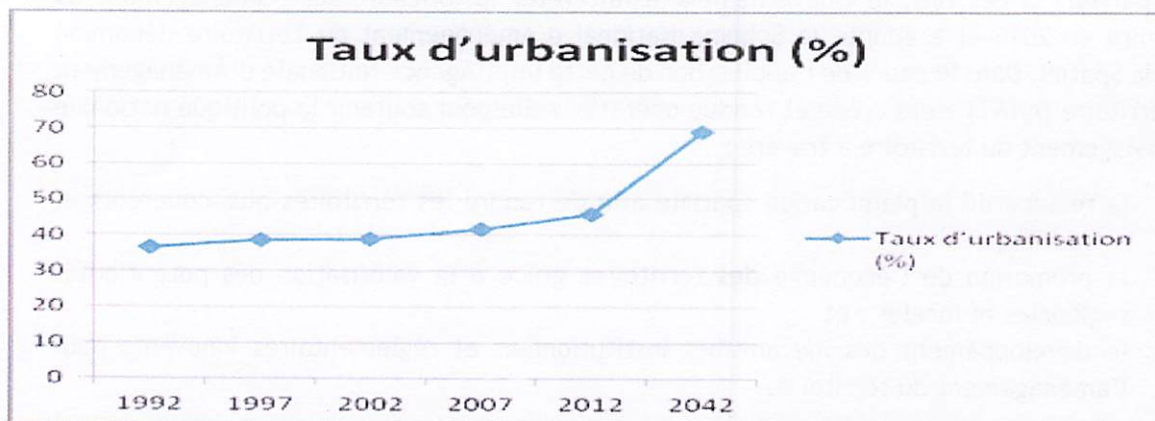
Par ailleurs, plusieurs documents de planification spatiale ont été élaborés aussi bien au niveau national que décentralisé. En effet, le Schéma National d'Aménagement du Territoire (SNAT) a été élaboré sur fond de large concertation nationale et adopté en 2016, avec une cinquantaine de Schémas Directeurs d'Aménagement Communal élaborés. Malheureusement, ces réformes orientées essentiellement vers la dimension institutionnelle et organisationnelle et la disponibilité des instruments de planification spatiale n'ont pas réussi à mettre l'aménagement du territoire au cœur de l'action publique et de devenir in fine, un socle pour la mise en œuvre du Programme d'Actions du Gouvernement. D'où la nécessité de soutenir les réflexions en cours dans le cadre de l'élaboration et surtout de la mise en œuvre de la Politique Nationale d'Aménagement du Territoire 2024-2033 et de son plan stratégique pour la relance de l'Aménagement du Territoire au Bénin.

3.2.2 Urbanisme et assainissement du cadre de vie

Selon le 4^{ème} Recensement Général de la Population et de l'Habitation (RGPH4), la population du Bénin s'établit à 10.008.749 habitants en 2013 dont 5 120 929 de femmes, soit 51,2% de la population totale avec un taux d'accroissement de 3,5% entre 2002 et 2013.

Près de 48% de cette population est très jeune (moins de 16 ans), et l'espérance de vie à la naissance est de 63,8 ans en 2013. La densité moyenne est de 87 habitants au km² en 2013 contre 59 en 2002. En outre, le nombre des villes de plus de 200.000 habitants est passé de deux (02) en 2002 à huit (08) en 2013 et le taux d'urbanisation de 38,9% à 44,6% au cours de ces deux années de référence. Ainsi, la population rurale représente environ 55% de la population totale et selon les projections de l'INSAE, le Bénin devrait devenir un pays majoritairement urbain en 2025, voire atteindre un taux d'urbanisation de 70% en 2042, suivant le graphique ci-après :

Graphe 5 : Evolution du taux d'urbanisation au Bénin



Source : *Revue permanente du Secteur Urbain au Bénin et INSAE/RGPH 4.*

Les tendances observées à l'issue de ce recensement sont : i) Une hausse de la population urbaine ii) Une population inégalement répartie, avec une très forte concentration au Sud. iii) Une croissance démographique plus forte dans les zones faiblement urbanisées (Donga, Alibori, Borgou) et moins soutenue dans les zones de forte concentration urbaine (surtout le Littoral). Une telle urbanisation qui continue à se concentrer sur la zone côtière, engendre une pression importante sur la demande de services sociaux et d'infrastructures de base, la pression sur les marchés d'emplois urbains, la spéculation foncière et le détournement du foncier public aux fins personnels, la dégradation de l'environnement, le développement de la paresse et des violences visiblement induits par l'absence de transformation des matières premières dans des filières agroalimentaire et agroforestières offrant une chaîne de valeurs, l'insuffisance de logements décents, la dégradation de la santé publique due à la pollution et à la production massive de déchets non recyclés, sont autant de risques sur les écosystèmes, sur le patrimoine physique et le cadre de vie, sur la sureté collective et la sécurité des ménages.

Par ailleurs, la concentration dans les principales villes des réseaux techniques, des compétences techniques, des départements ministériels, les pressions consécutives sur les ressources notamment énergétiques confrontées aux crises et catastrophes potentielles, accentuent la vulnérabilité de l'espace urbain. Ceci cautionne à la fois par désaffection, la vulnérabilité du milieu rural supposé bassin de production. Ce contexte interroge les modes de vie et les formes des établissements humains et appelle à la conciliation des enjeux socioéconomiques, climatiques et culturels pour et avec les populations.

Les causes de cette urbanisation non maîtrisée des villes au Bénin résident d'une part, dans la croissance urbaine rapide due essentiellement à l'exode rural et d'autre part, à l'absence d'une mise en œuvre efficace de la politique d'aménagement du territoire.

En effet, l'installation des communautés et le développement des établissements humains au Bénin semblent libéralistes, orientés par la recherche de ressources de production et de subsistance. En l'absence d'une politique urbaine forte, les citoyens investissent entre autres des espaces qu'ils considèrent comme lieux de promotion de l'auto emploi. Le commerce, la restauration de rue, les transports populaires, les ateliers en tous genres et bien d'autres petits

métiers se sont multipliés sur les espaces publics, posant de nombreux problèmes de circulation, notamment par l'encombrement des trottoirs, des carrefours, ou par le rétrécissement *de facto* de la chaussée. Devant cette situation qui ne peut laisser aucune autorité responsable indifférente, des délogements forcés ou déguerpissements ont été observés en 2017 dans les grandes villes béninoises ; une étape fondamentale dans le processus de restructuration des espaces publics.

Les femmes étaient les plus touchées par cette opération, car elles occupent majoritairement le sous-secteur du commerce au Bénin. Prenant en compte cet antécédent, des projets spécifiques visant un public exclusivement féminin se sont ainsi développés par la suite, à travers les marchés urbains et secondaires construits dans ces grands centres urbains, suivant une démarche assez participative et inclusive impliquant les responsables des femmes de ces marchés.

L'responsabilité de l'Etat dans l'installation des communautés et le développement des villes et des villages est à posteriori, limitée à l'urbanité axée sur le seul lotissement mal appliqué. Souvent aucun cadre juridique foncier et d'aménagements et aucune ingénierie urbaine (SDAC, PDU) ne précède l'installation des communautés et les agglomérations ne sont pas protégées contre les inondations et les pollutions. Ces dernières années, il est même observé par le Gouvernement, une certaine tendance à réaliser des opérations de lotissement outre le cadre autorisé et à brader des domaines appartenant à l'Etat ainsi qu'aux collectivités territoriales. Au regard de ces travers, le Gouvernement a décidé en 2021 de procéder à l'assainissement et à la clôture des opérations de lotissement/remembrement sur toute l'étendue du territoire national et un comité interministériel a été mis en place pour proposer des mesures d'assainissement, d'achèvement et de clôture de ces opérations. Parmi ces mesures, figure en bonne position, la disponibilité dans les collectivités territoriales des Schémas Directeurs d'Aménagement des Communes (SDAC) et des Plans Directeurs d'Urbanisme (PDU) pour ce qui concerne les zones agglomérées.

L'autre difficulté des villes et qui est source de pollution et de frustrations aujourd'hui, est le manque de mode de transport urbain collectif adéquat. La démission de l'Etat dans le secteur et les échecs répétés du secteur privé en disent long. L'étude en cours pour l'opérationnalisation des Plans de Mobilité Urbaine réalisés en 2020 par le Projet d'Aménagement Urbain et d'Appui à la Décentralisation (PAURAD) dans le Grand Nokoué constitue donc une très bonne initiative du PAG II qu'il convient d'accompagner.

Dans le souci d'assainir le cadre de vie des béninois et de le rendre résilient aux conditions climatiques extrêmes telles que les inondations, le Gouvernement a mis en place un vaste programme d'assainissement pluvial dans les principales villes du Bénin depuis la 1^{ère} génération du PAG 2016-2021 avec pour ambition de doter le pays de 790 km de voies urbaines aménagées. Selon l'enquête réalisée dans le cadre de la présente mission, les principaux résultats de cette initiative sont assez remarquables, en ce sens que l'état des lieux dans le domaine de l'assainissement pluvial au Bénin faisait ressortir 217 km de voies urbaines aménagées de 1960 à 2016, soit environ 4 km par an, contre 237,4 km sur la période allant de 2016 à 2023 soit environ 34 km par an. On note ainsi un taux d'accroissement de 9,40% entre ces deux périodes.

Ces investissements massifs ont été mis en place par plusieurs projets du sous-secteur dont les plus importants sont :

- ✓ Le projet de réhabilitation et d'aménagement des voiries des villes de Cotonou, Porto-Novo, Parakou, Bohicon, Natitingou, Lokossa, Abomey-Calavi, Sèmè-Podji et Abomey (Asphaltage phase A) avec 197 km de voies bitumées/pavées, équipées de 410 km d'ouvrages d'assainissement, 15 571 lampadaires solaires et 32 763 arbres d'alignement permettant ainsi d'aménager 255 rues avec plus de 300 infrastructures socio-communautaires desservies ;
- ✓ Le Programme d'Assainissement Pluvial de la ville de Cotonou avec 23,2 km de voies urbaines construites ;
- ✓ le Programme d'adaptation des villes au changement climatique avec 8,9 km de voies aménagées à Cotonou, Comè, et Sèmè-Podji.

A ces différentes interventions, il faut ajouter l'achèvement des anciens projets de pavage de rues sur financement BOAD et BIDC à Kpomassè: 2,5 km ; Abomey-Calavi : 0,3 km ; Kérou : 3,8 km ; Avrankou : 3,2 km ; Zè : 2,4 km ; Dogbo : 2,9 km, Bopa: 2,2 km ; Tanguiéta: 2,2 km ; Bembèrèkè : 2 km ; Kalalè : 2,2 km ; Karimama : 2 km ; Bohicon : 6,5 km ; Kandi : 2,9 km ; Pobè : 5,2 km ; Sakété : 4,8 km ; et Ouidah : 3,5 km), soit au total 48,6 km dont 8,4 km entièrement réalisés de 2016 à 2020 (Tanguiéta, Bembèrèkè, Kalalè et Karimama).

En matière de drainage des eaux pluviales et autres ouvrages d'assainissement, les réalisations suivantes ont été faites à travers la mise en œuvre des programmes ci-après :

- ✓ Le Programme d'Assainissement Pluvial de la ville de Cotonou (PAPC) avec 32,2 km de collecteurs et 35 bassins de rétention construits ;
- ✓ Le Programme d'adaptation des villes au changement climatique avec 9 km de collecteurs réalisés à Cotonou : 1,15 km et Bohicon : 10,66 km ;
- ✓ L'achèvement des travaux du PAURAD sur financement de la Banque Mondiale : (Porto-Novo : 0,8 km; Sèmè-Podji : 1,4 km ; Comè : 1,7 km ; Bohicon : 2,3 km ; Abomey-Calavi : 0,9 km et Kandi : 0,4 km,) et achèvement des travaux d'assainissement à Malanville sur financement BOAD : (0,9km), soit au total 7,8 km de collecteurs construits⁸.

Les résultats seraient plus élogieux si le PAPC n'avait pas accusé de retard dans la mobilisation des ressources; puisqu'il projette construire 136 km de collecteurs et 50 bassins de rétention à l'horizon 2026.

Pour ce qui concerne la gestion des déchets solides ménagers, elle constitue un véritable problème de salubrité qui affecte également la santé publique et l'attractivité des grandes agglomérations du Bénin. On constate ainsi, jusqu'à un passé récent, en plein cœur des grandes villes du pays, des tas d'immondices et l'obstruction des caniveaux publics par des déchets ménagers générés par l'incivisme des populations couplé avec un manque de politique efficace de gestion des déchets. La plupart des berges lagunaires sont mal entretenues et sont de

⁸ Enquête auprès de DGDU, avril 2024

véritables réceptacles de déchets (y compris les déchets toxiques) venant de toute part. Cette situation entraîne la toxicité des plans d'eau et la destruction de la faune et de la flore aquatique. Pour y apporter des éléments d'amélioration, plusieurs interventions ont été faites et ont donné des résultats probants. En effet, après la mise en œuvre du PUGEMU⁹ en 2017 dont les actions sur le terrain viennent consolider les acquis du PGUD2¹⁰, le gouvernement a initié un projet novateur qui vise la modernisation de la gestion des déchets dans le Grand Nokoué (Cotonou, Abomey -Calavi, Sèmè-Podji, Ouidah et Porto-Novo). Ce projet est mis en œuvre dans le cadre d'un partenariat entre l'Etat central et les communes concernées, donnant lieu en 2019 à la création de la Société de Gestion des Déchets et de la Salubrité du Grand Nokoué (SGDS-SA). Depuis 2021, la SGDS SA est devenue une entité publique à compétence nationale à l'occasion d'une révision de ses statuts.

Plusieurs interventions ont été menées dans le cadre de ce projet dont entre autres : i) le recrutement de 69 PME ; ii) l'acquisition de 600 tricycles/d'engins légers de pré-collecte et d'une centaine d'engins lourds de collecte et ; iii) le ramassage gratuit des ordures ménagères depuis le 31 août 2020 permettant de desservir 611 519 ménages.

En termes de performances réalisées, il faut noter une quantité cumulée de déchets ménagers enlevés dans le Grand Nokoué s'élevant à 1.525.935 tonnes de 2016 à 2023, avec 1.170 dépotoirs sauvages détruits.

Dans le but d'améliorer les conditions socio-sanitaires et environnementales des ménages, la modernisation de la gestion des boues de vidange et des eaux usées domestiques est devenue une réalité avec la construction de trois (03) Stations de Traitement de Boues de Vidange dans les communes de Sèmè-Podji, Abomey-Calavi et Parakou respectivement dans les départements de l'Ouémé, de l'Atlantique et du Borgou.

D'autres projets phares ont été également conduits durant la période de référence dans le sous-secteur, à savoir :

- ✓ la 1^{ère} phase du projet de modernisation de 35 marchés urbains et régionaux en cours d'achèvement avec plus de 6 000 places disponibles pour le lot 1 des 09 marchés urbains de la ville de Cotonou;
- ✓ la mise en œuvre du Projet de Développement de l'Infrastructure Géographique de Base et du Cadastre (PDIGBC) à travers la densification par l'IGN du réseau géodésique et du réseau de nivellement par la mise en place de 375 bornes géodésiques du second ordre et 440 repères de nivellement et enfin la réalisation des ortho photos à grande échelle pour la mise en place du cadastre national.

Les Leçons apprises ou acquis majeurs dans le cadre de la mise en œuvre de ces interventions concernent entre autres :

⁹ PUGEMU : Projet d'Urgence de Gestion Environnementale en Milieu Urbain

¹⁰ PGUD2 : Projet de Gestion Urbaine Décentralisée, phase II

- l'aménagement de voirie en zone très urbanisée présente beaucoup de contraintes de mise en œuvre vis-à-vis des réseaux souterrains qu'il faut rigoureusement appréhender pour limiter les désagréments aux riverains ;
- l'aménagement de voirie de façade à façade présente une complexité importante relative à la gestion de l'accès au seuil des propriétés du fait de la non-uniformité des cotes de calage de ces seuils, de la nécessité parfois de caler la ligne rouge de la voirie projetée largement au-dessus des seuils ;
- l'aménagement de voiries en zone très marécageuse nécessite des études géotechniques poussées et ne doit pas être conduit classiquement comme dans un projet routier ordinaire ;
- la détermination de la durée d'exécution des travaux d'aménagement de voirie en zone fortement urbanisée doit être conduite de façon minutieuse en tenant compte de plusieurs paramètres dont la présence des riverains, la gestion de maintien du service pendant les travaux, et la densité des réseaux non cartographiés des concessionnaires (SBEE, SONEB et SBIN)

En résorbant l'épineux problème de la faiblesse de l'investissement public urbain, les travaux entrepris en matière d'aménagement de voirie urbaine, de construction d'infrastructures marchandes et autres infrastructures socio-communautaires, ont permis de recréer une dynamique de développement urbain au plan local avec des répercussions positives sur les relations villes-hinterland. Ils sont aujourd'hui porteurs de transformation des économies locales par le renforcement de la productivité économique urbaine et l'attractivité des villes concernées. A ces travaux, il faut ajouter les investissements dans la modernisation du système de gestion des déchets, lesquels ont permis d'assurer la propreté des rues revêtues et le curage en l'entretien des ouvrages d'assainissement pluvial dans le Grand Nokoué, la destruction des principaux points noirs, l'assainissement des berges de la lagune de Cotonou, la précollecte, la collecte, le tri-valorisation et le traitement ultime des déchets solides ménagers, la gestion des boues de vidange, etc.

Malgré ces résultats louables, des besoins pressants demeurent en matière d'amélioration du cadre de vie et des conditions de mobilité des populations, au regard de la fragilité des écosystèmes et des enjeux démographiques, de la persistance des inondations et de la pollution persistante dans les principales villes. D'où l'intérêt et la nécessité de poursuivre et de renforcer l'existant dans le domaine du développement urbain au Bénin.

Le tableau ci-après fait le point de l'évolution des indicateurs de performance dans le sous-secteur aménagement du territoire et développement urbain.

Tableau 5 : Evolution des indicateurs de performance dans le sous-secteur aménagement du territoire et développement urbain

PRINCIPAUX INDICATEURS DU SOUS-SECTEUR	Cible PAG	Avant 2016	2016-2023
Linéaire de voies urbaines aménagées (km)	790	217	237,4
Linéaire de collecteurs construits	236	19,629	49,9

Nombre de bassins de rétention des eaux pluviales	50	2	35
Quantité cumulée de déchets ménagers enlevés dans le Grand Nokoué (tonne)	2 740 779	52 547	1 525 935
Nombre de points noirs détruits et assainis dans le Grand Nokoué	1 170	0	1 170
Montant de redevance versée par les ménages dans le Grand Nokoué pour l'enlèvement des ordures ménagères 5 (F CFA)	27 milliards/an	900 millions	0
Nombre de stations de traitement des boues de vidange construits	8	0	3
Nombre de repères de nivellement mis en place	ND	320	440
Nombre de bornes géodésiques du 2 ^{ème} ordre mises en place	ND	350	375
Nombre de bornes géodésiques réhabilitées (1 ^{er} et 2 ^{ème} ordre)	ND	00	79
Nombre de communes bénéficiaires d'ortho photos à grande échelle pour la mise en place du cadastre national.	ND	05 communes	22 · noyaux de communes
Schéma National d'Aménagement du Territoire	1	0	1
Nombre de communes ayant 1 SDAC	77	45	52

Source : DGDU/MCVT, avril 2024

3.3 Construction et Habitat

La situation foncière est caractérisée dans un passé récent, par une insécurité grandissante. Malgré l'existence de la politique foncière, il est observé partout au Bénin et surtout dans les grandes agglomérations, le développement d'un marché foncier et immobilier peu réglementé, avec une multiplicité d'acteurs et spéculateurs et de l'absence d'un cadre juridique et institutionnel cohérent. Par ailleurs, l'on assiste encore aujourd'hui, en matière d'accès à la terre, au non-respect des règles et parfois, à des fraudes délibérées impunies, qu'il s'agisse des droits définis par la légitimité de la coutume ou par la légalité des textes de droit. Plusieurs dossiers instruits traînent depuis des années dans les tribunaux, surtout dans les principales villes du Sud. Mais, avec la création d'une nouvelle juridiction spéciale chargée uniquement des différends fonciers, le secteur sera de plus en plus réglementé.

Ces difficultés d'accès à la terre participent de l'installation illégale et anarchique des populations dans les villes, induisant de ce fait la prolifération des taudis. De nos jours, de nombreux problèmes se posent, notamment ceux de la viabilisation des zones occupées, du développement de titres fonciers, de la valorisation des déchets, et de l'organisation sociale pour mettre sous contrôle les risques liés à la bidonvilisation et à la délinquance. Ce constat contraste avec les orientations de la politique nationale de la construction et de l'habitat élaborée en 2017 et hypothèque l'efficacité des interventions qui en découlent. Mais, les différentes innovations apportées par l'opérationnalisation de l'Agence Nationale du Domaine et du Foncier (ANDF), notamment avec la mise en place du cadastre national, permettront de

mieux gérer le foncier au Bénin et de réduire sensiblement l'insécurité foncière. En effet, jusqu'à date, les cadastres des communes de Cotonou, Porto-Novo, Parakou, Lokossa, Comé, Sèmè-Podji, Ifangni, Avrankou, Adjarra, Grand-Popo, Abomey-Calavi, Akpro-Missérété et Ouidah sont réalisés partiellement et mis en ligne.

En l'absence de programmes de logements décents, les béninois aspirent fortement à la propriété qui fait partie de leurs trois besoins prioritaires comme tous les peuples. A côté de l'auto construction de logements en « *dur* » (principal mode d'accès) et de la promotion immobilière/habitat planifié (part minime), l'auto construction de logements précaires est le troisième mode d'accès au logement. Il se caractérise par des constructions nouvelles édifiées sur des parcelles généralement sans titre de propriété, n'ayant pas encore fait l'objet de lotissement, dans des quartiers non intégrés sur des terrains relevant du régime coutumier ou sur le domaine national non viabilisé. Ces terrains sont parfois dans des zones à risque et souvent sans accès à l'eau potable, avec des raccordements à l'électricité à partir de sous location de compteurs électriques additionnels et de la pratique à risques dite de « toiles d'araignée ». Ce phénomène reste concentré au niveau des pôles urbains importants tels que Cotonou, Abomey-Calavi, Porto-Novo, Bohicon, Parakou et concerne particulièrement les populations résidant dans les quartiers péri-urbains ou squattant des concessions à l'abandon. Les résultats de l'étude de base réalisée en 2023 par l'INStaD sur les indicateurs ODD relevant du MCVT révèlent que 6,1% de la population urbaine béninoise vit dans des quartiers de taudis, des implantations sauvages ou des logements inadéquats. Ceci dénote non seulement de la faiblesse des investissements publics, mais aussi d'une faible prise de conscience de la part des béninois en matière de logements décents. Les différentes réformes et stratégies en cours d'implémentation dans le sous-secteur viendront sans doute inverser cette tendance au cours du prochain quinquennat. En effet, au cours des deux dernières décennies, plusieurs innovations ont été introduites dans le domaine de la construction et de l'habitat au Bénin grâce aux Programmes d'Action des Gouvernements qui se sont succédé. En effet, les projets et réformes engagées ont permis de mieux réguler le secteur à travers : i) l'actualisation de la politique nationale de l'habitat et la stratégie de logement, ii) la réalisation d'une étude sur l'habitat traditionnel climatique ; iv) l'adoption de la loi sur le bail à usage d'habitation ; v) l'assistance à la maîtrise d'ouvrage ; vi) l'opérationnalisation de l'Agence nationale du Domaine et du Foncier ; vii) la mise en œuvre du programme de 20000 logements ; viii) les travaux de construction de la Cité ministérielle à Cotonou ; de la Cité administrative technique d'Abomey-Calavi et des Cités administratives départementales ; ix) le démarrage de la construction du Siège de l'Assemblée Nationale ; x) la construction d'un château d'eau, et autres infrastructures d'accueil et aménagement paysager du site d'accueil des pèlerins à Cotonou (Place Idi Akpakpa), la construction de vingt-un (21) infrastructures marchandes, de trois (03) infrastructures touristiques et trois (03) bureaux des inspections et cantonnements forestiers, d'un hôpital de référence à Abomey-Calavi.

L'objectif visé à travers ces interventions est de structurer le sous-secteur du logement social et économique et de le rendre innovant afin qu'il soit réellement accessible aux populations à revenus intermédiaires. De façon spécifique il s'agira de promouvoir :

- les matériaux locaux dans les projets de construction mis en œuvre ;

- les nouveaux modes de production et de construction de logements ;
- les nouveaux types de logements et de nouveaux modes d'habiter en ville ;
- les nouvelles approches en termes d'urbanisme opérationnel et d'aménagement (autre que le lotissement).

Toutefois, nous notons l'absence d'une politique nationale de la construction qui pourrait limiter les efforts engagés par le gouvernement dans ce sous-secteur. Aussi, la situation actuelle des infrastructures se traduit-elle par leur coût élevé et la faiblesse de l'efficacité énergétique. La solution à cette insuffisance pourrait passer par la promotion des matériaux localement disponibles dans la construction durable en insistant sur la cartographie et la quantification des gisements, en posant le problème de formation des professionnels, y compris des artisans et la production de matériaux prêts à l'emploi. Il faudra également veiller à adopter désormais des modes de construction plus durable et respectueuse de l'environnement au Bénin à travers la construction des bâtiments publics emblématiques en terre, la construction systématique des écoles et centres de santé en terre, réaliser une cartographie des gisements de terre de barre et la mettre en ligne et organiser la filière terre (approvisionnement, mise en œuvre).

Par ailleurs, il conviendrait de créer des centres de formation spécialement dédiés aux techniques de constructions en terre de barre et de favoriser le développement d'unités semi-industrielles de fabrications de briques en terre et de carreaux en terre. De même, il est important de faire des campagnes d'information du grand public sur les atouts de la construction en terre de barre.

De toute évidence, le manque d'accès à des infrastructures de qualité, de même que la manière dont celles-ci sont conçues, construites et gérées, ne touchent pas les hommes et les femmes de la même façon dans le pays. Pour preuve, ce sont les femmes qui sont chargées d'assurer l'approvisionnement en eau du foyer et cette responsabilité a des répercussions considérables sur leur emploi du temps, surtout en milieu rural. Par ailleurs, l'absence d'électricité empêche l'utilisation de systèmes d'éclairage, de pompes à eau électriques ou d'appareils de réfrigération, ce qui complique lourdement les tâches ménagères accomplies par les femmes. Il y a aussi des personnes vivant avec des handicaps qui souffrent d'un accès limité aux infrastructures adaptées à leurs conditions de vie. De tels constats nécessitent que les interventions du sous-secteur soient réorientées pour la satisfaction de toutes les couches sociales.

Enfin, il faudra souligner la faible capacité technique, logistique et financière des entreprises nationales qui ne leur permet pas de compétir avec les entreprises internationales dans le cadre des appels d'offres ouvertes de réalisation des grands travaux de construction et d'habitat. A cela, on peut ajouter l'insuffisance de la main d'œuvre locale spécialisée.

Au regard de l'importance et du rôle transversal qu'assurent les acteurs de ce sous-secteur, il urge donc que ces derniers mettent en place une organisation adéquate afin de satisfaire à temps et avec l'efficacité requise, la mission d'assistance à la maîtrise d'ouvrage aux différentes structures étatiques.

Tableau 6 : Evolution des indicateurs de performance dans le sous-secteur Construction et Habitat

PRINCIPAUX INDICATEURS DU SOUS-SECTEUR	Avant 2016	2016-2023
Nombre de logements décents construits par l'Etat	893	10.110
Nombre d'infrastructures marchandes	ND	21
Nombre de bâtiments publics nouvellement construits ou réhabilités	ND	45
Nombre d'infrastructures touristiques	ND	10
Nombre de loyers exigibles pour l'accès au bail d'habitation domestique	6 à 12 mois au moins	3 mois au maximum

Source : DGCH/MCVT, avril 2024

3.4 Environnement, changements climatiques et autres risques et catastrophes naturels

Du fait de la forte pression exercée sur les ressources naturelles, les différentes composantes de l'environnement naturelle : l'air, l'eau, le sol, la faune et la flore sont constamment affectées par les activités anthropiques et les phénomènes naturels.

Par ailleurs, les changements climatiques constituent les nouvelles contraintes sur le plan environnemental, apparaissent comme un obstacle sérieux à la réduction de la pauvreté, menacent de ruiner des décennies d'efforts de développement et représentent une pression supplémentaire sur les écosystèmes, sur leur biodiversité et sur les biens et services qu'ils fournissent. Ils constituent enfin un danger pour l'espèce humaine et ses moyens d'existence. Face à ces constats, le Bénin fait partie des pays ayant souscrit à l'Agenda 2030 lors de la Conférence des Nations Unies pour le Développement Durable, tenue en septembre 2015 à New York, deux mois avant la COP 21. Ce nouveau programme marqué par le principe universel de " ne laisser personne de côté" veillera tout au long des 15 prochaines années à la bonne intégration des enjeux environnementaux et climatiques dans les objectifs définis.

3.4.1 Gestion de l'Environnement

3.4.1.1 Etat de l'atmosphère

Malgré l'interdiction de l'utilisation de certains gaz, la formation des frigoristes, la réglementation des normes d'émission des véhicules à moteur et les contrôles périodiques subséquents, les nouvelles innovations en matière de la vente de l'essence frelatée venue du Nigéria, la promotion de l'essence sans plomb à travers la multiplicité des stations-service et la réorganisation du secteur informel de vente d'essence frelatée en mini-stations etc., les grandes villes béninoises ne se démarquent pas encore de la triste réputation de villes les plus polluées de la sous-région. Les taxi-motos, les gros porteurs, les véhicules d'occasion importés et complètement amortis polluent sérieusement l'atmosphère, toutes choses qui dégradent la santé humaine et accentuent le réchauffement climatique avec ses conséquences néfastes sur le développement socio-économique du pays.

Le niveau de pollution atmosphérique aux PM_{2,5} au Bénin a augmenté de manière significative entre 1990 et 2019, avec une progression de 14,7 % et s'établit à 53,7 µg/m³ en 2019, nettement supérieur à la moyenne mondiale (43,6 µg/m³). Les principales sources de pollution

atmosphérique au Bénin sont le transport routier, qui génère des émissions de gaz d'échappement, l'utilisation de biomasse pour la cuisson et le chauffage domestiques, qui entraîne des émissions de particules et de fumées, et les feux de végétation, qui contribuent à la dégradation de la couverture forestière et à la libération de polluants dans l'atmosphère (PNUD, 2016).

On peut donc conclure que la pollution atmosphérique aux PM_{2,5} constitue une menace majeure pour la santé publique et l'environnement. Il est donc nécessaire de mettre en œuvre des mesures urgentes et efficaces pour réduire les émissions de particules fines et améliorer la qualité de l'air, notamment en favorisant la transition vers des sources d'énergie propres et renouvelables, en renforçant les normes et les contrôles environnementaux, et en sensibilisant la population aux effets néfastes de la pollution atmosphérique.

3.4.1.2 Etat des sols

Au Bénin, la dégradation de la quasi-totalité des sols devient de plus en plus prononcée. Cette situation s'accroît sous l'effet conjugué de : (i) la destruction progressive de la couverture végétale naturelle due au déboisement excessif et à la conquête de nouvelles terres agricoles, (ii) la pratique de l'agriculture itinérante sur brûlis, (iii) l'érosion éolienne et hydrique, (iv) les feux employés pour provoquer une repousse d'herbes de pâturage et pour la chasse ; et surtout l'utilisation des herbicides, des pesticides et le non-respect des doses d'engrais minéral. En dehors des zones classées ou protégées de manière endogène, la couverture des formations végétales naturelles est réduite progressivement, surtout par l'augmentation exponentielle de la demande de terres agricoles et la recherche des terres les plus fertiles (couvertes de forêts), la production du bois d'œuvre, le bois de feu, l'émondage des arbres pour donner un fourrage au cheptel, la faible application de la législation forestière, l'urbanisation due à la démographie galopante, etc. Le rétablissement des formations végétales naturelles semble quasiment impossible, malgré les diverses initiatives en cours dans le cadre de la mise en œuvre des conventions de la génération de Rio (lutte contre la désertification, changement climatique et diversité biologique).

3.4.1.3 Etat des ressources en eau

Les ressources en eau drainées par les principaux cours d'eau du pays sont estimées à 13,106 milliards de m³ d'eau par an sans compter les apports des fleuves et des hauts bassins des pays limitrophes. Pour ce qui concerne les eaux souterraines, la recharge totale du sous-sol est estimée au Bénin à 1 870 Mm³ par an, soit une recharge de 166 m³ /ha¹¹. Cette ressource essentielle à la survie, l'alimentation, la santé, l'hygiène et l'assainissement des hommes, des animaux et des plantes ainsi qu'à une variété d'activités de production est menacée de pollution. Les causes de cette pollution des eaux sont de diverses sources à savoir : défaut d'assainissement individuel ou collectif, rejets industriels et artisanaux, intrants agricoles, déchets organiques d'origine pastorale, utilisation des pesticides et autres produits prohibés pour la pêche, etc. En effet, la dégradation continue du couvert végétal dans les bassins versants et les pratiques culturelles inappropriées sont des facteurs qui réduisent l'infiltration de l'eau, augmentant ainsi son niveau dans les lits des fleuves et des plans d'eau, et induisent

¹¹ Vision Eau Bénin 2025, décembre 1999. 28 pages

d'importantes inondations périodiques et les crues non maîtrisées aussi bien dans le Sud que dans le Nord du pays, en milieu urbain comme en milieu rural.

Par ailleurs, comme les eaux superficielles, les eaux souterraines sont parfois polluées par des produits des activités cotonnières, le résultat étant notamment une concentration en nitrate qui dépasse largement les normes et la présence de résidus de produits phytosanitaires ; ce qui rend plus difficile la création de points d'eau potable en milieu rural.

Que ce soit pour réduire l'érosion hydrique, mieux maîtriser les inondations, générer de l'énergie (mécanique ou électrique), promouvoir une agriculture irriguée, ou pour répondre aux besoins pastoraux, il y a eu peu d'aménagements pour contrôler et valoriser les ressources en eau superficielle. On assiste aujourd'hui à un ensablement et à une eutrophisation des plans d'eau. Selon DGEau-2015 et IRHOB/INE-2018, le comblement (sédimentation) des plans d'eau est sévère et rapide. Ce comblement est dû à plusieurs facteurs dont l'érosion des berges et des plateaux versants, conséquence directe du déboisement et perturbe également le fonctionnement normal de ces écosystèmes et la faune qu'ils abritent (Lévêque, 1997 ; Roy et al., 2001 ; Kinzing et al., 2002 ; Sherman et Anderson 2002 ; viaho, 2014). Pollution par les déchets divers.

3.4.1.4 Autres types de déchets polluants

Les types de déchets polluants sont très divers mais très peu contrôlés. Les sacs en plastique et les déchets ménagers sont les plus visibles. Depuis décembre 2017, le Gouvernement a fait adopter par l'Assemblée Nationale la loi n° 2017-39 du 26 décembre 2017 portant interdiction de la production, de l'importation, de l'exportation, de la commercialisation, de la détention, de la distribution et de l'utilisation des sachets plastiques non biodégradables en République du Bénin. Cette loi vise à remplacer l'usage des sachets plastiques non biodégradables par des sachets biodégradables dans les habitudes de vie des populations. Elle fixe les modalités des contrôles à faire en vue du respect des interdictions. Malgré les sanctions sévères prévues dans cette loi, force est de constater que l'utilisation des sachets non biodégradables continue, montrant ainsi des failles entre autres, dans le dispositif de sa mise en application et l'insuffisance de synergie entre les acteurs.

La gestion des déchets biomédicaux des centres de santé a constitué une priorité avec la dotation des plusieurs centres de santé d'incinérateurs modernes, favorisée par le plan de gestion de la pandémie du COVID-19.

Pour ce qui concerne l'importation des déchets dangereux étrangers, le Bénin a adhéré à la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination, et ratifié la Convention de Bamako sur l'interdiction d'importation en Afrique de déchets dangereux et le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux en Afrique. Aussi a-t-il été adoptée la loi n°2022-36 du 10 juillet 2023 portant gestion des produits chimiques et leurs déchets en République du Bénin.

Ces deux conventions ont mis en place des outils permettant au Bénin de contrôler tous les déchets dangereux qui entrent sur son territoire ou le traversent.

Malgré ces actions déterminantes, de nombreux autres types de déchets restent le plus souvent sans traitement comme les déchets solides et liquides industriels dont les déchets de produits chimiques, les huiles de vidange des voitures et des motos, les épaves de voitures, des produits physico-chimiques sur les lieux de travail, etc. A cet effet, une nouvelle réglementation régit désormais la gestion des produits chimiques et leurs déchets sur le territoire national. Avec ses nouvelles dispositions, la loi n° 2022-36 du 10 juillet 2023 portant gestion des produits chimiques et leurs déchets en République du Bénin, encadre avec rigueur ce domaine et fixe les compétences et limites de chacun des acteurs. De manière précise, les orientations de cette loi permettent de prévenir et réduire les risques liés aux produits chimiques tout au long de leur cycle de vie ; d'améliorer la gestion technique et organisationnelle du secteur ainsi que les conditions de sécurité au travail ; et de réglementer la production, la commercialisation et la circulation de ces types de produits

3.4.1.5 Etat des espaces maritimes et océaniques

La façade maritime béninoise s'étend sur une largeur de 125 km entre les frontières du Togo et du Nigéria et en haute mer sur une distance de 200 milles marins, soit environ 322 km (ABeGIEF, 2009). Cette façade maritime forme avec la zone côtière terrestre, un ensemble d'écosystèmes terrestres et marins, composé d'importantes zones humides très riches en diversité biologique animale et végétale, jouant d'importants rôles dans la vie des populations côtières à travers le développement de diverses activités socioéconomiques. Malheureusement, ces écosystèmes marins et côtiers sont, de plus en plus, confrontés aux diverses pressions naturelles et anthropiques hypothéquant ainsi les fonctions et les services vitaux de ces derniers. En effet, pour l'accès aux ressources naturelles du milieu marin et côtier, les écosystèmes des milieux marins et littoraux subissent de multiples pressions liées à la compétition entre plusieurs secteurs et acteurs de ce milieu entraînant parfois des conflits d'usages. Sur le littoral béninois, représentant environ 7,7 % du territoire national, sont installées plus de 50 % de la population du Bénin et plus de 80 % de ses industries. Par son poids économique, l'espace marin et côtier béninois fournit à l'Etat béninois plus de 70 % de son produit intérieur brut (PIB), tous secteurs confondus (DGEC/MCVDD, 2019).

Cette concentration des activités socioéconomiques sur le littoral a entraîné plusieurs problèmes environnementaux au nombre desquels, figurent : l'urbanisation anarchique et galopante résultant de la démographie qui s'inscrit dans la même dynamique, la surexploitation des ressources halieutiques (surpêche) et des mangroves, la pollution et la dégradation des habitats aquatiques, la perte de la diversité biologique auxquelles s'ajoutent les menaces naturelles tels que les changements climatiques à travers, l'élévation du niveau marin, l'érosion côtière, la submersion marine, l'augmentation des températures, etc. Pour freiner la destruction continue des écosystèmes marins et côtiers, le Bénin a adopté une politique de gestion durable de ses ressources naturelles des milieux aquatiques en application des recommandations de la Convention sur la diversité biologique (CDB) et la Convention d'Abidjan et promulgué la loi n° 2018-10 du 02 juillet 2018 portant protection, aménagement et mise en valeur de la zone littorale en République du Bénin.

Dans ce cadre, plusieurs actions ont été entreprises au nombre desquelles nous pouvons mentionner : i) l'inscription des zones humides du Sud-Bénin comme sites Ramsar (Site N° 1017

et site N°1018) ; ii) la création des aires communautaires de conservation biologiques (ACCB) ; iii) la création de la réserve de la biosphère du delta du Mono-Bénin ; iv) l'inventaire floristique et faunique des écosystèmes de mangroves et des zones humides côtières du Bénin.

Dans le même ordre d'idées et pour l'amélioration de la gouvernance des océans et des zones côtières, la Conférence des Parties (CoP 10) a adopté le Plan stratégique décennal (2010 - 2020) pour la sauvegarde de la biodiversité dans lequel les Parties prenantes et les autres Gouvernements ont été exhortés à assurer la conservation à long terme, la gestion et l'utilisation durable des ressources marines et leurs habitats. Dans ce cadre, la CDB et la Convention d'Abidjan soutiennent les politiques et stratégies nationales à travers le développement de plusieurs instruments de gestion globale et intégrée des espaces marins et côtiers, y compris leurs ressources pour l'atteinte des Objectifs du Développement Durable (ODD) souhaités par les Nations Unies. Au nombre de ces instruments, figurent : i) la création d'une cellule environnementale pour la gestion intégrée des zones marines et côtières (GIZMaC) ; ii) l'identification et la description des zones marines d'importance écologique et/ou biologique (ZIEB) ; iii) le rapport sur l'état de l'environnement marin (REEM) ; iv) la création des aires marines protégées (AMP) ; v) la planification spatiale marine (PSM).

Abordant la dimension genre dans ce domaine, on note que les femmes ont un rôle important à jouer dans la préservation de l'environnement et des ressources naturelles et in fine, dans la promotion du développement durable. Par exemple, la responsabilité principale de subvenir aux besoins du foyer pèse sur les femmes et celles-ci déterminent en grande partie les tendances de consommation. Ainsi, les femmes ont un rôle fondamental à jouer dans l'adoption de modes de consommation, de gestion des ressources naturelles et de production durables et écologiquement rationnels. Elles participent donc au Bénin, comme les hommes à l'atteinte des ODD 12, 13 et 15.

Des stratégies adéquates doivent donc être envisagées pour renforcer ces capacités naturelles des femmes aux côtés des hommes dans le domaine de l'environnement.

3.4.2 Changement climatique et autres risques et catastrophes naturelles

Le changement climatique est une réalité mondiale qui affecte tous les pays, mais de manière différente et inégale. Le Bénin, comme la plupart des pays africains, est particulièrement vulnérable aux effets du changement climatique, en raison de sa situation géographique, de son économie dépendante de l'agriculture et de ses faibles capacités d'adaptation. Selon le rapport du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) de 2014, le Bénin subira une augmentation de la température moyenne de 1,5 à 2°C d'ici 2050, une diminution des précipitations annuelles de 10 à 20%, une augmentation de la fréquence et de l'intensité des événements climatiques extrêmes, tels que les sécheresses, les inondations, les vagues de chaleur ou les orages, et une élévation du niveau de la mer de 30 à 60 cm d'ici 2100. Ces changements auront des impacts négatifs sur plusieurs secteurs clés du développement du Bénin, notamment :

- L'agriculture : le changement climatique affectera la productivité et la sécurité alimentaire des cultures vivrières (maïs, sorgho, mil, riz, manioc, etc.) et d'exportation

(coton, ananas, cajou, etc.), l'apparition de nouveaux ravageurs, la perturbation du calendrier agricole, l'apparition de nouvelles infections dont la grippe aviaire et les pestes, la réduction de la productivité des pâturages dans la zone septentrionale, dégradation des pâturages et couloirs de transhumance et l'accentuation des conflits y afférents, l'altération des paramètres écologiques propices à la reproduction et à la croissance de certaines espèces de poissons entraînant la baisse de la production halieutique. . Selon une étude du Centre de recherches pour le développement international (CRDI), le changement climatique pourrait entraîner une réduction de 17% du rendement du maïs et de 9% du rendement du coton d'ici 2050 au Bénin. Par ailleurs, le changement climatique pourrait favoriser l'expansion des maladies et des ravageurs des plantes et des animaux, et réduire la disponibilité et la qualité de l'eau et des sols.

- La santé : le changement climatique aura des conséquences directes et indirectes sur la santé de la population béninoise, en augmentant les risques de mortalité et de morbidité liés aux maladies infectieuses (paludisme, choléra, dengue, etc.), aux maladies respiratoires et cardiovasculaires, à la malnutrition, à la déshydratation ou aux accidents. Selon l'Organisation mondiale de la santé (OMS), le changement climatique pourrait causer environ 250 000 décès supplémentaires par an entre 2030 et 2050 dans le monde, dont une grande partie en Afrique subsaharienne.
- Les infrastructures : le changement climatique endommagera et détruira les infrastructures essentielles au développement du Bénin, telles que les routes, les ponts, les bâtiments, les réseaux électriques ou les systèmes d'assainissement. Les inondations, les glissements de terrain ou l'érosion côtière seront les principaux facteurs de dégradation des infrastructures, avec des coûts économiques et sociaux importants. Selon la Banque mondiale, le changement climatique pourrait entraîner une perte de 2 à 4% du produit intérieur brut (PIB) du Bénin d'ici 2050, en raison des dommages aux infrastructures.

Par ailleurs, les questions liées aux changements climatiques et la promotion de l'écocitoyenneté sont très peu introduites dans le système national d'éducation et de formation. Il reste à les développer pour une meilleure appropriation par les communautés dans le contexte de pauvreté. Les recherches dans ce domaine sont limitées pour fautes de moyens technologique et financier.

La croissance démographique rend difficile l'accès à l'eau potable. La gestion non efficiente des matières fécales, des déchets ménagers favorise la récurrence des maladies hydriques ; la mauvaise occupation du sol, la mauvaise gestion de l'espace urbain et la pollution de l'air accroissent la vulnérabilité des populations et limitent leurs capacités d'adaptation aux changements climatiques.

Les principaux déterminants de cette problématique restent et demeurent les émissions des Gaz à Effet de Serre (GES).

Le bilan des émissions et absorptions totales des GES directs en 2015 montre que :

- ❖ A partir de 1997, le Bénin est devenu une source nette de GES (émissions supérieures aux absorptions) et les émissions nettes totales estimées à 7 792,37 Gg CO₂ eq en 2015 sont 11 fois supérieures à celles de l'année 1997 estimées à 681,93 Gg CO₂ eq ;
- ❖ Cette situation de passage du statut de puits au statut de source s'explique par les effets combinés de la déforestation, de la dégradation des forêts et autres affectations des terres (due à la collecte de bois rond commercial et de bois énergie) et à l'augmentation des émissions de GES surtout dans les secteurs énergie et agriculture ;
- ❖ De 2016 à 2020 avec le bilan énergétique réalisé en 2015 et l'évaluation des politiques et mesures dans les secteurs de l'énergie et de l'agriculture pour la période, les émissions sont estimées à 42 413 Gg CO₂ eq avec (28 537 Gg CO₂ eq pour le secteur de l'agriculture, soit 67,3% du total des réductions hors foresterie) et (13 876 Gg CO₂ eq dans le secteur de l'énergie soit 32,7% du total).
- ❖ Avec les politiques et les mesures réalisées à l'horizon 2030 dans le secteur forestier, ce dernier présente le plus grand potentiel de réduction des émissions de GES. Celui-ci est estimé à l'horizon 2030 à 66290 Gg CO₂ eq par rapport au scénario de référence.
- ❖ L'effet global de ces politiques et mesures, serait l'accroissement de la capacité nette d'absorption des forêts d'un facteur supérieur à 17 % sur la période de 2015 à 2030, alors que dans le scénario de référence, les estimations montrent que cette capacité devrait baisser de près de 18%.

Globalement, les politiques et les mesures d'atténuation mises en œuvre de 2016 à 2020 ont permis d'inverser la tendance ; le Bénin étant redevenu un puits net estimé à -635 Gg CO₂ eq, tout comme la situation de 1990 (-1 093,61 Gg CO₂ équivalent).

A l'horizon 2030, la mise en œuvre des politiques pourraient permettre d'atteindre une réduction de - 20348 Gg CO₂ eq, alors que si rien n'est fait, on serait à 15219 Gg CO₂ eq.

L'urgence de la problématique des changements climatiques nécessite donc une approche globale de riposte portée par le Ministère du Cadre de Vie et des transports en charge du Développement Durable. Dans cette optique, plusieurs réformes ont été entreprises de 2016 à 2021 et centrées entre autres sur : i) l'adoption d'une loi portant interdiction des sachets plastiques non biodégradables, ii) la modernisation du système de gestion des déchets solides ménagers, iii) l'adoption d'un plan national climat et des plans climats territoriaux, iv) l'adoption d'une loi sur la protection de l'Etat contre l'importation des déchets étrangers au Bénin, v) l'adoption de la loi de protection, d'aménagement et de mise en valeur de la zone littorale, vi) l'accréditation du FNEC au FVC¹² et FA¹³ pour les changements climatiques, vii) l'amélioration de la gestion des conventions internationales sur l'Environnement et viii) l'adoption de la loi et du document de politique nationale sur les changements climatiques.

En termes d'acquis, il faut noter que les séances d'informations et d'échanges réalisées dans le domaine de l'environnement ont entre autres permis aux populations de mieux comprendre

¹² FVC : Fonds Vert pour le Climat

¹³ FA : Fonds d'Adaptation

l'étendue des dégâts causés par les sachets sur l'environnement, une évolution de conscience au sein de certaines communautés et cadres des ministères des enjeux climatiques et une capacité des acteurs communaux à affecter des financements pour l'adéquation climatique et la résilience des économies locales. De même, il a été noté une gouvernance axée sur des objectifs clairs, la reddition de compte des points focaux de conventions et un accroissement du nombre de rapports d'Etudes d'Impact Environnemental et Social validés.

Par ailleurs, grâce aux travaux de protection de la côte béninoise, le phénomène d'érosion côtière a été relativement maîtrisé avec des plages sécurisées et propres, le développement de sites récréotouristiques et surtout la reconstitution systématique de superficie de la plage le long de la côte (sur près de 200 ha), matérialisée par le recul du trait de côte et la réduction des risques d'inondation. Concernant la réhabilitation du lac Ahémé, on note la stabilisation des berges, le recul de l'envasement et de l'ensablement dudit Lac sans oublier la restauration du couvert forestier national à l'issue des opérations de reboisement (plants d'alignement le long des rues et des berges, plantations d'arbres dans le cadre de la Journée Nationale de l'Arbre et sur les plages).

Nonobstant ces acquis et au regard des nombreux défis dans le domaine de gestion de l'environnement et du climat, il convient de noter comme principale leçon que le changement de comportement des citoyens béninois face à la nature, demeure une tendance lourde.

Le tableau ci-après fait le point de l'évolution des indicateurs de performance dans le sous-secteur de l'environnement et du climat.

Tableau 7 : Evolution des indicateurs de performance dans le sous-secteur de l'environnement et du climat

PRINCIPAUX INDICATEURS DU SOUS-SECTEUR	Avant 2016	2016-2023
Taux d'émission du Gaz à effet de serre (Gg CO2 eq)	7 792,37	- 635
Proportion de ménages exposés aux risques des changements climatiques	87,8 %	61,3 %
Longueur de littoral bénéficiant de mesures de lutte contre l'érosion côtière (Km)	8	27
Nombre d'habitants en zone côtière ayant bénéficié d'amélioration de leurs moyens de subsistance	0	4060

Source : DGEC, avril 2024

3.5 Biodiversité et ressources naturelles

L'état des lieux réalisé au sein du sous-secteur forestier s'est appesanti sur quatre (04) grands domaines à savoir : i) Cadre juridique, institutionnel et organisationnel, ii) Exploitation forestière, iii) Sécurisation des forêts et iv) Financement des interventions du sous-secteur.

3.5.1 Cadre juridique, institutionnel et organisationnel

Plusieurs textes réglementaires et législatifs encadrent la gestion des ressources naturelles au Bénin et notamment l'environnement, la faune, la décentralisation et le foncier rural. En effet, en plus de la loi 93-009 du 2 juillet 1993 portant régime des forêts, plus d'une dizaine d'autres lois, de décrets et d'arrêtés d'application influencent la gestion de ce sous-secteur.

Mais, certaines insuffisances relevées au niveau de ces textes méritent d'être soulignées. Il s'agit notamment de :

- la situation de double taxation des produits forestiers à travers la loi 93 009 du 2 Juillet 1993, les textes de la décentralisation et la loi des finances 2008 autorisant les Communes à collecter des Taxes de Développement Local (TDL) sur les produits forestiers et les produits agricoles;
- la faible prise en compte dans le corpus juridique national des dispositions des différentes conventions, traités et accords internationaux auxquels le Bénin est partie ;
- l'inadaptation de certains textes aux réalités actuelles (décentralisation et changements climatiques) ;
- l'absence de dispositifs de suivi pour l'application des textes.

En somme, il existe une multiplicité de textes de lois qui nécessite l'élaboration d'un code forestier abordant toutes les thématiques à la fois.

Sur le plan institutionnel et organisationnel et conformément à la législation en vigueur dans le sous-secteur forestier, la gestion des ressources naturelles est pilotée par le ministère en charge des forêts.

D'autres parties prenantes majeures sont concernées par la gestion des ressources naturelles, notamment les ministères en charge de l'agriculture, de l'eau, de l'énergie, de la décentralisation et des collectivités territoriales.

Il convient de souligner que le fonctionnement de ce cadre institutionnel est entravé par les pesanteurs ci-après :

- une mutation institutionnelle fréquente par le passé de l'administration forestière (MAEP, MEHU, MEPN, MECGCCRPNNF, MCVDD, MCVT) perturbant l'accomplissement de la mission régalienne, la mise en œuvre des réformes et partant son rayonnement ;
- la confusion de rôle d'habilitation et de délivrance entre la DGEFC et les centres et offices sous tutelle du MCVT ;
- une insuffisance de collaboration entre l'Administration forestière et les autres parties prenantes majeures citées supra sur la gestion des ressources naturelles du domaine protégé, notamment des terres agricoles et de la biomasse énergie. Cette insuffisance est due, entre autres, à l'inexistence d'une plateforme de concertation et de coordination entre les acteurs étatiques d'une part, et entre les acteurs étatiques et les acteurs non étatiques d'autre part ;
- les conflits d'attributions notamment sur la dimension « Eaux » entre l'Administration forestière et les ministères en charge de l'eau et de la pêche ;
- une faible coordination des différents acteurs intervenant dans le secteur et un dysfonctionnement lié au manque de suivi du respect des règles et procédures relatives à l'animation du partenariat public-privé ;
- la faible performance du système d'information existant sur l'état et l'évolution des ressources naturelles et du système de recherche forestière en raison de l'insuffisance

de ressources humaines qualifiées, de ressources matérielles et financières ainsi que du déficit de concertation entre les acteurs et utilisateurs institutionnels du secteur ;

- une collaboration entre services forestiers et communautés rurales, toujours marquée par des relations traditionnelles de chef à administrés ;
- l'ingérence du politique dans la gouvernance des structures.

Comme évoqué supra au niveau de la gouvernance globale du secteur, le déficit en ressources humaines de l'Administration forestière est bien prononcé. Ceci n'est pas sans conséquence sur sa capacité opérationnelle et de ses centres et offices.

A cela, il convient de préciser l'insuffisance de spécialisation et de professionnalisation du personnel du secteur forestier sur les plans technique et militaire face aux nouveaux enjeux et à l'accomplissement diligent de la mission assignée à l'Administration forestière. Faire du Bénin, un pôle d'excellence en matière de formation en Eaux, Forêts et Chasse à travers la création d'une école est une piste à explorer.

En somme, pour bâtir une administration forestière moderne, il faut d'une part, mettre en place un mécanisme assurant la qualité de sa gouvernance et d'autre part, accroître ses capacités opérationnelles d'intervention à travers le renforcement quantitatif et qualitatif des ressources humaines, des ressources matérielles et financières.

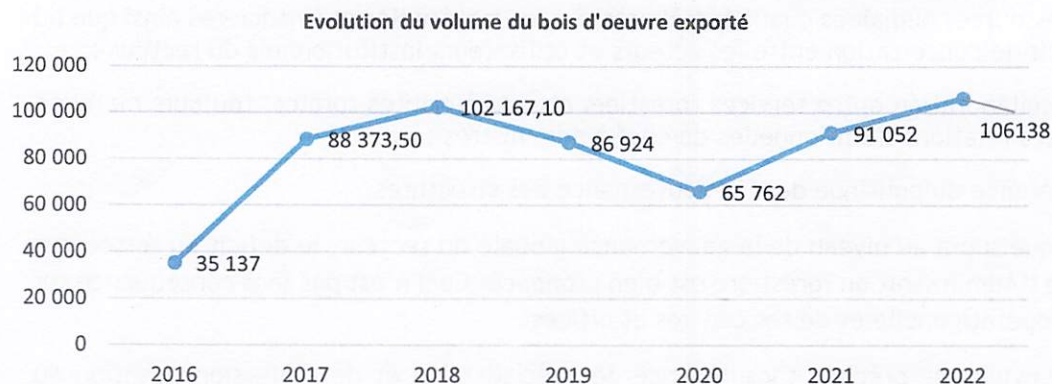
3.5.2 Exploitation forestière

L'exploitation des forêts naturelles aussi bien du domaine classé que protégé est de type minier, avec un encadrement parfois défaillant en complicité avec les acteurs impliqués dans la gestion des forêts.

L'exploitation légale ou non de bois d'œuvre des forêts naturelles est très sélective et se concentre sur quelques essences surexploitées, dont certaines sont menacées. De plus, la moitié de la production est assurée par les forêts claires et les savanes boisées.

Le volume du bois d'œuvre exporté en 2018 (102 167 m³) est plus de 5 fois celui de 1998 (18 408 m³) et plus de 15 fois celui de 1990 (6 502 m³). Avec la mise en œuvre des réformes sur l'exportation du bois d'œuvre au Bénin, une baisse notable est enregistrée, 14,9% en 2019 (86 924 m³) et 35% et 10,88%, respectivement en 2020 (65 762 m³) et 2021 (91 052 m³) par rapport à 2018 (voir graphique ci-dessous).

Graph 6 : Evolution du volume du bois d'œuvre exporté de 2016 à 2022



Source : Construit par le consultant à partir des données de l'annuaire statistique 2016-2020 de l'ex-MCVDD et les rapports d'activités 2021 et 2022 de la DGEFC.

Quant au bois d'œuvre exploité, son volume a connu une évolution erratique sur la période entre 2018 et 2022. Il est observé une baisse de moitié (50,4%) du volume de bois d'œuvre exploité entre 2018 et 2019 (75 913,65 m³), une hausse de (59,5%) entre 2019 et 2020 (125 035,60 m³) qui se poursuit (60,03%) entre 2020 et 2021 (200 097,14 m³). Cette tendance haussière s'est interrompue avec l'enregistrement d'une baisse (44,84%) entre 2021 et 2022 (110.375 m³). L'inexistence de plans d'aménagement pour les forêts du domaine protégé induisant une exploitation sur constat pour le minimum légal n'est pas susceptible de garantir une gestion durable de la ressource.

S'agissant du charbon de bois, la tendance de l'évolution du volume exploité sur la période 2016-2022 est erratique avec un pic en 2017 (3.175.955 sacs dits de 50 kg). Cette valeur est de (1.803.981 sacs dits de 50 kg) en 2016 et respectivement de (2.311.436), (2.458.278), (1.130.361) en 2020, 2021 et 2022.

En général, les prélèvements de bois-énergie sont effectués en dehors de toute planification d'aménagement et de gestion forestière. Un réseau de 26 Marchés Ruraux de Bois (MRB) a été mis en place pour la commercialisation du bois-énergie provenant des zones dédiées au sein des forêts classées. Bien qu'il soit basé sur une exploitation planifiée et une fiscalité différentielle incitative, ce dispositif n'a pas permis de réduire significativement l'exploitation incontrôlée (BM, 2018, p. xvii).

Ce rythme de prélèvement des ressources forestières demeure inquiétant et témoigne des mesures d'urgence à prendre surtout en matière de sécurisation des écosystèmes forestiers.

En dépit de la prise des mesures d'atténuation et de l'application de l'approche participative consacrée dans la loi 93-009 du 2 juillet 1993 portant régime des forêts à travers le transfert effectif de la maîtrise d'œuvre de certaines tâches aux communautés, aux opérateurs privés et aux prestataires de services, l'exploitation forestière de bois d'œuvre est parfois clandestine. Les exploitants clandestins ont souvent recours à des services de scieurs artisanaux et qui produisent parfois des madriers et/ou des billes mis en équarris directement sur les chantiers de coupe, en violation de la réglementation en vigueur ; une forme d'exploitation réduisant les ristournes accordées aux populations environnantes aux forêts en aménagement.

De même, les causes sous-jacentes de la déforestation liées à l'exploitation de bois énergie sont dues à la forte demande urbaine, entraînant les prix incitatifs pour l'installation des exploitants de bois à faible rendement (environ 15% de m³ de bois vert), une faible fiscalité forestière non appropriée, notamment au niveau des marchés ruraux. De même, il convient de noter l'absence de permis de coupe pour les champs d'exploitation de bois-énergie, de contrôle induisant une exploitation abusive et de définition des bassins d'approvisionnement en bois énergie.

Aussi, la satisfaction des besoins croissants des populations en terres au profit des espaces agricoles et des agglomérations sera-t-elle davantage accentuée au détriment des espaces forestiers.

Toutefois, pour assurer une gestion durable des ressources naturelles du domaine protégé de l'État, en dehors de l'autorisation des services forestiers qui est requise, une prise de conscience de plus en plus croissante des communautés est observée ; comme en témoigne la mise en place de la Communauté Forestière du Moyen Ouémé (CoForMO) composée des Maires des communes de Dassa-Zoumè, Glazoué, Savè, Ouessè, Tchaourou, Bassila, Bantè, Savalou et Djidja. Par ailleurs, la réforme liée au code forestier et ses décrets d'application en cours de finalisation, viendra sans doute améliorer la gouvernance globale du sous-secteur pour une préservation efficace des écosystèmes forestiers du pays. Il en est de même de la nouvelle politique forestière 2023-2032 du Bénin en cours d'implémentation et qui a été adoptée en conseil des Ministres, le 21 février 2023.

3.5.3 Sécurisation des forêts

La montée en puissance du terrorisme au Mali, au Niger et au Burkina Faso et la progression des groupes terroristes dans ces pays ont accru la crainte du risque d'insécurité dans le nord du Bénin bordé en grande partie par des zones forestières denses.

Le risque d'insécurité des zones frontalières en général et des zones forestières en particulier expose, non seulement la vie des forces armées dont les forestiers, mais aussi les forêts à une accélération de leur dégradation et de la destruction de la biodiversité biologique qu'elles contiennent.

Ainsi, au-delà de la professionnalisation et de la spécialisation souhaitées des agents forestiers, il est indispensable de renforcer leurs capacités opérationnelles sur le plan militaire en vue de les aguerrir face aux menaces de la criminalité forestière fortement corrélée aux menaces terroristes.

3.5.4 Financement du sous-secteur forestier

Selon les données recueillies dans le document de politique forestière 2023-2032 du Bénin, malgré des efforts de contribution financière du sous-secteur forestier aux finances publiques (cf. tableau 10 ci-dessous), son financement est insuffisant et irrégulier (Cf. tableau 11 ci-dessous) liée d'une part, à l'évolution erratique des crédits budgétaires et d'autre part, à la faible consommation des projets et programmes qui y sont mis en œuvre (32,66% en 2018, 14,76% en 2019 et 71,95% en 2020¹⁴). L'une des conséquences de l'insuffisance de financement

¹⁴ Evaluation à mi-parcours du plan stratégique 2018-2022 du MCVDD, 2021, p.60-61

est la faible capacité opérationnelle de la DGEFC et de ses services déconcentrés, tandis que la faible consommation des crédits est souvent tributaire des perturbations liées aux questions de procédures, de retards dans la mise en place des crédits avec pour conséquences néfastes, l'aménagement des forêts en raison de leur caractère saisonnier.

Tableau 8 : Evolution des recettes perçues de 2015 à 2022 (en FCFA)

PARAMETRES	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Recettes Bois d'œuvre	27 012 087	7 881 880	6 486 879	4 270 376	5 266 686	7 209 645	10 960 030	13038383,3
Recettes Marché ruraux de bois	14 247 110	82 969 653	111 118 619	183 668 000	210 441 800	-	-	-
Recettes Bois de feu	7 599 143	8 259 471	7 025 130	44 164 810	15 310 649	29 934 735	775 646 565	54 178 186
Recettes Charbon de bois	465 660 380	232 331 570	554 101 065	722 416 450	892 587 960	1 290 363 000	1 514 504 132	1 340 216 120
Recettes Contentieux/Produits saisis	1 096 801 896	816 996 700	809 763 871	593 830 221	707 071 646	1 310 732 800	1 413 497 575	1 351 692 500
Recettes Exportations de bois	200 450 775	68 845 142	1 520 401 890	676 456 120	345 655 025	280 844 575	405 332 350	405 332 350
Recettes Permis de chasse	60 000	120 000	420 000	0	0	0	180 000	90 000
Recettes Contribution au fonds d'aménagement forestier		255 148 474	216 385 400	129 359 750	143 988 650	150 430 575	187 339 125	216312675
Recettes Contributions des usagers au reboisement	nd	nd	111 250 000	79 700 000	110 000 000	130 000 000	139 850 000	14 292 000
Recettes forestières totales	1 814 355 361	1 217 404 416	3 356 060 004	2 433 883 727	2 430 322 416	3 199 515 330	3 901 947 427	3 395 152 214
Recettes versées au Trésor Public	1 799 008 992	1 142 731 728	2 953 390 697	2 091 384 777	2 028 517 190	2 659 177 522	3 326 591 774	3 395 152 214

Source : Rapports DGEFC (2015-2022)

Tableau 9 : Financement du secteur de 2015 à 2022

Financements	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Budget National, PIP (milliers de FCFA)	2 735 057	1 955 410	4 173 410	3 073 379	3 962 021	2 518 004	4 905 341,00	7 103,00 ⁰⁴⁵
Source extérieure (milliers de FCFA)	4 922 297	3 636 601	4 919 300	4 267 612	3 405 738	3 200 000	5 000 000,00	6 213 770
Total des financements (milliers de FCFA)	7 657 354	5 592 011	9 092 710	7 340 991	7 367 759	5 718 004	9 905 341,00	13 258 873

Source : Rapports DGEFC (2015-2022)

La durée relativement courte des projets et programmes du secteur ne permet pas de conduire les travaux d'aménagement sylvicoles sur le long terme, condition essentielle à l'obtention des changements qualitatifs escomptés sur ces écosystèmes complexes. Aussi, au terme des interventions et pour défaut de financement ou d'appropriation, les activités de consolidation des acquis notamment, la restauration, la conservation et à la bonne gestion des ressources

forestières, ne sont-elles pas réalisées. Les conséquences sont parfois dramatiques : infiltration des délinquants dans les massifs forestiers pour exploiter frauduleusement les produits forestiers, pour perpétrer des actes de braconnage ou pour prélever abusivement les produits forestiers non ligneux.

Ainsi, les différents projets et programmes sous financement des PTF et pilotés par l'administration des Eaux-Forêts et Chasse n'ont véritablement pas comblé les attentes. De même, le système de financement des activités de reboisement ne respecte pas la spécificité de saisonnalité (pépinière, préparation des sites, reboisement et entretien des plants), d'où l'échec de plusieurs projets et programmes de reboisement.

Afin d'élargir la capacité de financement du secteur, un Accord cadre a été signé entre le CENAGREF et la Fondation des Savanes Ouest Africaines (FSOA) en 2016 pour permettre au centre de se préparer à répondre aux critères d'éligibilité des fonds déjà disponibles à la FSOA. En effet, la FSOA est née en 2013 pour administrer le fonds fiduciaire de conservation pour prendre en charge les frais récurrents de gestion et d'investissement des réserves de biosphère de la Pendjari et du W. Aussi, le décret 2022-699 du 07 décembre 2022 portant création, attributions, organisation et fonctionnement de l'Autorité d'enregistrement des projets carbone au Bénin constitue-t-il une opportunité pour capter les initiatives innovantes de financement des actions du sous-secteur forestier.

Retenons qu'au cours de la dernière décennie, les acteurs en charge du sous-secteur forestier ont travaillé à : i) promouvoir le reboisement urbain ; ii) restaurer les espaces forestiers dégradés ; iii) assurer la gestion durable des aires communautaires de conservation de la biodiversité ; iv) assurer la gestion durable des terres agricoles et ; v) renforcer les capacités techniques et opérationnelles de l'Administration forestière. Comme en témoigne le tableau ci-dessous relatif à l'évolution des indicateurs de performance dans ce sous-secteur.

Tableau 10 : Evolution des indicateurs de performance dans le sous-secteur biodiversité et ressources naturelles

PRINCIPAUX INDICATEURS DU SOUS-SECTEUR	Avant 2016	2016-2023
Nombre de nouveaux agents forestiers recrutés et déployés	0	200
Superficie des nouvelles plantations de bois d'œuvre créées (ha)	51.217	55.415
Superficie des nouvelles plantations de bois de feu créées (ha)	13.276	25.701
Superficie des nouvelles plantations forestières réalisées (ha)	64 493	81.116

Source : DGEFC/MCVT, 2024

3.6 Infrastructures et services de transports

Le sous-secteur infrastructures et transports au Bénin présente une variété d'acteurs offrant des services de transport routier, ferroviaire, aérien, maritime et fluvio-lagunaire. Les principaux défis constituent l'insuffisance d'infrastructures de qualité, sûres et durables, la réglementation complexe et parfois incomplète et la concurrence régionale. Les investissements massifs dans l'infrastructure et l'amélioration du cadre réglementaire sont donc vus comme des gages pour le renforcement de la compétitivité du secteur.

La contribution du sous-secteur des transports au PIB présente une tendance globalement baissière de 2012 à 2023, comme le montre le graphe ci-après, malgré les investissements importants engagés dans ce secteur ces dernières années. Cette situation pourrait s'expliquer par la désaffectation des promoteurs privés fortement concurrencés par les moyens de transport à deux roues communément appelé les « zémidjans ».et le faible accompagnement de l'état au secteur.

Graphe 7 : Contribution du secteur des transports au PIB 2012 à 2023



Source : Construit à partir des données de l'INStaD

3.6.1 Les infrastructures terrestres et aérien

3.6.1.1 Les infrastructures et services routiers

○ Des infrastructures routières dégradées mais en pleine modernisation

Conformément au décret n°2001-092 du 20 février 2001 portant classement des voies d'intérêt économique, touristique ou stratégique, ce réseau routier national a connu une nouvelle classification des voies qui a porté le linéaire total des routes à charge à 6 076 km qui se répartit comme suit :

- Sept (7) Routes classées Nationales Inter-Etat totalisant une longueur de 2 178 km et
- Trente-neuf (39) Routes classées Nationales d'une longueur de 3 898 km.

A ces routes s'ajoutent quelques voies urbaines à Cotonou et à Porto-Novo d'environ 55 km.

Le réseau routier national prioritaire se répartit dans les six (06) anciens départements du Bénin comme suit :

Tableau 11 : Répartition du réseau routier classé du Bénin

DEPARTEMENT	ROUTES BITUMÉES	ROUTES EN TERRE	ROUTES EN TERRE EN COURS D'AMENAGEMENT	TOTAL
ATACORA-DONGA	560,155	731,751	170,093	1461,999
BORGOU-ALIBORI	823,542	718,544	201,461	1743,547
ZOU-COLLINES	659,753	619,088	48,302	1327,143
MONO-COUFFO	291,036	141,859	22,692	455,587
OUEME-PLATEAU	300,494	53,086	73,349	426,929
ATLANTIQUE-LITTORAL	276,912	213,431	39,023	529,366
TOTAL	2911,892	2477,759	554,92	5944,571

Source : DTTA/MCVT

Les deux (02) corridors, entre Cotonou et Niamey d'une part, et Cotonou et Ouagadougou d'autre part, l'axe côtier Togo-Bénin-Nigeria et la transversale Frontière Togo-Ouaké-Djougou-N'dali-Nikki-Chicandou-Frontière Nigéria sont entièrement bitumés et contribuent au renforcement de l'intégration régionale.

Ce réseau a davantage été modernisé et renforcé avec la mise en œuvre des actions du PAG1, PAG2 et de la stratégie sectorielle des transports 2014-2018. L'évolution du réseau routier classé au Bénin avec la prise en compte des pistes et voiries urbaines aménagées non définies dans le réseau classé par le décret de 2001 ci-dessus cité se présente comme ci-après.

Au cours de la période de 2016 à 2023, on note que 1737,29 km de routes bitumées ont été réalisées et réceptionnées avec une situation de référence de 2176,93 km en 2016. Ce linéaire est composé de 841,68 km de travaux de réhabilitation et de renforcement et 895,61 km de nouvelles constructions.

Le souci de désengorger davantage la ville de Cotonou a conduit à la construction des passages supérieurs de houéyiho et l'avenir Steinmetz et à la construction de l'échangeur de Godomey entre 2006 à 2016. De 2021 à ce jour Sept (07) nouveaux ponts ont été achevés et deux (02) sont en construction (inclus réalisations de 2016-2020). Les travaux de construction de l'échangeur de Vèdoko ont démarré depuis décembre 2023.

○ **Des routes secondaires en état de dégradation et mal entretenues**

Malgré les efforts déjà consentis, on note encore de lacunes en termes de qualité, de couverture et de connectivité. Les routes principales sont généralement en meilleur état que les routes secondaires et rurales, qui sont parfois mal entretenues dans certaines régions. Cette situation peut entraver le développement économique et social de ces régions ainsi que l'accès aux services de base tels que la santé et l'éducation.

La programmation et la réalisation des travaux d'entretien routier se faisaient à partir d'une banque de données routières (BDR). L'actualisation annuelle de la BDR s'opère à la suite d'une collecte de données routières permettant de disposer des informations telles que :

- Indice d'état du réseau déterminé à travers les relevés de dégradations par la méthode VIZIR/VIZIRET ;
- Le Trafic Moyen Journalier (TMJ) à partir des enquêtes de trafic ;
- L'état des ouvrages hydrauliques et d'art ;
- L'état structurel des chaussées revêtues à travers les mesures de déflexion avec la poutre Benkelman ;
- L'indice IRI indiquant le niveau de service des routes à partir des relevés d'uni avec le Bump Integrator.

L'entretien des routes était traditionnellement assuré par le Fonds routier, mais il est désormais transféré à la SIRAT qui est un organisme parapublic. Il est censé couvrir la totalité des coûts d'entretien. Les taxes sur les carburants, les redevances liées aux véhicules et les recettes des péages sont les principales sources de financement des infrastructures routières. Au Bénin, les taxes sur le carburant ont été faibles historiquement en raison de la contrebande de carburant en provenance du Nigéria. D'autres ressources sont mobilisées pour compléter ce revenu limité, principalement des droits de transit et des péages ; mais elles sont insuffisantes pour couvrir convenablement l'entretien périodique des routes¹⁵.

La gestion du patrimoine routier demeure généralement faible. Les systèmes de gestion des données routières sont faibles et entravés par l'absence de mises à jour annuelles, due entre autres, à la faiblesse des capacités de programmation, d'appel d'offres, de passation de marchés et de contrôle des opérations d'entretien (BOAD 2015). L'appel d'offres standard pour des travaux d'entretien prend entre 6 et 12 mois. Par ailleurs, on note que la capacité des PME locales à réaliser des travaux d'entretien est faible.

Les efforts continus ont toutefois permis de noter que l'indice d'état du réseau routier qui mesure les manifestations de détérioration des routes a connu une progression, malgré ce tableau très peu reluisant. En effet, l'indice d'état routier est passé de 37% en 2017 à 61% en 2020 où la cible a été dépassée d'un (01) point, malgré la crise sanitaire de la COVID-19 (cf. graphique n°)¹⁶.

¹⁵ Banque mondiale 2019. Mémoire économique du Bénin 2.0. Page 35.

¹⁶ NOTE ANALYTIQUE SUR LE PROGRAMME DE DEVELOPPEMENT (LOI DE FINANCES POUR LA GESTION 2024) Septembre 2023. P. 40

Graphe 8 : Evolution de l'Indice d'état routier 2017 à 2020



Source : MIT 2022 cité dans la note analytique sur le programme de développement. Loi des finance 2022 (septembre 2023)

Ces efforts fournis sont obérés par le non-respect de la charge à l'essieu, les transformations anarchiques de véhicules lourds de transport routier, l'incivisme des populations et l'absence de pénalisation des surcharges constituant des facteurs de dégradation précoce du réseau routier. Aussi, le retard dans l'opérationnalisation de la réforme liée à la réorganisation du système de l'entretien routier n'a-t-il pas encore permis la mise en place d'un système adéquat de financement de l'entretien routier. Cette situation a impacté la fréquence de collecte des données routières dont la dernière actualisation date de 2020.

○ ***Des Services de Transports Routiers en cours d'amélioration mais toujours peu performants***

L'objectif de ce sous-secteur est d'améliorer la qualité de l'offre des services de transport routier, les conditions de circulation et la sécurité routière. Il importe dès lors d'aborder cette partie en présentant non seulement l'état du parc automobile, mais également la gestion du fret routier et les textes réglementaires en vigueur.

Selon les statistiques publiées en octobre 2022 sur le portail de données du Bénin, entre 2013 et 2019, 192 216 véhicules ont été immatriculés. Cependant, les véhicules neufs, notamment ceux âgés de moins d'un an, ne représentent que 19 057 véhicules, soit 9,91 %. Le nombre de véhicules âgés d'un à dix ans est de 14 898, soit 7,75 %. Pendant cette période, ce sont les véhicules d'occasion de plus de dix ans qui ont été les plus nombreux, avec 158 261 unités, soit 82,33%. Cette situation préoccupe particulièrement le Gouvernement en raison des nombreux désagréments qu'elle engendre sur la santé et des pannes répétées occasionnant souvent l'engorgement des principales artères des grandes villes. Ainsi, en attendant l'élaboration et l'adoption du code des transports et de ses décrets d'application, qui devrait aborder entre autres, la question relative à l'âge d'importation des véhicules d'occasion, la loi de finances pour la gestion 2023 prévoit des facilités en ce qui concerne l'acquisition des véhicules neufs. A cet effet, il y est retenu une réduction de 99 % sur la valeur en douane des voitures électriques neuves, de 95% pour les voitures hybrides neuves et de 90 % pour les autres voitures neuves,

ainsi qu'une exonération de la Taxe sur la valeur ajoutée. Les prochaines statistiques concernant l'âge des véhicules immatriculés au Bénin devraient donc refléter une tendance vers des véhicules presque neufs, surtout si les plus vieux sont retirés de la circulation. Par ailleurs l'absence de l'Etat dans la réorganisation du secteur entraîne la prolifération des modes de transports inadaptés avec le phénomène de « Zémidjan » et les taxi bus appelés « Tokpa-tokpa » induisant de nombreuses externalités négative qui rendent le tableau peu reluisant. Cependant, la solution de mobilité la plus adaptée dans les villes africaines reste les transports en communs au regard des avantages qu'il offre. Au titre des difficultés qu'on pourrait noter dans la gestion de ce mode de transport, on peut citer :

- ✓ une réglementation obsolète ;
- ✓ une absence des subventions de l'Etat ;
- ✓ l'absence de site propre pour les services de transports en communs ;
- ✓ la non maîtrise des coûts de transport urbain ;
- ✓ la présence dominante de l'informel ;
- ✓ l'absence de gares et de parkings aux normes.

Le fret routier autrefois géré par un comité composé d'acteurs routiers, sera désormais géré par l'ANaTT à partir du Système Électronique de Gestion du Fret (SYGFR-Bénin) qui est une plateforme digitale dédiée à la gestion numérique du fret routier au Bénin. Cette plateforme sert également à émettre les autorisations pour l'accès à la profession de transporteur et l'exercice de l'activité de transport. En effet, lorsqu'une personne morale ou physique désire exercer l'activité de transport routier de marchandises ou de voyageurs, elle se doit de remplir les formalités afin d'avoir le titre de Transporteur agréé.

Dans le cadre de la promotion de la facilitation du transport et du transit routier inter-Etats au Bénin et conformément à la directive n°08/2005/CM/UEMOA de l'UEMOA recommandant la réduction des postes de contrôle et in fine l'éradication des tracasseries sur les différents axes routiers, un Comité National de Facilitation des transports et du transit routier inter-Etats (CNF), a été créé au Bénin par arrêté interministériel n°065/MTPT/MFE/MDN/MISD/MAEP/MSP/MICPE/DC/SG/CTTT/DGTT/SER portant création, attributions, composition et fonctionnement du Comité National de Facilitation des Transports et Transit Routiers Inter-Etats du 11 novembre 2005. Il est chargé de recevoir les recours des usagers en cas d'abus sur les axes routiers inter-Etats et de les étudier aux fins d'une solution. A ce titre, le comité organise périodiquement des tournées de contrôle, de sensibilisation et de collecte de données statistiques des postes de contrôle installés le long des corridors. En 2013, il a été également pris le décret N° 2013- 546 du 24 Décembre 2013 portant réglementation des postes de contrôles routiers sur les corridors en République du Bénin en vue d'une rationalisation du contrôle routier Aussi, la question des tarifs des transports demeure une préoccupation des acteurs de la chaîne des transports au Bénin et la mobilité des biens et des personnes est très mal organisée.

○ ***Une insécurité routière persistante***

De 2019 à 2022, le nombre d'accidents constatés a connu une régression de 9,80%. Cette tendance globale baissière a deux périodes. Une première période allant de 2019 à 2020 où le

taux de régression est de 15,12% et une seconde période de 2021 à 2022 où le taux de régression est de 7,77%.

La tendance d'évolution des victimes est par contre haussière sur toute la période. En effet, les victimes tuées ont connu un accroissement de 48,59% sur la période allant de 2019 à 2022. Quant aux blessés graves, elles ont aussi connu un accroissement sur la même période 2019 - 2022 mais dans une moindre proportion par rapport à celle des tués. La progression constatée pour les victimes blessées graves est de 18,04% sur la période.

Le tableau ci-dessus présente la répartition par année des accidents et des victimes.

Tableau 12 : Répartition par année des accidents et des victimes

Année	Accidents	Véhicules	Tués	Blessés graves	Blessés légers
2019	5345	9854	817	2045	2308
2020	4537	8201	902	2047	2220
2021	5227	9427	1144	2549	2737
2022	4821	8754	1214	2414	2463
Total	19930	36236	4077	9055	9728

Source : Données CNSR (2024)

Au-delà des coûts économiques importants qui sont associés à ces événements, des répercussions néfastes sont également observées sur certaines dimensions de la vie, pouvant se traduire par la perte du lien d'emploi, un déclin de la qualité de vie, ou encore l'apparition de troubles psychosociaux.

○ **Un cadre réglementaire vétuste mais en cours d'actualisation**

Le cadre réglementaire régissant le sous-secteur du transport routier s'est révélé vétuste et obsolète, car datant de 1979. Il ne tient plus compte des évolutions récentes et des nouveaux enjeux nationaux, sous-régionaux et internationaux. Conscient de cet enjeu, le Programme d'Appui au Secteur Portuaire et para-Portuaire (PASPort) d'Enabel au Bénin a retenu d'accompagner le Ministère du Cadre de Vie et des Transports (MCVT) via la Direction en charge des Transports Terrestres et aérien pour l'actualisation du décret n°79-109 du 15 mai 1979 portant réglementation du transport routier en République Populaire du Bénin et l'élaboration de nouveaux arrêtés d'application. Le processus engagé avec l'apport d'un consultant est en cours de finalisation.

L'ex Direction Générale des Transports Terrestres, a connu une réforme institutionnelle pour devenir l'Agence Nationale des Transports Terrestres. Ce nouveau statut lui permet d'être plus opérationnel et plus efficace dans l'atteinte de ses objectifs.

La création de la Société des Infrastructures routières et de l'Aménagement du Territoire (SIRAT), a été créée suite à la fusion de l'ancienne Société des Infrastructures Routières du Bénin et de l'Agence du Cadre de Vie pour le Développement du Territoire. Ces deux (2) structures ont été fusionnées pour créer la SIRAT pour plus d'efficacité et d'efficience dans le pilotage des projets structurants du PAG. La SIRAT a pour mission de réaliser, de gérer, d'exploiter et d'entretenir l'ensemble des infrastructures routières, les édifices publics, les

aménagements paysagers et la gestion des postes de péage. Sa création a induit la réorganisation de plusieurs directions techniques du MCVT qui, s'occupent désormais de la conception et du suivi-évaluation des politiques et stratégies du secteur.

En matière de prise en compte de la dimension genre, des inégalités d'accès aux ressources perdurent encore dans le domaine des BTP: la main d'œuvre féminine locale est rarement présente et les promotrices de petites activités génératrices de revenus sont peu préparées à saisir des opportunités liées aux travaux d'aménagement des routes.

3.6.1.2 Les infrastructures de transport ferroviaire

Créé dans les années 1900, le réseau de chemin de fer a connu des mutations importantes pour devenir en 1959, l'Organisation Commune DAHO-NIGER, en 1975, l'Organisation Commune Bénin-Niger des chemins de fer et des transports (OCBN), puis en 2015 BéniRail avec l'entrée dans son capital d'un promoteur privé.

OCBN aujourd'hui BéniRail dispose en exploitation d'une seule ligne à écartement métrique, d'une longueur de 438 km. Il est composé d'éléments constitutifs (rails de 22kg dans la proportion de 1%, de 30kg à 95% et de 36 kg à hauteur de 4%). Il couvre également 140 km de voies côtières de Pobè à Cotonou et de Pahou à Sègbohoulè. Ces lignes sont appelées à participer à la connexion Inter-Etats dans le cadre du projet de connexion ferroviaire inter-Etat de la CEDEAO. En vue de faciliter l'évacuation des produits de ses clients, l'OCBN a eu à construire dans un passé récent les embranchements ci-après : (i) ALLADA sur une longueur de 4,075 km linéaire, (ii) DAN sur une longueur de 600 m linéaire, (iii) KINTA sur une longueur de 300 m linéaire, (iv) AKPAKPA plage sur une longueur de 1,200 km linéaire (v) PK9 sur 120 m, (vi) Ekpè (CAJAF COMON) sur 400 m et (vii) KASSEHLO (SETTO) sur une longueur de 300 m linéaire.

Au fil des ans, ce système a connu un déclin en raison de problèmes tels que le manque d'investissement, le vieillissement de l'infrastructure et la concurrence des autres modes de transport, notamment la route.

En 2014, le Bénin a signé un accord avec le groupe Bolloré pour moderniser et exploiter le chemin de fer reliant Cotonou à Parakou. Cette modernisation devait permettre d'améliorer l'efficacité du transport de marchandises et de stimuler le commerce dans la région. Cependant, des conflits juridiques intervenus entre cet opérateur et un autre n'a pas permis à ce projet d'aboutir.

Malgré les opportunités qui s'offrent à ce sous-secteur, il ne semble pas bénéficier d'une attention soutenue et n'a pas bénéficié d'investissements conséquents ces dernières années.

Il fait face à plusieurs défis, notamment :

Infrastructure obsolète : Une grande partie de l'infrastructure ferroviaire est ancienne, ne répond plus aux normes et nécessite des investissements importants pour la modernisation et la réhabilitation ;

Manque d'entretien : Le manque d'entretien régulier a entraîné une détérioration de l'infrastructure existante, ce qui a affecté la fiabilité et la sécurité du réseau ;

Dépendance vis-à-vis du transport routier : Le Bénin dépend largement du transport routier pour le mouvement des marchandises et des personnes ; ce qui réduit la demande pour le transport ferroviaire ;

Faible connectivité régionale : Une connectivité ferroviaire améliorée avec les pays voisins pourrait stimuler le commerce régional. Cependant, cela nécessite une coordination transfrontalière et des investissements supplémentaires ;

Elles méritent d'être solutionnées au regard des attentes du gouvernement béninois relatifs au désengorgement du Port de Cotonou.

Considéré comme un relais « naturel » du Port de Cotonou du fait de leur interconnexion, le chemin de fer semble être le maillon le plus faible de la chaîne logistique. Cependant le compétitivité du port de Cotonou le développement du réseau routier qui devrait faciliter son désengorgement.

3.6.1.3 Les infrastructures et services de transport aérien

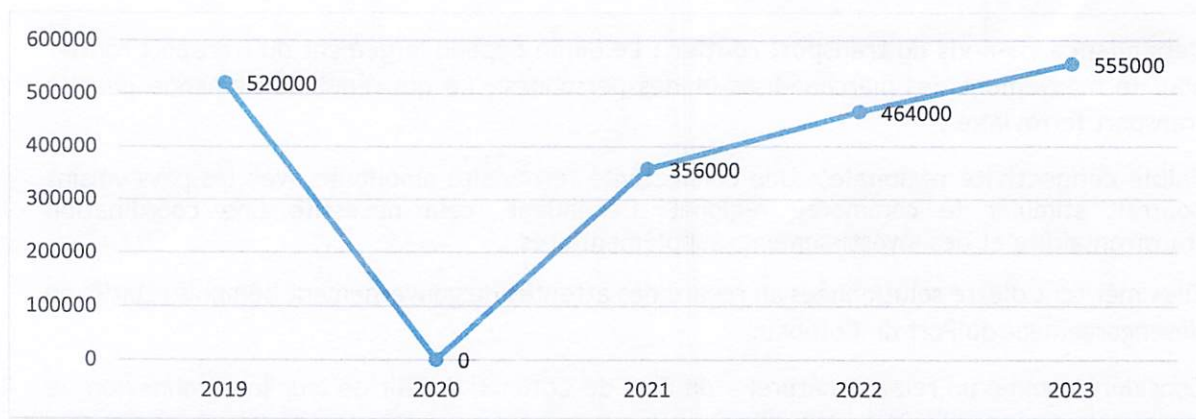
Le Bénin dispose d'un (01) seul aéroport de classe internationale ; l'Aéroport International Cardinal Bernardin Gantin de Cadjéhoun (Cotonou), certifié suivant les normes de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI). Il est doté d'une piste de 2400 m x 45 m permettant d'accueillir tous les avions gros porteurs de type A350/A330/B777/B787 (code E) mais pas les A380 (code F). Son tarmac peut accommoder en même temps treize (13) avions dont sept (07) gros porteurs. Un autre aéroport est construit à Tourou à Parakou et est doté d'une piste de 3300 m x 45 m permettant d'accommoder des gros porteurs de type code E. Cet aéroport est situé à environ 400 km de Cotonou, mais n'est pas encore ouvert au trafic aérien public.

En dehors de ces deux (02) aéroports, le Bénin dispose également de cinq (05) aérodromes secondaires et pistes d'atterrissage situés à Savè, Djougou, Natitingou, Kandi et Porga et maillant ainsi le territoire en cas de besoin. Deux (02) aérodromes militaires sont situés à Cana et de Bembèrèkè.

o Un trafic passager porteur d'espoir

L'évolution du trafic passagers dans le sous-secteur aérien de 2019 à 2023 se présente ainsi qu'il suit :

Graph 9 : Evolution du trafic passagers à l'aéroport international de Cotonou 2019 à 2023



Source : Construit à partir des données de la Société de Aéroports du Bénin (SAB)

De 2019 à 2023, le trafic-passagers de l'aéroport international de Cotonou est passé de 520 000 passagers à 555 000 passagers. Ce sous-secteur a été très affecté par les années COVID mais avec un trafic qui reprend depuis 2021. En effet, après la suspension des vols en 2020, le trafic passagers à l'aéroport international Bernadin Gantin de Cotonou est respectivement passé de 356 000 passagers en 2021 à 464 000 en 2022 et 555 000 en 2023. On note alors en 2023 une croissance de 19% par rapport à 2022 et 7% au-dessus du trafic 2019.

En 2023, grâce à une politique volontariste d'ouverture du ciel, quinze (15) compagnies aériennes et les trois (03) plus grandes alliances opèrent à l'aéroport de Cotonou desservant dix-huit (18) destinations dont trois (03) grands hubs internationaux (PARIS avec l'alliance Skyteam, ISTANBUL et ADDIS ABEBA avec Star Alliance). Entre 2022 et 2023, trois nouvelles compagnies sont venues accroître la connectivité vers l'Afrique centrale et de l'ouest, confirmant l'attrait de la position stratégique et de l'offre de l'aéroport de Cotonou dans la région.

En 2023, l'aéroport de Cotonou a traité environ 7350 tonnes de fret aérien, 68% en exportation et environ 86% vers l'Europe. La croissance du fret en 2023 a été particulièrement soutenue à +42% avec l'arrivée de la compagnie CORSAIR. Le souci de renforcement de la capacité aéroportuaire a conduit la mise en œuvre d'un projet de construction d'un nouveau quai fruitier qui sera dédié dès 2024 à l'exportation des produits agro-alimentaire béninois reconnus pour leur qualité.

Après plus d'une décennie de stagnation des redevances aéroportuaires, le Gouvernement a décidé en mars 2023 d'avoir un nouveau modèle économique de la gestion aéroportuaire, basé sur une prise en charge par le passager, dans le prix de son billet d'avion, des coûts de sûreté, des services offerts et du développement de l'aéroport, ne laissant ainsi aucune charge à la collectivité. Cette disposition réglementaire d'augmentation des redevances régulées est mise en application à partir du 1^{er} janvier 2024 et permettra à terme à l'État de rendre la SAB capable de prendre en charge le développement des plateformes aéroportuaires sans les aides financières de l'État.

De plus, la mise en œuvre de nouvelles recettes commerciales est d'ores et déjà actée par la mise en service d'un parking informatisé payant et par la mise en œuvre de boutiques hors taxes en 2024. La rationalisation des surfaces en aérogare et des terrains permet également d'augmenter les recettes de l'aéroport tout en modernisant les infrastructures par la construction d'une nouvelle zone industrielle qui abritera un nouveau commissariat hôtelier, un petit hôpital, une cantine et des locaux dédiés au personnel opérationnel de l'aéroport. L'aéroport étant en centre-ville, le potentiel de développement commercial et immobilier est aussi à considérer comme source de revenu et d'attractivité.

Sur la période 2019-2024, le Gouvernement a consacré environ 54 Milliards F CFA d'investissements d'extension, de modernisation et de mise aux normes de sécurité et de sûreté de l'aéroport. La rénovation de la piste d'atterrissage, d'une partie du terminal et des aires de stationnement extérieur des véhicules a été achevée en 2021.

Dans la période 2023-2024, l'ensemble des systèmes de traitement des bagages et tous les équipements de contrôle de sûreté des passagers et des bagages ont été approvisionnés et sont en cours de mise en œuvre grâce à un vaste programme d'investissement. Ce programme est dédié à la sûreté tout en garantissant à l'aéroport de Cotonou d'atteindre le standard international. Ces dispositifs viennent compléter la mise en œuvre d'un sous-traitant de sûreté de niveau international (AMARANTE) contracté fin 2022.

De 2021 à fin 2024, le terminal en exploitation est dans une phase de rénovation et d'extensions substantielles des surfaces (+ 41%) et des ressources opérationnelles afférentes, lui permettant d'accommoder à terme plus de 1,5 Millions de passagers par an. Ainsi, le terminal passager de Cotonou pourra faire face à une forte croissance du trafic, réputée soutenue en Afrique subsaharienne avec des passagers qui trouveront au Bénin, des niveaux de services équivalents aux aéroports européens en matière de sûreté, de sécurité et de confort.

On note par ailleurs que l'existence du code de l'aviation civile et commerciale, d'un plan de développement de l'aviation civile élaboré avec le concours de l'OACI et l'amélioration de la gestion quotidienne de la sécurité et de la sûreté de l'aéroport avec en toile de fond la réforme institutionnelle et organisationnelle ayant consacré la création de la SAB, sont des avancées importantes devant aider à la transformation du Bénin en une plateforme logistique de référence pour l'Afrique de l'Ouest. Aussi, i) l'ouverture 24 heures sur 24 de l'aéroport international de Cotonou ; ii) la mise en application des Règlements Aéronautiques du Bénin (RAB) ; iii) l'opérationnalisation du Centre de vidéosurveillance à l'aéroport de Cotonou ; iv) l'opérationnalisation du centre de recherche et de sauvetage des aéronefs en détresse (SAR) ; vi) le guide de l'inspecteur mis à jour, etc... sont autant d'atouts pour la promotion du transport aérien.

Toutefois, des difficultés telles que l'étroitesse du marché intérieur du transport aérien, le coût élevé des billets pour les trafics domestiques, la limitation des surfaces dédiées au départ à la pointe horaire entraînant des congestions, la longueur limitée de la piste d'atterrissage (2.400 mètres de longueur), l'absence d'aménagement des aérodromes secondaires, la couverture partielle du territoire en infrastructures d'observations météorologiques,

pourraient obérer les nombreux efforts fournis ces dernières années pour le développement du sous-secteur.

3.6.2 Transport maritime et fluvio-lagunaire

3.6.2.1 Les infrastructures et services portuaires

o *Un port en pleine mutation sur fond de réformes structurelles*

La République du Bénin est un pays côtier de l'Afrique de l'ouest, riverain de l'Océan Atlantique. Il possède une côte d'une longueur de 125 km qui abrite diverses infrastructures dont un port maritime et un terminal pétrolier à point unique d'amarrage. Le port de Cotonou est un débouché maritime et un espace économique fonctionnel pour le transit des personnes et des marchandises. Cette position géographique permet de fournir aux navires un plan d'eau abrité idéal pour les opérations d'embarquement, de débarquement et de transbordement. Plusieurs activités économiques y sont exercées. En effet, il constitue la plateforme tournante des échanges commerciaux contribuant en grande partie à l'économie nationale du Bénin. D'une superficie de 400 000 m², la zone portuaire de Cotonou et les plans d'eaux gagnés sur la mer du littoral sont abrités par deux digues. Seul port du Bénin, il est désigné comme le poumon de l'économie béninoise. Il participe à 90 % des échanges avec l'extérieur, engendre jusqu'à 60 % du Produit Intérieur Brut (PIB) et contribue à 45 % des recettes fiscales.

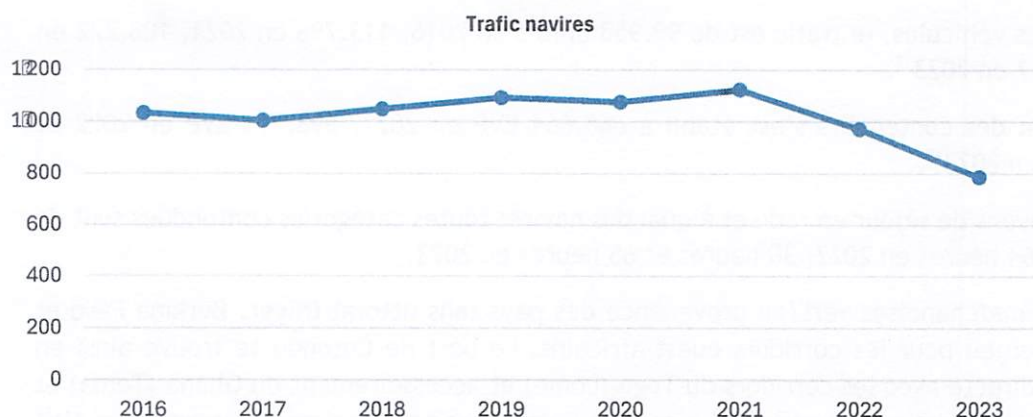
Selon les statistiques du PAC, le Port de Cotonou a à son actif plus de 12 millions de tonnes de fret annuel avant la crise avec le Niger. Il dessert les pays sans littoral tels que le Niger, le Mali, le Burkina Faso et le Tchad. Il est également, jusqu'à l'avènement de la crise, le premier port de transit du Niger, pays frontalier.

Le volume du trafic marchandises à destination et au départ du port de Cotonou a augmenté très rapidement pour franchir pour la 2^{ème} fois après 2014, la barre des 10 millions de tonnes en 2018 et s'est établi à plus de 12 millions de tonnes en 2022 et 2023.

o *Évolution du trafic des navires commerciaux au port de Cotonou*

Le nombre d'escales de navires commerciaux au port de Cotonou présente une tendance globale à la hausse depuis sa création. De 2016 à 2021, le port de Cotonou a enregistré en moyenne 1061 escales par an avant de connaître des baisses en 2022 (970 escales) et 2023 (785 escales) en raison des différentes crises notamment la guerre en Ukraine et la situation entre le Bénin et le Niger depuis juillet 2023.

Graphe 10 : Evolution du trafic global des navires commerciaux au port de Cotonou de 2016 à 2023

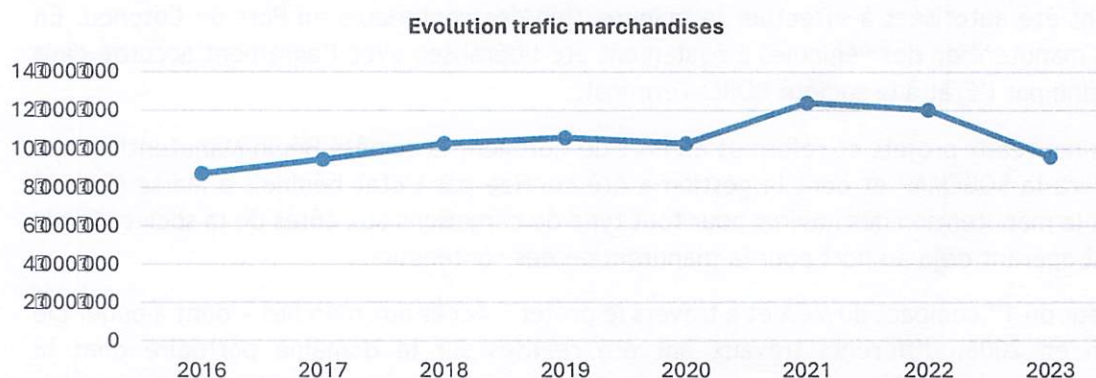


Source : Direction de l'Audit Interne et du Contrôle Financier/Port Autonome de Cotonou (DAICF/PAC), 2024

○ *Évolution du trafic global des marchandises au port de Cotonou*

La position stratégique du port de Cotonou dans l'espace UEMOA facilite la desserte des marchandises en provenance ou en destination des pays du Sahel.

Graphe 11 : Evolution du trafic global des marchandises au port de Cotonou 2016-2023



Source : Direction de l'Audit Interne et du Contrôle Financier/Port Autonome de Cotonou (DAICF/PAC), 2024

Il est noté une croissance assez rapide depuis la création du port en raison des diverses réformes (institutionnelle, organisationnelle et opérationnelle) et investissements réalisés. Elles ont contribué à la fluidité des trafics marchandises et à leur développement au port de Cotonou. Le trafic de marchandises est passé de 8.701.403 tonnes en 2016 à 12.379.044 en 2021, 12.017.138 tonnes en 2022 et 9.567.877 tonnes en 2023.

Concernant les véhicules, le trafic est de 99.958 unités en 2016, 113.796 en 2021, 108.222 en 2022 et 80.527 en 2023¹⁷.

Le trafic total des conteneurs s'est établi à 668.664 EVP en 2021, 598.914 EVP en 2022 et 501.895 EVP en 2023¹⁸.

Les temps moyens de séjour en rade et à quai des navires toutes catégories confondues sont de 78 heures et 64 heures en 2022, 30 heures et 65 heures en 2023.

Le transit de marchandises vers/en provenance des pays sans littoral (Niger, Burkina Faso et Mali) est un enjeu pour les corridors ouest-africains. Le port de Cotonou se trouve ainsi en concurrence directe avec les corridors du Togo (Lomé) et accessoirement du Ghana (Tema) et Côte d'Ivoire (Abidjan) pour ce trafic. Le port de Cotonou reste globalement assez compétitif mais des améliorations sont à réaliser. La crise avec le Niger en juillet 2023 a aussi entraîné des perturbations au niveau des activités portuaires à Cotonou.

Différents projets ont été retenus pour aboutir aux améliorations nécessaires au port de Cotonou et sont contenues dans le Plan Directeur 2021-2025 adopté en Conseil des Ministres en 2021 dont la mise en œuvre est en cours.

Le port de Cotonou est passé par différentes phases de modernisation en vue de l'amélioration de ses capacités d'accueil et de traitement des navires et marchandises et la qualité des services rendus (infrastructures, superstructures, équipements de traitement des navires et des marchandises, systèmes d'information). La libéralisation de la manutention des conteneurs est intervenue en 1998 mettant fin au monopole de manutention détenu jusqu'alors par la SOBEMAP, société d'Etat. Deux sociétés SMTC (groupe Bolloré) et COMAN-SA (groupe Maersk-Lines) ont été autorisées à effectuer la manutention des conteneurs au Port de Cotonou. En 2009, la manutention des véhicules a également été libéralisée avec l'agrément accordé dans ce domaine par l'Etat à la société RORO Terminal.

Avec les nouveaux projets et réformes au Port de Cotonou, la société Bénin Manutention (qui remplacera la SOBEMAP et dont la gestion a été confiée par l'Etat béninois à Marsa Maroc), assurera la manutention des navires pour tout type de cargaisons aux côtés de la société Bénin Terminal opérant déjà au port pour la manutention des conteneurs.

A la faveur du 1^{er} compact du MCA et à travers le projet « Accès aux marchés » dont a bénéficié le Bénin en 2006, différents travaux ont été réalisés sur le domaine portuaire dont la construction de deux (02) nouveaux quais qui ont été concédés à la société Bénin Terminal (du groupe Bolloré) qui a démarré ses activités en 2012. En complément des travaux effectués dans le cadre du MCA, le PAC a réalisé certains autres dits travaux confortatifs consistant entre autres au dragage de la passe d'entrée, du chenal d'accès et d'un couloir à l'intérieur du bassin portuaire.

Ces travaux étant insuffisants, un Plan Directeur a été conçu par Port of Antwerp-Bruges International (PoABI), structure à laquelle l'Etat, compte tenu de ses ambitions, a confié la

¹⁷ Direction de l'Audit Interne et du Contrôle Financier/Port Autonome de Cotonou (DAICF/PAC), 2024

¹⁸ Direction de l'Audit Interne et du Contrôle Financier/Port Autonome de Cotonou (DAICF/PAC), 2024

gestion du PAC depuis 2018. Les projets retenus dans le Plan Directeur sont de nature à permettre une grande amélioration des opérations portuaires et du système d'information. PoABI a obtenu un contrat de gestion, avec un mandat de trois ans, renouvelable deux fois. Ce choix vise à améliorer l'efficacité de la gestion et des services, à moderniser les installations et les équipements, à repositionner ainsi qu'à transférer les compétences au profit du personnel local. Le port a ainsi connu de profondes réformes institutionnelles et organisationnelles qui renforcent sa modernisation. De lourds investissements sont en cours.

Les projets du Plan Directeur se présentent comme suit :

➤ **Projets en cours :**

- Terminal 5 : Construire un nouveau terminal vraquier de 21 ha et améliorer l'accès nautique en vue d'augmenter la productivité des opérations et la compétitivité du Port de Cotonou.
- Extension du bassin portuaire et rénovation du quai nord : accroître la capacité d'accueil conteneurs du port pour recevoir deux (02) navires de plus de 300 mètres simultanément avec un tirant d'eau de plus de 15 m à travers une extension du bassin portuaire de 154 m vers l'ouest et un renouvellement de 1400 m de quai linéaire existant au nord pour disposer d'un terminal polyvalent moderne.
- Accès centralisés et parking zongo : Fluidifier le trafic des camions dans l'enceinte portuaire et sur le boulevard de la Marina et créer la célérité dans les opérations d'enlèvement de la marchandise par la construction d'un parking tampon moderne de 13 ha et d'un accès centralisé digitalisé (à deux entrées principales selon le site de fret) au port pour tous les camions.
- Parc logistique grand Nokoué : Libérer de l'espace pour des aires opérationnelles dans l'enceinte portuaire par la démolition des magasins existants et construire de nouveaux magasins (cinq (05) de 24.000 m², dont quatre (04) mixtes à quai et vrac et un (01) vrac dédié) modernes aux standards internationaux.
- Centre des affaires maritimes : Regrouper en un même lieu tous les acteurs clés de la plateforme portuaire et leur offrir un cadre de travail plus performant. Ce centre abritera aussi la direction générale du PAC pour permettre d'offrir plus d'aires opérationnelles aux activités portuaires par la démolition de l'actuel siège.

➤ **En attente de démarrage des travaux :**

- Construction d'une zone logistique : Doter le port de Cotonou d'une zone logistique de 40 ha dans l'enceinte portuaire, avec des magasins répondant aux normes internationales pour créer de la valeur ajoutée sur des produits spécifiques en transit vers la sous-région.
- Construction d'un deuxième poste hydrocarbure : Doter le port d'un nouveau poste à quai pour les hydrocarbures avec +/- 4 ha de terre-plein en vue d'accroître sa capacité d'accueil pour ces produits.

➤ **Etudes en cours et/ou achevées**

- Aménagement de la zone nautique : Doter le port de Cotonou d'un chantier naval et d'une zone de service nautique abritant les forces navales, la vigie, les engins flottants.
 - Construction d'un nouveau port de pêche : Aménager un nouveau port de pêche sur une aire de +/- 8 ha et dédiée aux activités de pêche artisanale et semi-industrielle où se feront la transformation et la commercialisation des produits halieutiques. Ce projet contribuera en outre à la revalorisation du quartier xwlacodji.
 - Construction du hangar zongo : Offrir un espace d'accueil (incluant une zone de stockage, une zone d'attente, un espace de restauration, des bureaux et des sanitaires) pour les conducteurs de camions et garantir la sécurité du parking de Zongo.
- **Projets achevés**
- Relogement de revendeuses du boulevard de la Marina : Projet social pour la construction d'un bâtiment dédié à la vente et à la restauration, incluant deux halls de 250 places, 36 boutiques, 24 kiosques de vente, un hall secondaire de 12 places pour les petites vendeuses et d'espaces de vente au détail. Ce projet vise à fluidifier le transport routier et l'assainissement

Concernant le système d'information, le Port de Cotonou a, ces dernières années, connu des améliorations constantes. Après l'échec du projet de Système d'Information du Guichet Unique pour le Commerce Extérieur (SIGUCE) et la mise en vigueur du Guichet Unique Portuaire (GUP) en 2011, le Port de Cotonou utilise depuis 2020 un Guichet Unique du Commerce Extérieur (GUCE) plus performant que le précédent (nouvelles fonctionnalités, améliorations des fonctionnalités qui existaient dans le GUP).

Le Guichet Unique permet d'améliorer les services fournis aux usagers à travers la rationalisation des procédures, formalités, opérations, l'établissement d'un document unique récapitulatif des montants des factures à payer (Bordereau de Frais Unique) aux différentes structures émettrices, un paiement unique qui peut être électronique.

Le PAC a également entrepris depuis novembre 2021 la mise en place du Système d'Information Portuaire (SIP) qui est une plateforme technologique de traitement automatique de l'information et des services de façon centralisée, ouverte, fiable et entièrement dématérialisée.

Pour la gestion du personnel Dockers et tâcherons au Port de Cotonou, le gouvernement béninois a décidé de la création d'un Bureau d'Embauche Unique. Ce bureau a pour vocation de réglementer l'embauche et de gérer la main d'œuvre docker dans les ports et sur les plateformes logistiques portuaires au Bénin.

Par ailleurs, la compétitivité du Port de Cotonou face à la concurrence des ports de la sous-région exige également la mise en place d'une politique de développement des ports secs. Cette politique permettra d'éviter la congestion du port de Cotonou et d'améliorer le temps de passage des marchandises au port de Cotonou.

3.6.2.2 Les infrastructures et services de transport fluvio-lagunaire

○ *Les infrastructures inexistantes dans un contexte d'opportunités à saisir*

Le transport fluvio-lagunaire se positionne comme un moyen intermédiaire de transport profitable à la collectivité. En effet, les voies navigables offrent un moyen de transport responsable de l'environnement, surtout dans les régions où les infrastructures routières sont peu développées et où des problèmes de congestion se posent avec plus d'acuité. Elles permettent de relier des zones reculées aux centres urbains et aux marchés. Il soutient l'économie en facilitant le commerce de marchandises, y compris les produits agricoles, les matériaux de construction, et autres biens manufacturés. Cela contribue à la croissance économique et à la réduction des coûts de transport.

Le Bénin dispose d'un important réseau hydrographique intérieur qui est connecté à ceux d'autres pays de la sous-région, favorisant ainsi l'intégration économique régionale et le commerce transfrontalier. Les lagunes et les voies navigables du Bénin offrent également des opportunités touristiques, notamment des croisières fluviales, des excursions en bateau et la découverte de la faune et de la flore locales. Ces potentialités économiques restent encore sous exploitées et les moyens utilisés pour leur exploitation sont encore à l'étape embryonnaire.

Le développement du transport fluvio-lagunaire est un des objectifs définis dans le secteur des transports à travers la stratégie 2014-2018 dudit secteur et le Programme d'Action du Gouvernement (PAG 2017 -2021). Dans cette perspective, un projet a été défini et plusieurs études ont été réalisées : (i) une étude de faisabilité technico-économique de développement du transport fluvio-lagunaire et du tourisme au Bénin sur les trajets Calavi-Cotonou et Cotonou-Porto Novo réalisée en 2008 et (ii) des études complémentaires réalisées en 2013 ; iii) une étude de navigabilité des eaux intérieures du Bénin qui a débouché sur le projet d'opérationnalisation du transport fluvio-lagunaire au Bénin en 2009.

L'évaluation dudit projet dans le cadre des deux premières études précitées s'est basée sur deux options de mise en place de service de transport fluvio-lagunaire : (i) une pour un service assuré par 20 bateaux-bus (13 sur les lignes Calavi-Cotonou et Cotonou-Porto Novo et 7 sur les lignes Sèmè Podji - Cotonou, Sô Ava-Cotonou, Sô Ava-Calavi, Porto Novo - Aguégus) ou (ii) une deuxième option avec un parc de 13 bateaux-bus au total.

L'étude sur la navigabilité des eaux intérieures du Bénin quant à elle prévoit des interventions par phasage (Au total 5 phases) selon l'ampleur des travaux à réaliser sur les différentes lignes fluvio-lagunaires retenues. A la faveur de cette étude, deux (02) embarcadères/débarcadères ont été construits suivis de l'aménagement de deux chenaux sur une longueur totale de 3 KM à Azowlissè (Commune d'Adjohoun) et à Gblonou (Commune de Dangbo). La réalisation de ces types d'infrastructures devrait se renforcer si le projet n'avait pas été interrompu.

On note également le balisage de 10 KM de voie d'eau entre Abomey-Calavi et So-Ava dans le cadre de la sécurisation des activités de tourisme. En somme, le rapport entre le linéaire de voies d'eau navigables en permanence (1 000 km) et le linéaire total de voies d'eau (3 500 km)

révèle que 28,6% des voies d'eau sont aménagées et mises en service pour le transport fluvio-lagunaire.

Dans la recherche de solution d'exploitation optimale de ce mode de transport, l'ex COBENAM a acquis deux (02) bateaux-bus adaptés aux contingences de nos voies d'eau qui sont restés inexploités jusqu'à ce jour. Sur les plans institutionnel et organisationnel, on note une volonté politique de faire de ce mode de transport un outil de développement des localités lacustres. Malgré la volonté politique affichée, les orientations de développement de ces dernières années n'ont pas permis d'induire un changement majeur de la mise en œuvre des actions retenues dans l'étude de : (i) navigabilité des eaux intérieures du Bénin et le démarrage de l'opérationnalisation des conclusions de cette étude avec la construction d'embarcadères dans certaines localités du Bénin ; (ii) développement du transport fluvio-lagunaire et du tourisme entre Cotonou, Porto-Novo et leurs environs. Globalement, plusieurs éléments constituent des atouts majeurs du sous-secteur fluvio-lagunaire. Au nombre de ceux-ci, on peut citer :

- l'existence de nombreux cours et plans d'eau ;
- l'existence des lois de la décentralisation définissant la responsabilité des collectivités locales dans le développement du sous-secteur ;
- l'existence de textes réglementant le transport fluvio-lagunaire ;
- les potentialités agricoles, piscicoles et touristiques des zones desservies par ces cours d'eau.

Le sous-secteur fluvio-lagunaire se trouve confronté à certaines contraintes qui ne favorisent pas son développement. En effet, les voies navigables sont constamment obstruées par des plantes aquatiques envahissantes et surtout les "acadja", limitant ainsi la fluidité de la navigation déjà rendue pénible par le comblement des cours et plans d'eau. La hauteur des ponts de Cotonou ne permet pas la navigation des bateaux à fort tirant d'eau et d'une plus grande capacité que ceux actuellement utilisés. La faible application de la réglementation existante, le mauvais entretien des embarcations et les conditions météorologiques imprévisibles entraînent une insécurité des passagers et des marchandises.

4.4.1.3 Sureté et sécurité maritime

Le Bénin possède un domaine maritime riche en biodiversité qui offre d'abondantes ressources et regorge de plusieurs potentialités économiques.

Ce domaine est exploité de manière directe ou indirecte pour des activités essentielles notamment la pêche, le transport maritime, l'aquaculture, l'art, la culture et le tourisme.

Le développement économique amorcé par notre pays, ne peut aboutir sans la prise en compte de ces nombreuses ressources de la mer. Ainsi, le Bénin en tant que pays côtier fait partie de la communauté maritime internationale, il s'est doté depuis 1968 d'une direction technique, notamment la Direction de la Marine Marchande et de la loi n°2010-11 du 07 mars 2011 portant code maritime en République du Bénin, dont les projets de textes d'application ont été élaborés par le biais du projet Passport de la coopération belge Enabel.

Le Bénin a aussi, ratifié plusieurs conventions pertinentes de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) relatives entre autres, à la gestion des mers et océans, à la sécurité et à la sûreté maritimes et à la protection de l'environnement marin. Il s'agit notamment de :

- la convention des Nations Unies sur le droit de la mer, adoptée en 1982 ;
- la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée (SOLAS), adoptée le 1er novembre 1974 ;
- la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée (MARPOL), adoptée le 02 novembre 1973 ;
- la convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes (SAR) telle que modifiée, adoptée le 27 avril 1979 ;
- la convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (OPRC 90), adoptée en 1990 ;
- la convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille telle que modifiée, adoptée en 1978 (STCW);
- la convention du travail maritime 2006 (MLC 2006).

Ces conventions confèrent des prérogatives et des droits aux Etats côtiers, mais leur imposent également des obligations qu'il convient d'assurer.

Aussi convient-il de noter que dans le souci du développement des activités du secteur maritime, des réformes ont été engagées et ont conduit à la création d'une nouvelle structure technique née de la fusion de l'ex Direction de la Marine Marchande, de l'ex Direction des Transports Maritime et Fluvio-lagunaire et de l'ex Direction des Ports. Il s'agit de la Direction des Affaires Portuaires, Maritimes et Fluvio-lagunaires, l'une des Directions Techniques du Ministère du Cadre de Vie et des Transports en charge du développement durable. Cette direction a la lourde responsabilité d'assumer la fonction d'autorité maritime et d'autorité portuaire nationale avec une partie des attributions de l'ex Conseil National des Chargeurs du Bénin. En effet, elle a pour mission de concevoir et de mettre en œuvre la politique de l'Etat dans les domaines du transport maritime, de la sécurité maritime, de la sûreté des navires et des installations portuaires, de la prévention et la lutte contre la pollution de l'environnement marin, de la mise en valeur du littoral et du domaine public maritime et la défense des intérêts des chargeurs.

Aussi, l'administration maritime (DAPMF) est-elle confrontée à de sérieux problèmes de manque criard de personnel spécialisé en Administration des affaires maritimes et de personnel navigant, ainsi que de son autonomisation, comme indiqué dans le rapport d'étude de mise en œuvre des instruments essentiels de l'OMI en 2014 et le rapport d'audit de l'OMI, réalisé en décembre 2024. Cette situation affaiblie non seulement la direction, mais aussi, elle risque de lui faire perdre une bonne partie de ses attributions. A terme, l'administration maritime, ne pourra pas mettre en œuvre ses obligations vis-à-vis des conventions pertinentes de l'OMI, ratifiées par le Bénin.

Par ailleurs, le renforcement de l'administration maritime à travers son autonomisation, s'impose du fait des projets touristiques du PAG qui sont en cours d'implémentation le long de

la côte à Ouidah. Ces projets vont induire le développement des activités touristiques nautiques, créant ainsi une demande de service nautique que l'administration maritime dans son état actuel ne peut assurer.

IV. ANALYSE \$WOT

4.1 Analyse des forces, faiblesses, opportunités et menaces

Se fondant sur l'analyse des résultats du diagnostic de l'ensemble des sous-secteurs, il a été relevé des forces, faiblesses, opportunités et menaces consignés dans le tableau ci-après.

Tableau 13 : FORCES, FAIBLESSES, OPPORTUNITES ET MENACES DU MCVT

Sous-secteurs	Forces	Faiblesses	Opportunités	Menaces
<i>I- Gouvernance du secteur Cadre de Vie et Transports</i>	1.Existence des décrets et arrêtés d'opérationnalisation du décret portant AOF du MCVT ; 2.Existence des Plans Déconcentration-Décentralisation 2020-2024 de l'ex- MCVDD et 2019-2023 de l'ex-MIT; 3.Adhésion des cadres à la mise en œuvre des interventions du Ministère. 4.Efforts non négligeables dans l'assainissement des finances publiques 5.Expériences avérées en matière de Gestion Axée sur les Résultats ; 6. Application de la Gestion Electronique des Documents et dématérialisation de certains services rendus aux usagers 7. Existence de la Politique de Sécurité des Systèmes d'Information (PSSI) du MCVT en arrimage avec la PSSIE ; 8. Mise en place de la plateforme de suivi évaluation et de gestion du processus de passation des marchés publics ; 9. Existence du décret n°2018 - 531 du 14 novembre 2018 portant organisation des instances de gouvernance des programmes et projets numériques en	1.Insuffisance du niveau de mise en œuvre P2D ; 2.Personnel déficitaire et vieillissant 3.Insuffisance de spécialisation et de professionnalisation du personnel ; 4.Obsolescence des documents stratégiques de gestion des ressources humaines ; 5.Faibles capacités techniques, logistiques et managériales des agents du MCVT ; 6.Absence d'un dispositif d'évaluations périodiques des agents à l'issue des entretiens individuels ; 7. Manque de synergie intersectorielle ; 8. Inexistence de suppléants aux DG, malgré leur forte sollicitation ; 9. inexistence d'un plan de formation ou renforcement de capacité du personnel 10. Inexistence d'un système de motivation du personnel 11. Echecs répétés des sociétés de transport urbain collectif ;	1.Ratification de plusieurs Accords Multilatéraux sur l'Environnement par le Bénin ; 2.Innovations introduites dans la loi n°2021 - 14 du 20 décembre 2021 portant code de l'administration territoriale ; 3.Existence de plusieurs structures du MCVT ayant un caractère transversal et/ou stratégique (ABE, ANAT, DGCH...) ; 4.Disponibilité des PTFs et du privé à accompagner le secteur ; 5. Existence d'une politique genre au niveau national	1.Instabilité institutionnelle. 2.Fuite des cadres techniques ; 3.Extrémisme violent et la guerre en Ukraine et au Moyen-Orient

Sous-secteurs	Forces	Faiblesses	Opportunités	Menaces
	République du Bénin ;10. Création et opérationnalisation des 12 DDCVT ; 10. Le secteur "cadre de vie et transports" est un grand pourvoyeur d'emplois ; 11. Dématérialisation d'un certain nombre de services au MCVT ; 12. Existence d'un plan d'actions genre au niveau du secteur.	12. Insuffisance de moyens humains, financiers et matériels pour un bon fonctionnement des DDCVT et des IF ; 13. Manque de collaboration entre les structures déconcentrées et les sociétés ou agences de maîtrise d'ouvrage déléguée (SIRAT, SIMAU, ...) ; 14. Faible prise en compte de l'approche genre dans les politiques et stratégies du secteur.		
II- Développement urbain et aménagement du territoire	1. Existence du code de l'urbanisme ; 2. Existence de l'Agence Nationale d'Aménagement du Territoire ; 3. Existence de la loi-cadre sur l'aménagement du territoire ; 4. Politique Nationale d'Aménagement du Territoire en cours d'élaboration ; 5. Existence du Schéma National d'Aménagement du Territoire (Agenda Spatial) ; 6. Existence d'une société d'opérationnalisation des politiques et stratégies en matière du développement urbain et d'aménagement du territoire (SIRAT)	1. Vétusté des documents de politique et de stratégies en matière du développement urbain ; 2. Non disponibilité de données statistiques à jour pour alimenter les études urbaines ; 3. Echecs répétés des sociétés de transport urbain collectif ; 4. Population en forte croissance, inégalement répartie sur le territoire du fait de l'exode rural et de la mauvaise répartition des infrastructures sociocommunitaires sur l'étendue du territoire national ;	1. Volonté politique affichée pour l'attractivité des pôles de développement du pays ; 2. Reconnaissance progressive des pouvoirs publics d'accorder une place importante à l'aménagement du territoire dans l'action publique ; Engouement des partenaires au développement à	1. Accroissement soutenu dans le temps du taux d'urbanisation en l'absence de tout document de planification urbaine ; 2. Non-application des documents d'urbanisme par les communes ; 3. Installation anarchique des

Sous-secteurs	Forces	Faiblesses	Opportunités	Menaces
	7. Investissements massifs dans le sous-secteur au cours du dernier quinquennat	5. Accès inéquitable aux services sociaux de base ; 6. Absence de pôle d'attractivité économique dans les autres régions du pays à part le littoral et l'Atlantique	accompagner les initiatives du sous-secteur développement urbain et aménagement du territoire ; 3. Volonté politique de mobiliser des financements pour doter toutes les communes de documents d'urbanisme, 4. Volonté politique d'assainir et clôturer les opérations de lotissements/rememberments fonciers urbains	populations sans viabilisation préalable des espaces urbains par les autorités compétentes ; 4. Occupation sauvage suscitant une forte tendance à l'urbanisation prématurée des espaces ; Pression importante sur la demande de services sociaux ; 6- Urbanisation extensive et non maîtrisée ;
III- Construction et Habitat	1. Disponibilité de la politique nationale de l'habitat 2005-2015 ; 2. Existence de la politique foncière ; 3. Disponibilité du nouveau Code foncier et domanial ; 4. Code de l'habitat et de la construction en cours d'adoption ;	1. Vétusté des documents de politique et de stratégie en matière d'habitat et d'urbanisme ; 2. Existence d'une multiplicité d'acteurs et de spéculateurs dans le secteur foncier et domanial ;	1. Volonté politique affichée pour le rayonnement du sous-secteur ; 2. Existence de l'Agence Nationale du Domaine et du Foncier (ANDF) ;	1. Densification de construction sans permis de construire et sans respect des normes en matière de construction

Sous-secteurs	Forces	Faiblesses	Opportunités	Menaces
	5.Code sur l'efficacité énergétique dans les bâtiments administratifs en cours d'élaboration ; 6.Existence de sociétés d'opérationnalisation des politiques et stratégies en matière du développement urbain (SIUAU, ACISE, SoPIE) 7.Existence de la loi-cadre sur l'aménagement du territoire ; 8.Existence du Schéma National d'Aménagement du Territoire (Agenda Spatial). 9.Investissements massifs dans le sous-secteur ; 10.Conduite de la mission d'assistance à la maîtrise d'ouvrage	3.Insécurité foncière paralysant l'investissement social et économique ; 4.Développement d'un marché foncier peu ou pas réglementé ; 5.Absence d'une mise en œuvre efficace de la politique d'aménagement du territoire ; 6.Développement des taudis dans les grandes villes ; 7. Inexistence d'une stratégie de résorption des taudis et habitats insalubres ;8. Méconnaissance et/ou faible application des textes législatifs et réglementaires en matière de foncier ;	3.Création d'une cour spéciale des affaires foncières 4.Adhésion des partenaires au développement et du privé à accompagner les initiatives du sous-secteur.	2.Forte pression démographique ; 3.Installation anarchique des populations sans aucune opération préalable d'urbanisme.
IV- Environnement, changements climatiques et autres risques et catastrophes naturels	1.Existence de textes légaux en matière des Changements Climatiques et de protection de l'environnement ; 2.Actualisation de la loi sur la gestion de l'eau ; 3.Existence d'acteurs privés de gestion des déchets et de promotion d'un environnement sain ; 4. Existence de l'Agence Béninoise pour l'Environnement (ABE) ;	1.Méconnaissance et/ou faible application des textes législatifs et réglementaires en matière de protection de la nature ; 2.Incivisme environnemental ; 3.Pollution atmosphérique due aux transports publics inappropriés ; 4.Nuisances sonores sans cesse croissantes ; 5.Ensablement et eutrophisation des plans d'eau ;	1.Adhésion du Bénin à plusieurs accords multilatéraux sur l'environnement ; 2.Existence d'une Zone Economique Exclusive (ZEE) au niveau de l'espace maritime béninois. 3.Existence de Marché carbone	1.Accélération de la dégradation des terres (érosions éolienne éthydrique) 2.Risque permanent de catastrophes naturelles ;

Sous-secteurs	Forces	Faiblesses	Opportunités	Menaces
	5. Mise en place d'un Comité National sur les Changements Climatiques ; 6. Loi cadre sur l'environnement et ses décrets d'application en cours d'adoption	6. Pollution des eaux souterraines et de surface ; 7. Pollution et surexploitation des océans ; 8. Insuffisance de capacités pour la prise en charge efficace des questions liées au changement climatique ; 9. Inexistence du décret portant statuts des corps de la Police Environnementale ; 10. Insuffisante gestion des eaux usées.		3. Conditions climatiques instables. 4. Apparition de nouveaux ravageurs 5. Apparition de nouvelles infections dont la grippe aviaire et les pestes,
V- Biodiversité et ressources naturelles	1. Existence des textes de lois sur la protection des ressources naturelles et sur la décentralisation ; 2. Existence d'une politique forestière ; d'une stratégie nationale de gestion des réserves de faunes et d'une stratégie nationale de gestion du reboisement ; 3. Existence de documents de politiques et/ou de stratégies dans les autres secteurs (plan stratégique du développement du secteur agricole 2025, gestion des frontières, adaptation aux changements climatiques, prévention et riposte aux menaces terroristes) ;	1. Faiblesse du cadre institutionnel et juridique sur la gestion des ressources forestières 2. Faible qualité de la gouvernance forestière 3. Faible capacité technique et organisationnelle des populations locales autour des AP 4. Prégnance des techniques de production, de transformation et de consommation archaïques ou peu évoluées ; 5. Difficultés de cogestion des forêts avec les populations ;	1. Adhésion du Bénin à plusieurs accords multilatéraux sur l'environnement et l'Agenda 21 ; 2. Volonté et stabilité politique des décideurs ; 3. Pratiques traditionnelles favorables à la protection, à la conservation et à l'aménagement des ressources naturelles ;	1. Perturbations climatiques ; 2. Besoins croissants des populations en terres agricoles et en ressources financières ; 3. Destruction ou fragilisation des écosystèmes naturels ; 4. Déviations graves des pratiques

Sous-secteurs	Forces	Faiblesses	Opportunités	Menaces
	3.Plusieurs forêts dotées d'outils de gestion ; 4.Richesse de la diversité biologique (huit districts phytogéographiques) ; 5.Existence de zones classées et des forêts sacrées et communautaires ; 6.Transfert effectif de la maîtrise d'œuvre de certaines tâches aux communautés, aux opérateurs privés et aux prestataires de services ; 7.Ristournes accordées aux populations environnantes aux forêts en aménagement ; 8.Accompagnement des populations riveraines dans la mise en œuvre des Activités Génératrices de Revenus et de renforcement des infrastructures sociocommunautaires (forages de puits)	6.Faible capacité des agents de terrain en gestion participative et méconnaissance de la réglementation en vigueur ; 7.Non maîtrise du pâturage du bétail dans les espaces interdits ; 8.Pression des colons agricoles sur les zones tampons des Parcs ; 9.Absence d'outils efficaces de gestion pour les forêts communautaires ; 10.Exploitation incontrôlée du domaine protégé pour la production de bois énergie ; 11.Mauvaise orientation du financement ; 12.Faible implication d'un cadre de recherche-développement ; 13.Faible capitalisation des expériences et actions réussies dans le domaine des aires protégées	4.Disponibilité des partenaires techniques et financiers à accompagner les initiatives du sous-secteur ; 5.Existence d'institutions nationales ou internationales de bonne notoriété dans la recherche sur la faune et la flore ; 6.Disponibilité des ONG intervenant dans la protection et la conservation de la biodiversité.	traditionnelles face aux enjeux économiques autour des ressources naturelles ; 5.Utilisation abusive des herbicides et pesticides dans l'agriculture ; 6.Envahissement des AP par les populations locales ; 7.Exploitation forestière frauduleuse et anarchique (Coupe de bois, carbonisation, etc.) ; 8.Braconnage ; 9.Transhumance locale et transfrontalière ;

Sous-secteurs	Forces	Faiblesses	Opportunités	Menaces
				10.Conflits d'intérêt entre éleveurs et agriculteurs ; 11.Existence des zones vulnérables à l'extrémisme violent et au terrorisme
VI- Infrastructures et Services de Transports	1.Existence d'une ossature d'infrastructures routières de transit bien située et fonctionnelle ; 2.Existence d'un document d'opérationnalisation du volet Aménagement et entretien des routes classées ; 3. Utilisation des méthodes modernes de relevé des dégradations routières ; 4. Existence d'une structure de financement de l'entretien du réseau routier : (SIRAT) ; 5. Environnement politique favorable à la construction, à l'aménagement et à l'entretien des infrastructures ; 6. Accroissement du fret à destination des pays de l'hinterland traduisant l'existence d'une demande sans cesse croissante de transport ;	1.Persistance du phénomène de la surcharge ; 2. Lourdeur dans les procédures de passation des marchés publics ; 3. Faible disponibilité des aménagements de base ; 4. Vétusté et l'inexploitation du réseau ferroviaire ; 5. la desserte de l'hinterland rien que par la route ; 6. Vétusté du matériel roulant, source de nombreux accidents, de retard dans l'acheminement des marchandises et contribuant au renchérissement du coût de transport ; 7. Manque de professionnalisme de la plupart des transporteurs et l'absence de société de	1. Relief du pays favorable à l'acheminement des marchandises en direction des pays de l'hinterland ; 2.Disponibilité d'un fonds mondial d'assistance aux pays en développement dans le cadre de la Décennie d'actions pour la sécurité routière 2011-2020 ; 3. Prise d'un ensemble de textes pour l'organisation et la gestion de la sécurité routière au sein de l'UEMOA ;	1.Existence de partenariats tendant à externaliser les prestations essentiellement génératrices de ressources financières; 4. Inexistence de voie de contournement de la ville de Cotonou dédiée essentiellement au transport de marchandises ; (faiblesses) 5. Vétusté du chemin de fer

Sous-secteurs	Forces	Faiblesses	Opportunités	Menaces
	7. Accroissement de la production agricole nationale qui vient renforcer la demande de transport ; 8. Existence d'un organe directeur de la sécurité routière (le CNSR) ; 9. Existence d'installations portuaires opérationnelles (port en eau profonde directement ouvert sur la mer) ; 10. Existence d'un Guichet unique pour le Commerce extérieur au Port de Cotonou ; 11. Existence de dispositifs de sécurité (télé surveillance, scanner, matériels de prévention d'incendie et de pollution,) ; 12. Existence d'un plan de sûreté et de sécurité élaboré dans le cadre de la mise en conformité du Port de Cotonou avec le Code ISPS «Code International pour la sûreté des Navires et des Installations Portuaires » ; 13. Existence d'un important réseau fluvial traversant tout le territoire national ; 13. les stations météorologiques synoptiques réhabilitées (Cotonou, Kandi et Natitingou) ; 14. Ratification de la nouvelle convention de l'ASECNA qui la conforte	transports à proprement parlé bloquant par conséquent le financement de l'acquisition du matériel roulant par les banques de la place ; 8. Faible performance du système de collecte des données statistiques sur la circulation routière ; 9. Exiguïté du domaine portuaire ; 10. Manque de spécialisation des espaces d'entreposage et l'inexistence de parc de matières dangereuses ; 11. Inexistence d'un système de transport maritime et fluvial ; 12. Faible politique d'entretien du réseau routier. 13. Obsolescence du Décret n°2001-092 du 20/02/2001 portant classement des voies d'intérêt économique, touristique ou stratégique ; 14. Vétusté de l'approche classique d'entretien du réseau routier adoptée ; 15- Faible capacité des acteurs à prendre en charge les défis du secteur du transport ;	4. Naissance d'un réseau parlementaire chargé des questions de sécurité routière au sein de l'Assemblée Nationale béninoise. 5. Croissance économique de l'Afrique et en particulier des pays de l'UEMOA et effectivité de l'intégration sous régionale. 6. Développement du Port de Cotonou avec un accroissement permanent du trafic ; 8. Développement des ports secs en guise de relais du Port Autonome de Cotonou ; 9. Construction prochaine d'un second Port en eau profonde ; 10. Construction d'un aéroport de classe internationale ; 11. Existence d'un potentiel de fret avec le boom minier du Niger	devant assurer une bonne complémentarité entre la route et le rail. 6. Vétusté du parc automobile, notamment des véhicules utilitaires ; 7. Incivisme notoire des usagers de la route, toutes catégories confondues ; 8. Difficultés de mise en œuvre de l'éducation routière en milieu scolaire ; 9. Absence de régulation rail-route ; 10. Existence des projets concurrents dans la Sous-région.

Sous-secteurs	Forces	Faiblesses	Opportunités	Menaces
	dans son rôle de prestataire de services ; 15. Renforcement des mesures de sûreté et de sécurité sur la plateforme aéroportuaire de Cotonou.		6. Disponibilité des PTFs pour accompagner le secteur ; 12. Projet sous régional d'interconnexion ferroviaire en perspective ; 13. Disponibilité d'accords sous régionaux ; 14. Stabilité politique du Bénin; 15. Libéralisme économique ; 16. Exploitation de l'uranium et du pétrole du Niger ; 17. Existence d'un vaste marché constitué notamment le Nigeria.	11. Non-respect des textes accordant le monopole du fret en direction du Niger.

4.2 Problèmes majeurs

De l'analyse diagnostique ci-dessus réalisée, il est ressorti quelques problèmes majeurs à savoir :

- Faible appropriation des textes législatifs et des documents de politiques et de stratégies du secteur ;
- Population en forte croissance, inégalement répartie sur l'ensemble du territoire national du fait de l'exode rural ;
- Insécurité foncière paralysant l'investissement social et économique ;
- Faible gestion des divers types de déchets dans les grandes agglomérations du Bénin (hormis les déchets solides ménagers) ;
- Accentuation du dérèglement climatique ;
- Exploitation forestière frauduleuse et anarchique ;
- Dégradation rapide du patrimoine routier et mauvaise planification de son entretien ;
- Obsolescence et abandon des infrastructures du transport ferroviaire ;
- Transport fluvio-lagunaire inorganisé et exploité de façon artisanale ;
- Absence de synergie entre les initiatives d'amélioration du cadre de vie et le système de transports ;
- Faible capacité des flux aéroportuaire et portuaire ;

Ainsi, il ressort de ces problèmes majeurs que la nécessité permanente d'une part, de disposer d'un cadre de vie sain, résilient aux chocs externes et propice au développement durable et d'autre part, de développer un système de transport multimodal économiquement performant et favorable au renforcement de la plateforme de services logistiques et d'exportation, est à l'origine de l'élaboration d'un nouveau plan stratégique 2025-2029.

Cette quête d'un cadre de vie sain et durable, favorable à l'éclosion d'un système de transport multimodal et générateur de bien-être socio-économique est entre autres due, à l'installation anarchique des populations sans viabilisation préalable des espaces, l'accentuation du dérèglement climatique et la faible connectivité des différents modes de transport. Ces situations de fait sont principalement causées par la quasi-absence d'une politique adaptée d'aménagement du territoire et d'une politique de mobilité et d'accessibilité durables dans les villes du Bénin.

La faible capacité des flux aéroportuaire et portuaire, ajoutée à l'abandon du transport ferroviaire et l'exploitation artisanale du transport fluvio-lagunaire limitent le potentiel d'accélération de la croissance économique du Bénin, dans un contexte de forte compétitivité avec les pays voisins.

4.3 Défis et enjeux majeurs

Au regard de l'analyse diagnostique, quatre défis majeurs sont identifiés et sur lesquels le Bénin doit consentir ses efforts pour mieux répondre et concrétiser les orientations futures dans les domaines de compétences du MCVT. Il s'agit de :

a) Renforcement de la gouvernance urbaine axée sur la conscience citoyenne

Vivre en ville nécessite que chaque citoyen développe des comportements en harmonie avec les exigences et contraintes en la matière. Le respect de ces contraintes relève des textes législatifs et réglementaires (lois, décrets, arrêtés, ...), des politiques publiques et des documents de planification spatiale ou urbaine que autorités et habitants doivent respecter, afin de préserver l'harmonie et la beauté de la ville de résidence. En raison du fossé entre le milieu rural et le milieu urbain en matière d'infrastructures d'accueil et d'opportunités d'emplois, et surtout l'explosion démographique soutenue du Bénin, un grand nombre de citoyens migrent vers les villes, sans s'y préparer avec pour corollaire, la multiplication d'actes d'incivisme aggravant ainsi les difficultés

de cohabitation. Les villes aussi ne sont pas suffisamment aménagées et équipées pour accueillir les effectifs croissants de population résidentes ou de passage.

L'Etat béninois dans tous ses démembrements veillera donc à ce que les outils de gouvernance urbaine une fois élaborés ou actualisés, soient effectivement mis en application, quoi qu'en soient les contraintes y afférentes, aux fins de la maîtrise de l'urbanisation des villes. De même, les mesures urgentes doivent être prises pour garantir l'éducation environnementale et surtout le respect de l'autorité de l'Etat et du bien public. Un dispositif de suivi et d'évaluation de la gouvernance urbaine sera mis en place à cet effet.

b) Accélération de la mise en place des investissements résilients aux changements climatiques

Malgré l'appui combien important des accords multilatéraux sur l'environnement, la promotion des initiatives environnementales et climatiques peine à aller au-delà des actions de sensibilisations et de renforcement de capacités pour la plupart, au moment où les préoccupations liées à l'environnement et surtout au dérèglement climatique s'accroissent.

Comment faire pour que de grands investissements climato-sensibles se mettent désormais en place aussi bien dans les villes que dans les campagnes et ce, simultanément avec les autres types d'infrastructures à effets multiplicateurs sur les acteurs économiques (Etat, entreprises, agents économiques) ? Une fois cette problématique résolue, nous aurons des localités créatrices de richesse et de bien-être social, gage d'un développement équilibré et durable.

c) Amélioration de la réforme sur la déconcentration et la décentralisation du secteur.

Avec la mise en œuvre des Plans sectoriels de Décentralisation et de Déconcentration (P2D) 2020-2024 et 2019-2023 des deux anciens ministères composant le MCVT, les habitudes ont commencé par changer vis-à-vis des rôles et responsabilités des structures déconcentrées. Il va falloir poursuivre la dynamique en cours et veiller à ce qu'un P2D intégré prenant en compte les aspirations des deux grands blocs du secteur soit élaboré dans une approche inclusive, et adopté en conseil des ministres. L'idée est d'améliorer l'efficacité administrative en rapprochant l'administration des citoyens, tout en maintenant le contrôle centralisé des politiques relatives aux interventions dans le secteur du cadre de vie et des transports ; tout ceci, dans un esprit de cohérence et de synergie.

d) Rationalisation des modes de transport des personnes et des biens

Tandis que les ménages ont de plus en plus recours pour se déplacer à des véhicules individuels privés, majoritairement à deux-roues et avec la propension du transport public non conventionné ; l'Etat doit veiller à accroître et à moderniser les parts modales des transports publics et des modes actifs (la marche et le vélo), dans une démarche positive d'amélioration de la qualité des déplacements. Le but visé est donc d'une part, de favoriser les déplacements non motorisés en les intégrant de manière sécurisée et privilégiée dans l'espace public, et d'autre part, à rendre le transport public plus attractif en privilégiant les véhicules de plus grande capacité et en améliorant l'articulation entre le transport conventionné et non conventionné.

Dans le but de rendre plus attractif le système de transport, il faudra que les gouvernants et opérateurs économiques prennent des dispositions pour participer plus activement à la structuration du transport multimodal qui est le plus adapté à la réalité de notre pays. Ceci passera sans doute par la création et le développement d'infrastructures adéquates telles que les lignes ferroviaires, les lignes aériennes, les lignes fluviales et lagunaires, les plateformes portuaires et de

ports secs, l'adaptation de la réglementation à la chaîne logistique, les innovations et une plus grande digitalisation des opérations. Par ailleurs, le transport par câble qui est une technologie de transport qui permet de déplacer les personnes dans des véhicules non motorisés (des cabines) propulsés par câble semble aussi très important au regard de la situation de congestion continue observée dans les grandes agglomérations du pays.

Les principaux enjeux qui se dégagent de ces défis pour le Bénin sont : i) la renaissance de l'Aménagement du Territoire pour un développement équilibré, ii) la densification et la durabilité des infrastructures, iii) l'accès aux financements innovants durables pour la mise en œuvre des projets de développement résilients aux chocs exogènes et ; iv) le développement du système de transport multimodal économiquement performant favorable au développement de la plateforme de services logistiques et d'exportation.

V- CADRE STRATEGIQUE 2025-2029 DU MCVT

5.1 Fondements et principes directeurs

5.1.1 *Fondements*

Le Plan Stratégique 2025-2029 du secteur Cadre de Vie et Transports trouve son fondement dans l'agenda 2030 de développement des Nations Unies, lié aux Objectifs de Développement Durable (ODD), l'agenda 2063 de l'Union Africaine, les conventions internationales liées à l'environnement, la vision Bénin 2025 Alafia avec son instrument d'opérationnalisation : le Plan National de Développement (PND 2018-2025), les politiques et stratégies sectorielles et le Programme d'Action du Gouvernement 2021-2026 et certains textes de lois du pays.

5.1.1.1 *Objectifs de Développement Durable et Agenda 2063 de l'Union Africaine*

Le présent plan s'inscrit dans le respect des Objectifs de Développement Durable à l'horizon 2030, adopté en septembre 2015, à travers les ODD 11 (villes et communautés durables), ODD 12 (Consommation et production responsables), ODD 13 (Mesures relatives au changement climatique), 14 (vie aquatique) et 15 (vie terrestre) à travers 10 cibles déclinées en 11 indicateurs se rapportant aux interventions liées au secteur cadre de vie et transports. Aussi, convient-il de faire observer que les interventions du MCVT concernent également les ODD (2-3-6-7-8-9) liés respectivement aux secteurs de l'agriculture, de la santé, de l'eau et assainissement, du tourisme, de l'énergie et des transports.

Le développement durable dans le secteur des transports implique la promotion de solutions écologiques, l'amélioration de l'accès pour tous et la réduction des impacts environnementaux.

Par ailleurs, le plan stratégique 2025-2029 du MCVT s'inspire également de la vision de l'Agenda 2063 de l'Union Africaine dont l'objectif 7 est de « bâtir des économies et communautés écologiquement durables et résilientes au climat » à travers la gestion durable des ressources naturelles, la préservation de la biodiversité, des ressources génétiques et écosystèmes, des modes de consommation et de production durables, la sécurité des ressources en eau, la résilience aux chocs climatiques et la prévention et la préparation aux catastrophes naturelles. Aussi se fonde-t-il sur l'objectif 6 « Bâtir une économie bleue / océanique pour une croissance économique accélérée » à travers le développement des Opérations portuaires et transport maritime.

5.1.1.2 *Accords Multilatéraux sur l'Environnement (AME)*

A l'issue du sommet mondial sur l'environnement et le développement, organisé en 1992 à Rio de Janeiro au Brésil, des conventions internationales ont été adoptées pour fixer le cadre et définir les actions à mener en vue de résoudre les problèmes environnementaux globaux : réchauffement du climat, érosion de la biodiversité, sécheresse et désertification. Il s'agit de : i) Convention sur la diversité biologique (CDB) ; ii) Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC); iii) Convention des Nations unies sur la lutte contre la désertification (CNULD).

Ces conventions justifient aujourd'hui en grande partie au Bénin la raison d'être du ministère du cadre de vie et des transports, en charge du développement durable et constituent donc l'un des soubassements du présent plan. A ces derniers, s'ajoutent une quinzaine d'autres Accords Multilatéraux relatifs à l'Environnement.

5.1.1.3 *Ambition d'aller vers la Vision Bénin 2025 Alafia*

La Vision Bénin 2025 Alafia consiste à faire du Bénin, « un pays-phare, un pays bien gouverné, uni et de paix, à économie prospère et compétitive, de rayonnement culturel et de bien-être social ». Parmi les huit objectifs stratégiques formulés pour concrétiser cette vision, figure l'objectif : « promouvoir des pôles régionaux de développement » grâce à la « promotion d'un aménagement du territoire qui assure le développement et la gestion rationnelle de l'environnement. L'évaluation de la Vision Bénin 2025 et des Stratégies de Croissance pour la Réduction de la Pauvreté ainsi que l'évaluation des OMD 2000-2015, éditées par le PNUD en mai 2016, indiquent que des progrès ont été enregistrés du point de vue de la préservation de l'environnement et des ressources naturelles, mais demeurent encore très fragiles pour garantir la durabilité environnementale. Ainsi, la dégradation du cadre de vie et l'extension anarchique des villes constituent des problèmes majeurs auxquels le Bénin devra apporter une solution adéquate dans les prochaines années.

5.1.1.4 *Plan National de Développement*

Le PS 2025-2029 trouve également son ancrage dans le PND 2018-2025 à travers les objectifs spécifiques : i) assurer une meilleure gestion de l'environnement et des changements climatiques et ii) contribuer à l'attractivité et à la compétitivité des établissements humains de l'objectif stratégique 3 « Assurer la gestion durable du cadre de vie, de l'environnement et l'émergence des pôles régionaux de développement ». Par ailleurs, ce plan se fonde sur l'objectif spécifique "Accélérer la transformation structurelle de l'économie" relié à l'objectif stratégique 2 "accroître durablement la productivité et la compétitivité de l'économie béninoise".

5.1.1.5 *Textes de lois*

Plusieurs textes de lois promulgués au Bénin justifient le bien-fondé de disposer d'un plan stratégique pour l'orientation future des prochaines interventions du secteur. Il s'agit entre autres de la:

- ✓ Loi n° 2024-09 du 20 février 2024 portant loi-cadre sur la planification du développement et sur l'évaluation des politiques publiques en République du Bénin en son article 12 qui dispose que tout secteur ou toute entité de l'Etat dispose d'une politique et/ou de stratégies. Elle précise par ailleurs que l'actualisation de toute politique ou stratégie est précédée d'une évaluation et d'un avis préalable motivé du ministère en charge de la planification ;
- ✓ Loi organique n° 2013-14 du 27 septembre 2013 relative aux lois des finances qui dispose en son article 1er : le budget-programme est une nomenclature de présentation du budget de

l'Etat qui permet de mettre en relation l'utilisation de crédits budgétaires et les politiques publiques mises en œuvre. Les crédits sont regroupés et présentés au sein de programme.

5.1.1.6 Politiques sectorielles

Le Ministère du Cadre de Vie et des Transports, en charge du Développement Durable intervient dans plusieurs domaines de développement du pays dont certains disposent des politiques et stratégies sous-sectorielles. Le plan stratégique 2025-2029 s'est basé sur ces documents de politiques et de stratégies en fédérant l'ensemble de leurs orientations et cadres opérationnels. En effet, le sous-secteur environnement et climat suit aujourd'hui plusieurs orientations approuvées en Conseil des Ministres et qui proviennent notamment de la politique nationale du changement climatique 2021-2030 dont l'un des instruments de mise en œuvre demeure le plan national d'adaptation climat, les contributions déterminées nationales, la note de politique sur la neutralité et la dégradation des terres.... Il en est de même du sous-secteur eaux, forêts et chasse dont la politique forestière 2023-2032 a été adoptée en conseil des ministres du 22 février 2023. Par ailleurs, le sous-secteur Construction et habitat a aussi entamé le processus d'élaboration de la politique nationale de la construction et de l'habitat. L'agenda spatial approuvé en Conseil des Ministres en 2016 est une référence pour tout le pays en matière d'aménagement du territoire. Il est en cours d'actualisation.

5.1.1.7 Programme d'Actions du Gouvernement 2021-2026

Tout comme le précédent quinquennat, le Programme d'Action du Gouvernement 2021-2026 a fondé ses actions sur trois (3) piliers à savoir : (i) Renforcer la démocratie, l'Etat de droit et la bonne gouvernance, (ii) Poursuivre la transformation structurelle de l'économie et (iii) Accroître durablement le bien-être social des populations. Les interventions du secteur cadre de vie et transports sont focalisées sur les axes 4 et 7 intitulés respectivement : « Accélération de la croissance économique » et « Renforcement du développement équilibré et durable de l'espace national » des piliers respectifs n°2 et 3.

A travers ces axes, le Gouvernement envisage une intervention significative en matière d'aménagement équilibré et durable de l'espace national en lien avec les Objectifs de Développement Durable et privilégie quatre pistes d'intervention à savoir : (i) intensification de la construction des infrastructures modernes de transport et de logistique, (ii) la poursuite de l'amélioration du cadre de vie et de l'aménagement équilibré du territoire, (iii) le renforcement de la préservation de l'environnement et de la résilience aux changements climatiques et (iv) la promotion d'un développement local avec des communes disposant des espaces de vie agréable.

Le ministère du Cadre de vie et des Transports, en charge du développement durable (MCVT) se positionne alors comme le bras opérationnel pouvant permettre au Gouvernement du Bénin d'améliorer le bien-être de tous et de préserver durablement l'environnement au plan national. Il porte aussi l'ambition de parvenir à un aménagement équilibré du territoire, à l'amélioration progressive mais effective du cadre de vie des populations, la mobilité des personnes et des biens dans la promotion d'une gestion rationnelle et durable des ressources naturelles et forestières.

5.1.2 Principes

Dans le cadre de l'opérationnalisation du présent plan stratégique, quelques principes directeurs ont été mis en exergue pour plus d'efficacité et d'efficience. Il s'agit de :

- ✓ La promotion de la subsidiarité dans les interventions du MCVT ;

- ✓ L'imputabilité et la reddition de comptes ;
- ✓ Les synergies intra sectorielle et inter sectorielle ;
- ✓ La priorisation des interventions à fort impact social pour le plus grand nombre de bénéficiaires ;
- ✓ La prise en charge des questions de transport en y intégrant le facteur croissance économique ;
- ✓ La capitalisation des acquis et les bonnes pratiques.

Ces principes vont davantage gouverner la mise en œuvre du plan stratégique et renforcer la capacité d'anticipation et de pro-activité des acteurs, dans un état d'esprit orienté vers les résultats de visibilité du secteur.

5.2 Raison d'être

La raison d'être du PS 2025-2029 du MCVT est de lutter contre la dégradation persistante du cadre de vie, la faible compétitivité du système de transports et l'occurrence des chocs climatiques et autres catastrophes.

5.3 Mission et vision

5.3.1 Rappel de la mission du MCVT

Conformément aux dispositions de l'article 3 décret n°2023-251 du 10 mai 2023 portant attributions, organisation et fonctionnement du Ministère du Cadre de Vie et des Transports, en charge du Développement Durable, le MCVT a pour mission la définition, le suivi-évaluation de la mise en œuvre et l'évaluation de la politique de l'État en matière d'habitat, de développement urbain et villes durables, de géomatique d'aménagement du territoire, d'assainissement, d'environnement et de climat, de préservation des écosystèmes, des eaux, forêts et chasse, de transports terrestre, maritime, fluvio-lagunaire et aérien ainsi qu'en matière d'autres infrastructures, conformément aux conventions internationales, aux lois et règlements en vigueur en République du Bénin.

Il participe également à la définition et au suivi de la politique de l'État en matière de foncier et de cadastre.

Il a aussi pour prérogatives, l'assistance à la maîtrise d'ouvrage en matière de construction des édifices publics.

5.3.2 Enoncé de la vision

A l'issue du diagnostic établi sur le secteur cadre de vie et transports, des fondements et des principes directeurs, ainsi que de la mission énoncée ci-haut, la vision retenue pour le plan stratégique 2025-2029 du secteur s'énonce comme suit : « **Le Bénin est à l'horizon 2030, un pays vert, au cadre de vie assaini, attrayant avec un système de transport multimodale économiquement performant** ».

5.4 Changements attendus et hypothèses de réalisation

A long terme, il est attendu que les interventions du MCVT contribuent d'ici 2030 à l'amélioration de la croissance économique et le bien-être social à travers la mise en place d'un cadre de vie assaini, attrayant avec un système de mobilité adapté et compétitif. Ce changement ultime n'est possible que si l'environnement national, voire international demeure favorable à la promotion du

développement durable. Ceci suppose également que les populations béninoises deviennent des éco citoyens.

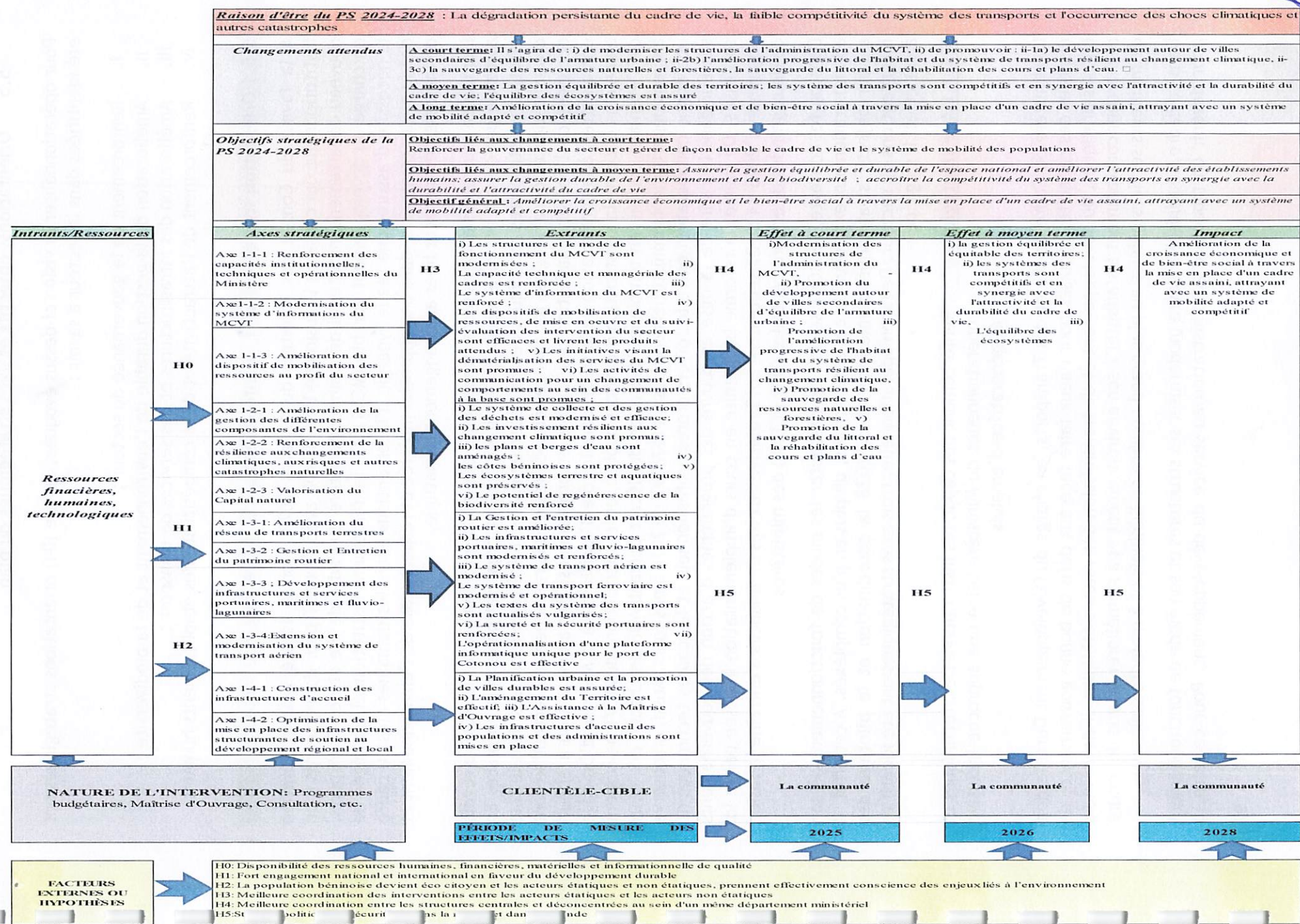
Ce changement à long terme exige qu'à **moyen terme**, la mise en œuvre du PS 2025-2029 entraîne la gestion équilibrée et durable des territoires ; la mise en place d'un système de transports compétitif, résilient au changement climatique et durable ainsi que l'équilibre des écosystèmes. L'une des hypothèses de réalisation de ces changements à moyen terme est l'existence de synergies d'action entre les acteurs du MCVT d'une part et ceux des autres ministères connexes au secteur cadre de vie et Transports d'autre part.

A **court terme**, il s'agira : i) de moderniser les structures de l'administration du MCVT, ii) de promouvoir : ii-1) le développement autour de villes secondaires d'équilibre de l'armature urbaine ; ii-2) l'amélioration progressive de l'habitat et du système de transports résilient au changement climatique, ii-3) la sauvegarde des ressources naturelles et forestières, la sauvegarde du littoral et la réhabilitation des cours et plans d'eau.

Ces changements ne sont observables que si tous les acteurs étatiques et non étatiques, prennent effectivement conscience des enjeux liés à l'environnement et partant au développement durable. Le développement de partenariats entre l'Etat central et le secteur privé et entre les collectivités territoriales et le secteur privé est également une hypothèse importante d'observance de ces changements à court terme.

La figure ci-après résume la théorie du changement depuis la raison d'être jusqu'aux hypothèses, sans oublier les orientations et la chaîne des résultats.

Graphe 12 : Modèle logique de la théorie de changement du Plan Stratégique 2025-2029 du MCVT.



5.5 Orientations, objectifs et axes stratégiques du plan

Pour opérationnaliser la vision ci-dessus évoquée, quatre (04) orientations stratégiques ont été identifiées dans le secteur à savoir :

- i. Renforcement de la gouvernance du secteur ;
- ii. Amélioration de la gestion durable de l'environnement et de la biodiversité ;
- iii. Amélioration des infrastructures et des services de transport ;
- iv. Renforcement de l'attractivité et de la compétitivité des établissements humains.

5.5.1 Orientation stratégique n° 1 : Renforcement de la gouvernance du secteur

A la faveur du Conseil des Ministres du 17 avril 2023, l'on a assisté à une mutation institutionnelle qui consacre la fusion de l'ex-MCVDD avec l'ex-MIT pour donner corps à un nouveau département ministériel dénommé : Ministère du Cadre de Vie et des Transports, en charge du développement durable (MCVT). Ce renforcement institutionnel témoigne de la nécessité d'assurer une réelle synergie d'interventions entre les domaines clés du cadre de vie et des transports, dans une approche intégrée et respectueuse de l'environnement et de maîtrise des menaces liées au changement climatique.

La mise en œuvre des anciens plans stratégiques des ministères composant le MCVT a révélé assez de performances, vu le dispositif institutionnel et organisationnel mis en place. En effet, si les structures techniques de ces départements ont été repositionnées dans le rôle d'orientation et de stratégies, les agences et sociétés d'Etat rattachées au secteur se sont occupées de l'opérationnalisation des projets et programmes. Par ailleurs, l'on a abouti entre autres, à la confirmation de la DGCH dans le rôle d'Assistance à la Maîtrise d'Ouvrage en ce qui concerne la construction d'édifices publics, et les attributions du MCVT ne cessent de s'étendre, comme en témoigne l'évolution du décret portant AOF de chacun des deux anciens départements ministériels composant le MCVT de 2016 à nos jours. Aussi, on observe une bonne collaboration entre les divers ordres professionnels et les cadres techniques du secteur dans le cadre de la mise en œuvre des programmes d'action des gouvernements successifs. De même, la réforme budgétaire en cours d'implémentation imposée par la loi organique n°2013-14 du 27 septembre 2013 relative aux lois de finances a entraîné la fusion de deux grandes directions centrales (DPP et DAF) des ministères.

Dans un tel contexte, le MCVT se doit de réadapter les modes de fonctionnement de son administration aux exigences de ces défis actuels, de plus en plus complexes. A cet effet, il a pour objectif stratégique **d'améliorer d'ici 2028 la coordination et le pilotage des interventions du secteur**. De façon opérationnelle, trois axes stratégiques ont été identifiés à cet effet. Il s'agit de :

5.5.1.1 Axe stratégique n° 1 : Renforcement des capacités institutionnelles, techniques et opérationnelles du Ministère selon une approche inclusive et génératrice d'emplois

Le Ministère du Cadre de Vie et des Transports, en charge du Développement Durable doit disposer des capacités requises pour mieux faire face aux défis de bonne gouvernance, de bonnes pratiques, du développement et de transmission des valeurs éthiques. Il devra alors rechercher constamment à s'adapter à son environnement et à s'améliorer en vue de rendre de meilleurs services publics au plus grand nombre de Béninois et à moindre coût.

Dans ce cadre, le Ministère devra moderniser ses structures et son mode de fonctionnement pour devenir un modèle d'administration au service du développement. Pour ce faire, il

devra renforcer son effectif en agents qualifiés et compétents, promouvoir la démarche qualité et améliorer sa capacité d'accueil.

En effet, le renforcement de l'effectif par des agents qualifiés et compétents permettra de doter les structures du Ministère d'un personnel capable de relever les défis du moment. La gestion optimale de la carrière du personnel au sein du Ministère implique une meilleure gestion des actes des agents, l'adaptation aux évolutions professionnelles, techniques et scientifiques à travers des initiatives de renforcement de capacités, la responsabilisation des agents, la valorisation des compétences professionnelles et l'amélioration des conditions de travail des Agents. Aussi faudra-t-il mettre en place un système de motivation ou de sanction des cadres et renforcer les séances de sensibilisation au profit des cadres sur les valeurs d'intégrité, de conscience professionnelle et de l'amour du travail bien fait.

Dans le cadre de la démarche qualité au sein du Ministère, l'accent sera mis sur la définition des outils, procédures et mécanismes régissant les normes de qualité en matière de gestion du Ministère après un état des lieux participatif et inclusif du secteur, notamment au plan de passation des marchés publics, de la gestion du matériel et de la logistique, du suivi et de l'évaluation des projets et programmes. Ces outils devront être opérationnalisés et mis en cohérence avec les normes et standards à tous les niveaux pour permettre au personnel d'être de plus en plus compétitif dans le travail à lui confié. La démarche qualité exige aussi le développement de l'administration électronique à travers la mise en place des réseaux intranet et internet performants, d'un système moderne d'archivage et de documentation. C'est pourquoi une attention particulière doit être accordée à l'option du Gouvernement de mettre en place une banque de données et un système d'information numérisé performant. De façon spécifique, il s'agira d'élaborer dans leur intégralité, les documents relatifs aux normes et standards du gouvernement en matière du numérique au Bénin et de veiller à leur mise en œuvre pour une administration intelligente du secteur cadre de vie et des transports.

S'agissant de l'amélioration de la capacité d'accueil, le Ministère du Cadre de Vie et des Transports, en charge du Développement Durable devra se doter de locaux adéquats avec des équipements modernes au profit de ses structures techniques et d'autres structures chargées d'assurer le bien-être social du personnel, telles que les cantines, les centres de santé, les salles de gym..., vu la taille du personnel et les besoins pressants recensés dans ce domaine.

Par ailleurs, pour accompagner la dynamique en cours en termes d'investissements massifs dans les BTP, il faudra promouvoir l'émergence des entreprises locales à travers le renforcement des capacités dans les métiers de BTP et les innovations technologiques. Ce qui permettra de rendre compétitive la main d'œuvre locale sur les grands chantiers ouverts dans le pays et induira ainsi la création d'un grand nombre d'emplois au profit des jeunes qui représentent près du tiers de la population béninoise selon les projections révisées de l'INStAD.

Les diverses interventions du MCVT abordent une kyrielle de préoccupations liées aux changements climatiques et à la gestion des ressources naturelles, au développement des villes, à la mobilité urbaine, aux transports et à la gestion des infrastructures, à l'habitat et à la construction qui nécessitent une participation juste, aussi bien des hommes que des femmes, pour plus d'efficacité et d'efficience dans le pilotage des interventions du secteur. D'où la prise en compte du genre et de l'inclusion sociale dans toutes les interventions du secteur.

5.5.1.2 Axe stratégique n° 2 : Modernisation et digitalisation du système d'informations du MCVT

Avec le développement du numérique, la gouvernance administrative devient de plus en plus exigeante et mérite une attention particulière de tous. Ainsi, la promotion des initiatives visant la dématérialisation des services du MCVT, l'optimisation et l'opérationnalisation des plateformes dédiées à la planification, à la programmation, à la budgétisation et au suivi-évaluation, ainsi qu'à la définition des outils, procédures et mécanismes régissant les normes de qualité en matière de gestion des ressources humaines, matérielles et financières au sein du Ministère doivent être de mise.

Au regard de la position stratégique du ministère en matière de protection de l'environnement, il convient de prendre des mesures fortes pour amener à court terme tous les acteurs internes à dématérialiser tous les services qu'ils rendent aux usagers et de l'étendre à moyen terme aux autres secteurs à travers des sensibilisations, des plaidoyers.

5.5.1.3 Axe stratégique n° 3 : Amélioration du dispositif de mobilisation des ressources au profit du secteur

Avec les accréditations successives du FNEC, d'une part au Fonds d'Adaptation (FA) en 2015 et en 2020 et d'autre part, au Fonds Vert pour le Climat (FVC) en 2019, le MCVT doit travailler pour renforcer l'accès du Bénin aux ressources innovantes et durables et profiter ainsi des multiples opportunités offertes par les Accords Multilatéraux sur l'Environnement auxquels le Bénin fait partie. A ces deux mécanismes de financement, s'ajoute le Fonds pour l'Environnement Mondial (FEM) qui accompagne également les initiatives environnementales et climatiques du pays, sans oublier les opportunités liées aux marchés de carbone qu'il convient de capter au plus tôt en mettant en place les instruments nécessaires prévus à cette fin.

Dans le sous-secteur des transports, le renforcement du fonds routier et surtout la généralisation des péages sur toute l'étendue du territoire national permettraient d'optimiser le financement des dépenses liées à l'entretien des routes et ainsi améliorer l'indice d'état routier du Bénin.

A cette fin, un comité technique de suivi de ces mécanismes doit être créé pour plus d'efficacité dans l'accès et le financement des initiatives du secteur. Il devra également œuvrer à mieux capter les financements disponibles auprès des autres partenaires techniques et financiers, notamment les agences et banques de développement.

Par ailleurs, des revues périodiques des AME doivent être organisées chaque année et les points focaux évalués, dans la perspective d'une meilleure efficacité dans la coordination de ces accords.

5.5.2 Orientation stratégique n° 2 : Amélioration de la gestion durable de l'environnement et de la biodiversité

La gestion durable de l'environnement impose que toutes ses composantes soient gérées au mieux de façon à ne pas compromettre non seulement la vie sur terre, mais aussi l'avenir des générations futures. Pour ce faire, le MCVT ambitionne d'ici 2028 de **promouvoir un environnement sain et durable au Bénin**. Ce qui suppose que les questions de dérèglement climatique doivent être mieux prises en compte ici à travers des mesures fortes qui passent entre autres, par la régénérescence des écosystèmes et la gestion optimale des déchets, toutes catégories confondues.

Les axes stratégiques d'opérationnalisation de cet objectif sont les suivants :

5.5.2.1 Axe stratégique n° 4 : Amélioration de la gestion des différentes composantes de l'environnement

Dans le domaine de l'environnement, il a été noté une forte pression sur les ressources naturelles, du fait de la croissance rapide de la population observée ces dernières décennies. Ainsi, les différentes composantes de l'environnement à savoir : l'air, l'eau, le sol, la faune et la flore sont constamment affectées par les activités anthropiques et les phénomènes naturels.

Plusieurs actions sont donc projetées sur le prochain quinquennat afin de maîtriser au mieux une telle problématique. Il s'agit de la :

- ✓ lutte contre les divers types de pollution, notamment la pollution atmosphérique à travers la dynamisation du LESE ;
- ✓ gestion durable des terres ;
- ✓ gestion efficace des déchets ménagers et des autres types de déchets ;
- ✓ gestion des écosystèmes marins et côtiers, en renforçant leur résilience et leur productivité.

5.5.2.2 Axe stratégique n° 5 : Renforcement de la résilience aux changements climatiques, aux risques et autres catastrophes naturelles

La question des changements climatiques va au-delà des préoccupations nationales et est devenu depuis la 21^{ème} Conférence des Parties en 2015 sur le réchauffement climatique, un défi d'ordre international de grande complexité. En effet, bien que le Bénin fasse partie des pays à faible émission des gaz à effet de serre, il lui revient de s'aligner sur les engagements de cette importante assise en œuvrant pour :

- ✓ la dynamisation des comités de gestion du changement climatique ;
- ✓ la promotion d'investissements résilients au changement climatique ;
- ✓ la promotion d'une vision partagée basée sur de meilleures connaissances du changement climatique au Bénin ;
- ✓ l'appui aux institutions publiques, collectivités locales et société civile dans la mise en place des mécanismes de prévention et de gestion des crises et catastrophes environnementaux ;
- ✓ l'intégration des actions de lutte contre les changements climatiques dans les documents de politiques, stratégies, programmes et projets de développement ;
- ✓ la protection de la côte béninoise ;
- ✓ l'aménagement des plans d'eau et des berges.

5.5.2.3 Axe stratégique 6 : Valorisation du Capital naturel

Les techniques culturelles, de pêche et de la chasse illégales, l'exploitation forestière, les diverses sortes de pollution, les inondations récurrentes, le prélèvement de sable lagunaire, le comblement des plans d'eau, des berges et des exutoires, la gestion inefficace des déchets et l'urbanisation non contrôlée des villes ont été perçus comme les principaux déterminants de la dégradation continue des écosystèmes et de la perte progressive observée au niveau de la biodiversité. De plus, les changements climatiques constituent des menaces permanentes qui pèsent sur ces écosystèmes. Cette situation est exacerbée par la faible application, l'absence et/ou la méconnaissance des nombreux textes législatifs et réglementaires qui existent en la matière. A cet effet, le Bénin a élaboré plusieurs documents de politiques et de stratégies, signé, adhéré et ratifié de nombreuses conventions et programmes internationaux à l'instar du Programme des Nations Unies pour le

Développement Durable. Les ODD n°11 à 15 en parfaite adéquation avec les orientations sectorielles du document de vision Bénin Alafia 2025, offrent des directives nécessaires pour maîtriser les déterminants sus identifiés.

Par ailleurs, l'effort de développement visera essentiellement la mise en œuvre de manière rigoureuse, efficace et efficiente de tous les acquis en termes de législation, de textes et de stratégies en vue de l'atteinte de ces cibles.

Pour les cinq prochaines années, les actions prioritaires envisagées concernent :

- ✓ la sécurisation des forêts ;
- ✓ la préservation des écosystèmes terrestres et aquatiques ;
- ✓ le renforcement du potentiel de régénérescence de la biodiversité ;
- ✓ l'amélioration de la contribution du sous-secteur forestier à l'économie nationale ;
- ✓ la promotion des modes de production et de consommation durables ;
- ✓ la promotion des méthodes de production écologiquement responsables ;
- ✓ la promotion du genre et de l'inclusion sociale.

5.5.3 Orientation stratégique n° 3 : Amélioration des infrastructures et des services de transport.

La connectivité des transports, infrastructures et services joue un rôle essentiel dans l'intégration des marchés, la transformation économique et la prospérité partagée de plusieurs manières. **Premièrement**, elle réduit les distances économiques et facilite ainsi le commerce, donne du pouvoir aux entreprises et relie les travailleurs à leur emploi. Des transports modernes sont synonymes de coûts de transport réduits et d'un meilleur accès à des marchés plus vastes (Donaldson 2018). **Deuxièmement**, elle favorise l'intégration des marchés (des biens et de la main d'œuvre) à l'intérieur et au-delà des frontières (Banque mondiale 2009). La réduction des coûts de transport permet aux villes secondaires d'être intégrées dans les chaînes de valeur ; et les villes connectées créeront également une densité qui conduira à des gains potentiels des économies d'agglomération (Duranton et Puga 2004). Enfin et surtout, une meilleure connectivité des transports améliore la prestation de services aux ménages. Elle favorise l'accès aux soins de santé et à l'éducation et accélère le développement du capital humain dont un pays qui se prépare à sa transition démographique a tant besoin (Banque mondiale 2021). Par conséquent, une bonne connectivité des transports ne signifie pas seulement un stock important de capital physique, mais jette également des bases solides pour l'intégration des marchés, la transformation sectorielle et l'accumulation de capital humain.

Par ailleurs, le transport a été privilégié au Bénin comme moteur important de croissance par la position géographique et l'histoire du pays. En effet, le Port de Cotonou (PAC), a longtemps été le poumon économique du pays, le reliant au reste du monde (RDM) et offrant un accès aux pays voisins et enclavés. Entre 2016 et 2019, le secteur formel des transports a été le troisième plus grand contributeur à la croissance du produit intérieur brut (environ 9 %). Sa contribution indirecte à la création de valeur ajoutée est plus importante.

Se fondant sur ces avantages comparatifs du sous-secteur infrastructures et transports, il convient de changer de paradigme en optant pour des stratégies innovantes. Pour ce faire, l'objectif stratégique du sous-secteur d'ici à 2028 est **d'améliorer les infrastructures et services de transport pour soutenir la croissance économique et le bien-être social.**

Son opérationnalisation passe par les axes stratégiques ci-après :

- ✓ Amélioration du réseau et des services de transports terrestres ;
- ✓ Gestion et Entretien du patrimoine routier

- ✓ Développement des infrastructures et services portuaires, maritimes et fluvio-lagunaires ;
- ✓ Développement des infrastructures et service de transport aérien.

5.5.3.1 Axe stratégique n° 7 : Amélioration du réseau de transports terrestres

Incontestablement, le transport terrestre est le mode dominant de la mobilité des personnes et des biens au Bénin. Malgré les efforts fournis par les gouvernements qui se sont succédés pour développer et moderniser ce mode de transport, il est encore en proie à de fortes contraintes qui l'empêchent de contribuer efficacement à la mise en place d'un cadre de vie sain et attractif au développement économique du Bénin. D'où le renforcement de l'ensemble du système de transport terrestre à travers une approche intégrée, durable et axée sur les besoins réels des populations. De façon concrète, il va falloir : i) adresser les actions dans le sens de développement du réseau routier résilient aux changements climatiques afin d'assurer le maillage de tout le territoire et une connexion avec les pays limitrophes ; ii) moderniser le réseau ferroviaire, au regard de la vétusté du patrimoine existant, pour assurer la rupture de charge avec la route et ainsi contribuer à la préservation des infrastructures routières.

Par ailleurs, le développement efficace du système de transports terrestres passe par des services de transports performants et une sécurité routière avérée. En effet, face à la demande croissante de déplacement, l'absence d'un financement public du transport collectif et le faible taux de voies revêtues (14% de la voirie totale à Cotonou, 1% à 2% à Abomey-Calavi et Sèmè-Kpodji) ont résulté en un développement rapide du transport motorisé individuel, et spécifiquement en une explosion du nombre de deux-roues, détenus en propre ou exploités par des artisans-taxis peu régulés. Il en résulte une accidentologie considérable, perçue par la population comme un véritable problème, et d'une forte pollution de l'air, qu'aggrave la mauvaise qualité du carburant de contrebande, et qui crée un réel risque sanitaire à moyen/long terme. Cette situation met à mal les efforts fournis jusque-là et justifie de nos jours, l'engagement plus accru du Gouvernement à mettre en œuvre des réformes profondes dans le sous-secteur.

En choisissant d'investir de manière stratégique dans ces domaines, le Gouvernement s'emploie à œuvrer à l'amélioration de la qualité de vie des citoyens, à stimuler l'économie locale et à promouvoir un développement urbain plus durable et inclusif. Trois interventions majeures ont été donc identifiées à cet effet. Il s'agit de :

- ✓ *Développement du réseau routier classé ;*
- ✓ *Modernisation et exploitation du réseau ferroviaire ;*
- ✓ *Amélioration du service des transports terrestres et de la sécurité routière.*

5.5.3.2 Axe stratégique n° 8 : Gestion et Entretien du patrimoine routier

L'entretien routier bien qu'étant un volet important pour assurer la sauvegarde du patrimoine routier et autoroutier national souffre de financement adéquat ces dernières années et surtout depuis la dissolution du fonds routier. Ainsi, il est nécessaire de prévoir un système de financement et un niveau adéquat de dotation destiné à l'entretien et assurer son augmentation progressive en fonction de l'évolution du patrimoine routier. Le financement de cette intervention devra être fondamentalement fait avec une gestion transparente et rigoureuse des postes de pesage et péage et une planification optimale des travaux d'entretien routier. Ceci permettra d'assurer avec plus d'efficacité les interventions et répondre à temps aux besoins des populations. L'opérationnalisation de cet axe passera donc par la mise en œuvre des interventions phares ci-après :

- ✓ *Entretien et gestion du patrimoine routier classé ;*

✓ *Exploitation et Gestion du réseau autoroutier.*

5.5.3.3 Axe stratégique n° 9 : Développement des infrastructures et services portuaires, maritimes et fluvio-lagunaires ;

Le port de Cotonou est soumis à une concurrence sous-régionale qui exige un effort de modernisation et d'amélioration de ses services afin de pouvoir jouer sa partition de compétitivité. L'Etat béninois a engagé d'innombrables réformes et projets ces dernières années en vue d'améliorer les performances portuaires et la contribution du sous-secteur à l'économie nationale. En effet, la qualité de la logistique et des services connexes s'est stabilisée, mais peut encore être améliorée. Par ailleurs, des efforts ont été déployés pour réduire les obstacles au commerce et au transport le long des différents corridors régionaux. Ces interventions méritent d'être renforcées car les différentes crises internationales et sous-régionales ont révélé la faible résilience du système maritime et portuaire du Bénin qui se traduit par une baisse du trafic. Des actions urgentes méritent donc d'être prises afin de le positionner le port de Cotonou au rang des ports les plus compétitifs et lui assurer une meilleure contribution à l'économie nationale.

Pour ce qui concerne le transport fluvio lagunaire, les initiatives peinent encore à se concrétiser, donnant ainsi l'impression que rien n'est fait dans le domaine. En effet, ce mode de transport continue d'être exploité de façon rudimentaire et sans aucun effort de modernisation, nonobstant les nombreux avantages liés à ce système de transport. Il n'induit pas une forte pollution environnementale et permet également de sauvegarder le patrimoine routier qui se dégrade très vite et dont le coût de construction est très onéreux.

Pour une prise en charge optimale de cet axe, les interventions ci-après vont être adressées :

- ✓ *développement des infrastructures et logistiques portuaires ;*
- ✓ *amélioration de la qualité des services rendus aux usagers du sous-secteur maritime et portuaire ;*
- ✓ *renforcement de la sûreté et de la sécurité maritime*
- ✓ *élaboration et opérationnalisation de la stratégie des ports secs ;*
- ✓ *Mettre en place le cadre de partenariat public privé et le financement prévu à cet effet ;*
- ✓ *Renforcer la réglementation existante par la prise d'un décret qui, en plus du code général, fixe les conditions particulières de navigation à respecter dans la perspective de l'introduction des bateaux-bus ;*
- ✓ *modernisation des infrastructures et développement des services de transport fluvio-lagunaire ;*

5.5.3.4 Axe stratégique n° 10 : Extension et modernisation du système de transport aérien ;

Le sous-secteur du transport aérien béninois, malgré les bonnes performances induites par les réformes organisationnelles et structurelles opérées ces dernières années, reste encore peu compétitif avec des défis importants au regard des exigences qu'impose la dynamique du sous-secteur. Le niveau de connectivité aéroportuaire du Bénin est encore faible et se classe derrière plusieurs pays de la sous-région¹⁹. La piste de l'aéroport ne peut pas accueillir facilement certains types d'avions gros porteurs. Sa capacité d'accueil encore limitée, l'étroitesse du marché intérieur du transport aérien, la longueur limitée de la piste d'atterrissage (2.400 mètres de longueur), l'absence d'aménagement des aérodromes secondaires, la couverture partielle du territoire en infrastructures d'observations

¹⁹ Mémoire économique, BANQUE MONDIAL. P. 16

météorologiques, sont autant d'éléments qui pourraient obérer les nombreux efforts fournis ces dernières années pour le développement du sous-secteur. Aussi, faudrait-il investir dans les infrastructures aéroportuaires modernes et résilientes aux changements climatiques pour augmenter la compétitivité du système de transport aérien. Deux interventions importantes sont prévues dans le cadre de l'opérationnalisation de cet axe :

- ✓ Développement des infrastructures et des services de la logistique du transport Aérien ;
- ✓ Renforcement de la Sûreté et sécurité aéroportuaire.

5.5.4 Orientation stratégique n° 4 : Renforcement de l'attractivité et de la compétitivité des établissements humains.

Accroître l'attractivité et la compétitivité des territoires (régional ou local), c'est porter une vision de développement du territoire à long terme, et établir des normes d'aménagement pour encadrer celui-ci. Pour y parvenir, le MCVT a défini comme **objectif stratégique à l'horizon 2028 de renforcer la durabilité des villes et des communautés à la base**. A cet effet, deux principaux axes ont été envisagés :

5.5.4.1 Axe stratégique n° 11 : Optimisation de la mise en place des infrastructures structurantes de soutien au développement régional et local

Le Bénin a connu au cours de la dernière décennie, grâce aux programmes successifs d'action du Gouvernement en lien avec le PND et les ODD, des progrès significatifs en matière de modernisation des villes et campagnes béninoises. La dynamisation de la mise en œuvre de ces politiques et stratégies en matière d'aménagement et d'urbanisation permettra d'assurer à long terme un cadre de vie sain à tous, d'organiser et de mieux gérer le territoire dans une approche participative, attractive et intégrée. Cette aspiration qui consiste à l'utilisation rationnelle et durable de l'espace national est l'une des cibles de l'Objectif de Développement Durable (ODD n°11) qui est de « **faire en sorte que les villes et les établissements humains soient ouverts à tous, sûrs, résilients et durables** ». Un cadre bien aménagé et urbanisé doit pouvoir apporter des réponses aux problèmes de spécificités et de vocation des espaces, de paysagerie, d'attractivité et de la décence. Ce qui nécessite une forte implication des acteurs en charge de la gestion de l'environnement et de la biodiversité dans le pilotage des interventions liées à l'attractivité et la compétitivité des établissements humains. Dans cette perspective, il convient d'axer les interventions du quinquennat sur :

- ✓ Appui à la maîtrise de l'urbanisation et à une gestion urbaine efficace ;
- ✓ Promotion des normes de construction durable et des métiers
- ✓ La sécurisation foncière pour booster davantage l'investissement public ;
- ✓ La préservation des zones naturelles et inconstructibles de l'urbanisation spontanée
- ✓ la consolidation des bases du développement local et régional ;
- ✓ la viabilisation des régions économiques et des zones de forte concentration humaine ;
- ✓ le renforcement des équipements économiques à fort effet d'entraînement ;
- ✓ la promotion des modes de transport urbain collectif ;
- ✓ la renforcement des infrastructures et équipements socio-collectifs.

5.5.4.2 Axe stratégique n° 12 : Construction des infrastructures d'accueil des administrations publiques et des populations

A travers le décret n°2023-251 du 10 mai 2023 portant AOF du MCVT, la mission d'assistance à la maîtrise d'ouvrage a été confiée au MCVT par le biais de la Direction Générale de la Construction et de l'Habitat. Ce qui confirme une fois encore le repositionnement stratégique de ce ministère au sein de l'Exécutif. Désormais, tous les maîtres d'ouvrage doivent faire recours au MCVT, en matière de construction d'édifices publics. Une telle option requiert une nouvelle organisation et un mode opératoire différent afin de répondre efficacement aux exigences de cette mission, marquée par un nouvel élan dans l'administration des collectivités territoriales. De façon spécifique, il faut mettre en place et animer un pool d'experts capable d'accompagner les maîtres d'ouvrage dans le montage technique des dossiers de construction et leur mise en œuvre. Par ailleurs, il faut renforcer les capacités techniques et logistiques de ce pool d'experts AMO et procéder enfin à l'évaluation périodique de ce dispositif.

Tout ce dispositif, accompagné d'une mise en œuvre rigoureuse de la réglementation en matière de construction, soutenue par des réformes audacieuses dans le sous-secteur construction et habitat, permettra au Bénin de mettre en place à terme, au profit des populations, des équipements et infrastructures d'accueil de qualité.

5.6 Synthèse du cadre stratégique

Chacune des orientations stratégiques se concrétise à travers un objectif stratégique de développement du secteur, lequel s'opérationnalise à travers des axes stratégiques, soit douze (12) au total, tel que le montre le tableau ci-après :

Tableau 14 : Cadre d'orientation stratégique

N°	ORIENTATIONS STRATEGIQUES	OBJECTIFS STRATEGIQUES	AXES STRATEGIQUES	PROGRAMMES
1.	Renforcement de la gouvernance du secteur	Améliorer la coordination et le pilotage des interventions du secteur	n°1 : Renforcement des capacités institutionnelles, techniques et opérationnelles du Ministère n°2 : Modernisation du système d'informations du MCVT n°3 : Amélioration du dispositif de mobilisation des ressources au profit du secteur	Programme 1 : Pilotage et Soutien aux services du MCVT (PPSS)
2.	Amélioration de la gestion durable de l'environnement et de la biodiversité	Promouvoir un environnement sain et durable de tous les écosystèmes	n°4 : Amélioration de la gestion des différentes composantes de l'environnement n°5 : Renforcement de la résilience aux changements climatiques, aux risques et autres catastrophes naturelles n°6 : Valorisation du Capital naturel	Programme 2 : Environnement, Forêts et Climat (PEFC)
3.	Accroissement de la compétitivité du Bénin par	Améliorer les infrastructures et services de	n°7 : Amélioration du réseau de transports terrestres	Programme 3 : Infrastructures et

	l'amélioration des infrastructures et des services de transport	transport pour soutenir la croissance économique et le bien-être social	n°8: Gestion et Entretien du patrimoine routier n°9 : Développement des infrastructures et services portuaires, maritimes et fluvio-lagunaires n°10 : Extension et modernisation du système de transport aérien	services de Transports
4.	Amélioration de l'attractivité et de la compétitivité des établissements humains.	Renforcer la durabilité des villes et des communautés à la base	n°11 : Optimisation de la mise en place des infrastructures structurantes de soutien au développement régional et local n°12 : Construction des infrastructures d'accueil	Programme 4 : Villes et Territoires Durables (PVTD) Programme 5 : Construction et Habitat (PCH)

VI- CADRE PROGRAMMATIQUE DU PLAN STRATEGIQUE

Les actions majeures projetées à court et moyen termes pour opérationnaliser les orientations stratégiques de la vision ci-dessus formulée sont identifiées par programme prioritaire. Selon le guide d'élaboration des politiques et stratégies sectorielles, la formulation des programmes prioritaires encore appelés "programmes budgétaires" permet d'assurer un passage facile de la politique sectorielle au document de programmation pluriannuelle des dépenses (DPPD).

Au regard des axes stratégiques définis, la mise en œuvre de ce plan pourrait être organisée autour de cinq (05) programmes prioritaires qui se présentent comme suit :

- Programme 1 : Pilotage et Soutien aux services du MCVT (PPSS) ;
- Programme 2 : Environnement, Forêts et Climat (PEFC) ;
- Programme 3 : Infrastructures et Services de Transports ;
- Programme 4 : Villes et Territoires Durables (PVTD) ;
- Programme 5 : Construction et Habitat (PCH).

6.1 Synthèse du cadre programmatique

Comme énoncé précédemment, le plan stratégique 2025-2029 du MCVT sera opérationnalisé à travers ses 5 programmes classiques présentés dans le tableau ci-après :

Tableau 15 : Matrice du cadre programmatique

PROGRAMME	OBJECTIF GENERAL	OBJECTIFS SPECIFIQUES	ACTIONS
-----------	------------------	-----------------------	---------

Programme n°1 : Pilotage et Soutien aux Services du MCVT(PPSS)	Améliorer les performances du secteur cadre de vie et transports	OS1.1 : Renforcer les capacités institutionnelles, organisationnelles et informationnelles du Ministère	Action 1.1.1 : Pilotage et coordination ; Action 1.1.2 : Modernisation du système d'informations et du dispositif de collecte des données statistiques du secteur
		OS1.2 : Améliorer la gestion des ressources humaines, matérielles et financières du ministère	Action1.2 1 : Gestion des ressources humaines, matérielles et financières du ministère
		OS1.3 : Améliorer le processus de planification, de programmation et de suivi-évaluation	Action 1.3.1 : Planification, programmation et suivi-évaluation
		OS1.4 : Assurer l'assistance technique et l'appui conseil aux Communes	Action 1.4.1 : Appui à la déconcentration et à la décentralisation
Programme n°2: Environnement, Forêts et Climat (PEFC)	Contribuer au développement durable à travers une meilleure gestion de l'environnement, des forêts , des ressources naturelles et des changements climatiques	OS2.1 : Promouvoir un environnement sain et durable	Action 2.1.1 : Promotion d'un environnement sain et durable
		OS2.2 : Améliorer la résilience des ménages aux changements climatiques	Action 2.2.1 : Adaptation et atténuation des effets des changements climatiques
		OS2.3 : Promouvoir le développement des écosystèmes et l'aménagement des berges	Action 2.3.1 : Protection de la côte béninoise et aménagement des plans d'eau et des berges
		OS2.4 : Promouvoir un système résilient de gestion et d'exploitation des espaces forestiers	Action 2.4.1 : Gestion durable des aires protégées et des terroirs
		OS2.5 : Assurer la valorisation des services environnementaux, de cartographie et de recherches.	Action 2.5.1 : Promotion des services écosystémiques et suivi écologique
Programme 3 : Infrastructures et services de Transports	Améliorer les infrastructures et services de transport pour soutenir la croissance économique et le bien-être social	OS4. 1: Assurer la préservation et la modernisation du réseau routier	Action 4.1.1 : Développement du réseau routier national classé
		OS4.2: Désenclaver les zones de production et les localités rurales	Action 4.2.1 : Entretien et Aménagement des pistes
		OS4.3: Développer des services de transport routier performants	Action 4.3.1 : Amélioration du transport terrestre et de la sécurité routière
		OS 4.4: Développer des infrastructures et des services	Action 4.4.1 : Amélioration des performances du port, de la sécurité et de la sûreté

		du transport maritime et fluvio-lagunaire	maritime, portuaire et fluvio-lagunaire
		OS 4.5: Moderniser le transport aérien et assurer la sûreté et la sécurité de l'aviation civile	Action 4.5.1 : Développement de la logistique, de la sûreté et de la sécurité aéroportuaires
Programme n°4: Villes et Territoires Durables (PVTD)	Contribuer à l'attractivité et la compétitivité des établissements humains à travers l'aménagement du territoire au Bénin	OS3.1 : Améliorer la gouvernance urbaine au Bénin	Action 3.1.1 : Planification urbaine et promotion de villes durables
		OS3.2 : Promouvoir des villes durables à travers l'aménagement du territoire	Action 3.2.1 : Aménagement du Territoire
Programme n°5: Construction et Habitat (PCH)	Promouvoir l'offre de bâtiments administratifs et de logements économiques et sociaux à moindre coût pour le plus grand nombre	OS3.3 : Promouvoir l'offre de logements décents aux populations à faible revenu	Action 3.3.1 : Promotion de logements décents et de matériaux locaux
		OS3.4 : Renforcer le patrimoine immobilier de l'Etat	Action 3.4.1 : Infrastructures d'accueil des administrations publiques et des populations Action 3.4.2 : Promotion des métiers de BTP

6.2 Cadres logiques des programmes

Pour un meilleur suivi-évaluation des programmes décrits ci-haut, il a été élaboré un cadre logique pour chacun d'eux, conformément à l'annexe 1.

6.3 Plan d'actions

Tableau 16 : Plan d'actions quinquennal du PS 2025-2029 du MCVT

PLAN D'ACTIONS QUINQUENNAL DU PS 2025-2029 DU MCVT

					En millions de FCFA					
OBJECTIFS STRATEGIQUES/PROGRAMMES/ ACTIONS/ACTIVITES	LOCALISATION	TYPE DE FINANCEMENT	COUT TOTAL	DEPENSES ANTERIEURES	COUT 2025-2029	2025	2026	2027	2028	2029
SECTEUR CADRE DE VIE ET TRANSPORTS	Toute l'étendue du territoire national	Budget national	5 680 936	2 159 699	3 521 237	869 195	1 133 793	736 954	506 322	274 973
		PTF	2 352 088	540 201	1 811 888	342 004	434 620	431 805	410 456	193 003
		Privé	329 319	45 159	284 160	42 054	79 333	61 246	101 503	24
		TOTAL	8 362 343	2 745 059	5 617 285	1 253 253	1 647 746	1 230 004	1018281	468 000
ORIENTATION N°1 : Renforcement de la gouvernance du secteur										
OBJECTIF STRATEGIQUE N°1: Améliorer la coordination et le pilotage des interventions du secteur	Toute l'étendue du territoire national	Budget national	24 514	2 639	21 875	2 520	3 780	5 327	6 300	3 948
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		Privé	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	24 514	2 639	21 875	2 520	3 780	5 327	6 300	3 948
PROGRAMME n°1 : PROGRAMME PILOTAGE ET SOUTIEN AUX SERVICES DU MCVT (PPSS)	Toute l'étendue du territoire national	Budget national	24 514	2 639	21 875	2 520	3 780	5 327	6 300	3 948
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		Privé	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	24 514	2 639	21 875	2 520	3 780	5 327	6 300	3 948
ACTION n°1: Pilotage et coordination	Toute l'étendue du territoire national	Budget national	714	0	714	119	140	189	210	56
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		Privé	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	714	0	714	119	140	189	210	56
Activité 1: Gouvernance et pilotage	Toute l'étendue du territoire national	Budget national	714	0	714	119	140	189	210	56
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		Privé	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	714	0	714	119	140	189	210	56
ACTION n°2: Planification, programmation et suivi- évaluation	Toute l'étendue du territoire national	Budget national	14 350	2 639	11 711	1 750	2 450	3 150	3 360	1 001
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		Privé	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	14 350	2 639	11 711	1 750	2 450	3 150	3 360	1 001
Activité 1: Opérationnalisation du système d'information statistique du MCVT	Toute l'étendue du territoire national	Budget national	3 850	539	3 311	700	1 050	700	560	301
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		Privé	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	3 850	539	3 311	700	1 050	700	560	301
		Budget national	10 500	2 100	8 400	1 050	1 400	2 450	2 800	700

Activité 2: Etudes de faisabilité aux projets du secteur Cadre de vie et transports	Toute l'étendue du territoire national	PTF	0	0	0	0	0	0	0	
		Privé	0	0	0	0	0	0	0	
		TOTAL	10 500	2 100	8 400	1 050	1 400	2 450	2 800	700
ACTION n°3: Gestion des ressources humaines, matérielles et financières	Toute l'étendue du territoire national	Budget national	1 750	0	1 750	140	245	350	490	525
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		Privé	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	1 750	0	1 750	140	245	350	490	525
Activité 1: Renforcement des capacités techniques et logistiques des acteurs	Toute l'étendue du territoire national	Budget national	1 750	0	1 750	140	245	350	490	525
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		Privé	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	1 750	0	1 750	140	245	350	490	525
ACTION n°4: Informations et archives	Toute l'étendue du territoire national	Budget national	3 500	0	3 500	280	525	840	1 050	805
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		Privé	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	3 500	0	3 500	280	525	840	1 050	805
Activité 1: Opérationnalisation du Schéma Directeur Informatique du MCVT	Toute l'étendue du territoire national	Budget national	3 500	0	3 500	280	525	840	1 050	805
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		Privé	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	3 500	0	3 500	280	525	840	1 050	805
ACTION n°5: Informations et archives	Toute l'étendue du territoire national	Budget national	4 200	0	4 200	231	420	798	1 190	1 561
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		Privé	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	4 200	0	4 200	231	420	798	1 190	1 561
Activité 1: Appui à la déconcentration et à la décentralisation	Toute l'étendue du territoire national	Budget national	4 200	0	4 200	231	420	798	1 190	1 561
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		Privé	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	4 200	0	4 200	231	420	798	1 190	1 561
ORIENTATION N°2 : Gestion durable de l'environnement et de la biodiversité										
OBJECTIF STRATEGIQUE N°2 : Promouvoir un environnement sain et durable au Bénin	Toute l'étendue du territoire national	Budget national	586128	220290	365839	43918	63566	89863	85950	82541
		PTF	188490	65600	122 890	15960	27180	28230	31710	19810
		Privé	210	50	160	24	40	48	24	24
		TOTAL	774829	285940	667 183	59902	90787	118141	117684	102375
PROGRAMME n°2 : PROGRAMME ENVIRONNEMENT, FORETS ET CLIMAT (PEFC)	Toute l'étendue du territoire national	Budget national	586128	220290	365839	43918	63566	89863	85950	82541
		PTF	188490	65600	122890	15960	27180	28230	31710	19810
		Privé	210	50	160	24	40	48	24	24
		TOTAL	774829	285940	667183	59902	90787	118141	117684	102375
		Budget national	138123	51658	86 465	17068	21616	26223	16500	5057

ACTION n°1: Promotion d'un environnement sain et durable	Toute l'étendue du territoire national	PTF	2000	200	1 800	270	450	540	270	270
		Privé	210	50	160	24	40	48	24	24
		TOTAL	140333	51908	88 425	17362	22106	26811	16794	5351
Activité 1: Appui à la gestion durable de l'environnement	Toute l'étendue du territoire national	Budget national	5000	500	4 500	675	1125	1350	675	675
		PTF	2000	200	1 800	270	450	540	270	270
		Privé	210	50	160	24	40	48	24	24
		TOTAL	7210	750	6 460	969	1615	1938	969	969
Activité 2: Modernisation de la gestion des déchets solides ménagers	Toute l'étendue du territoire national	Budget national	127 149	50 860	76 290	15258	19072	22887	15258	3814
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		Privé	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	127149	50860	76 290	15258	19072	22887	15258	3814
Activité 3: Gestion intégrée des produits chimiques et déchets d'équipements électriques et électroniques	Toute l'étendue du territoire national	Budget national	5974	299	5 675	1135	1419	1986	568	568
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		Privé	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	5974	299	5 675	1135	1419	1986	568	568
ACTION n°2: Renforcement de la résilience des communautés aux effets des changements climatiques	Toute l'étendue du territoire national	Budget national	10600	5365	5 235	1410	1500	1050	700	575
		PTF	10190	0	10 190	2040	2030	2040	2040	2040
		Privé	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	20790	5365	15 425	3450	3530	3090	2740	2615
Activité 1: Adaptation basée sur les écosystèmes	Toute l'étendue du territoire national	Budget national	7000	5000	2 000	1200	800	0	0	0
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		Privé	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	7000	5000	2 000	1200	800	0	0	0
Activité 2: Appui à la Résilience climatique du bassin de l'Ouémé	Toute l'étendue du territoire national	Budget national	1750	0	1 750	125	350	700	350	225
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		Privé	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	1750	0	1 750	125	350	700	350	225
Activité 3: Restauration et amélioration de la valeur des terres et des écosystèmes forestiers dégradés pour une meilleure résilience climatique au Bénin	Toute l'étendue du territoire national	Budget national	500	85	415	15	100	100	100	100
		PTF	4190	0	4 190	840	830	840	840	840
		Privé	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	4690	85	4 605	855	930	940	940	940
Activité 4: Adaptation aux changements climatiques au plan local	Toute l'étendue du territoire national	Budget national	1350	280	1 070	70	250	250	250	250
		PTF	6000	0	6 000	1200	1200	1200	1200	1200
		Privé	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	7350	280	7 070	1270	1450	1450	1450	1450

ACTION n°3: Protection de la côte béninoise et aménagement des plans d'eau et des berges	Toute l'étendue du territoire national	Budget national	359513	139388	220125	11040	31350	52490	58850	66395
		PTF	171800	65400	106400	11650	22700	25150	29400	17500
		Privé	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	531313	204788	326 525	22690	54050	77640	88250	83895
Activité 1: Protection du littoral contre l'érosion côtière	Toute l'étendue du territoire national	Budget national	60000	51320	8 680	7000	350	490	350	490
		PTF	135000	61500	73 500	0	21000	17500	17500	17500
		Privé	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	195000	112820	82 180	7000	21350	17990	17850	17990
Activité 2: Investissement pour la résilience des Zones Côtières en Afrique de l'Ouest	Toute l'étendue du territoire national	Budget national	60000	56920	3 080	580	500	1000	1000	0
		PTF	23800	0	23 800	11300	1000	4500	7000	0
		Privé	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	83800	56920	26 880	11880	1500	5500	8000	0
Activité 3: Protection de la façade maritime et de certains postes frontaliers terrestre en République du Bénin	Toute l'étendue du territoire national	Budget national	10500	7500	3 000	500	500	1000	1000	0
		PTF	13000	3900	9 100	350	700	3150	4900	0
		Privé	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	23500	11400	12 100	850	1200	4150	5900	0
Activité 4: Réhabilitation du lac Ahémé et ses chenaux	Toute l'étendue du territoire national	Budget national	189000	22648	166 352	2610	15000	28000	55000	65742
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		Privé	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	189000	22648	166 352	2610	15000	28000	55000	65742
Activité 5: Réhabilitation et aménagement du lac Nokoué et de la lagune de Porto-Novo	Toute l'étendue du territoire national	Budget national	40013	1000	39 013	350	15000	22000	1500	163
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		Privé	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	40013	1000	39 013	350	15000	22000	1500	163
ACTION n°4: Amélioration de la foresterie et préservation des ressources naturelles	Toute l'étendue du territoire national	Budget national	77892	23878	54014	14400	9100	10100	9900	10514
		PTF	4500	0	4500	2000	2000	500	0	0
		Privé	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	82392	23878	58514	16400	11100	10600	9900	10514
Activité 1: Gestion durable des forêts classées	Toute l'étendue du territoire national	Budget national	41500	16600	24 900	11600	4500	3500	1400	3900
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		Privé	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	41500	16600	24 900	11600	4500	3500	1400	3900
Activité 2: Conservation de la biodiversité et gestion durable des espaces forestiers et des terres	Toute l'étendue du territoire national	Budget national	35892	7178	28 714	2700	4500	6500	8400	6614
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		Privé	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	35892	7178	28 714	2700	4500	6500	8400	6614
		Budget national	500	100	400	100	100	100	100	0

Activité 3: Conservation et utilisation durable des écosystèmes de mangrove dans le sud du Bénin	Toute l'étendue du territoire national	PTF	4500	0	4 500	2000	2000	500	0	0
		Privé	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	5000	100	4 900	2100	2100	600	100	0
ORIENTATION N°3 : Accroître la compétitivité du Bénin par l'amélioration des infrastructures et des services de transport										
OBJECTIF STRATEGIQUE N° 3: Améliorer les infrastructures et services de transport pour soutenir la croissance économique et le bien-être social	Toute l'étendue du territoire national	Budget national	3022184	1409813	1 612 371	617469	669622	230353	74355	20572
		PTF	1505308	314164	1 191 144	230712	284462	289614	274886	111471
		Privé	329109	45109	284 000	42030	79293	61198	101479	0
		TOTAL	4968810	1710444	3 069 865	866276	1020304	568092	445491	132043
PROGRAMME n°3 : PROGRAMME INFRASTRUCTURES ET TRANSPORTS (PIT)	Toute l'étendue du territoire national	Budget national	3022184	1409813	1612371	617469	669622	230353	74355	20572
		PTF	1505308	314164	1191144	230712	284462	289614	274886	111471
		Privé	329109	45109	284000	42030	79293	61198	101479	0
		TOTAL	4968810	1710444	3069865	866276	1020304	568092	445491	132043
ACTION n°1: Amélioration du réseau routier national	Toute l'étendue du territoire national	Budget national	2879684	1409813	1469871	604269	633997	187728	30305	13572
		PTF	1505308	314164	1191144	230712	284462	289614	274886	111471
		Privé	136609	45109	91500	42030	31168	13073	5229	0
		TOTAL	4633810	1710444	2734865	853076	936554	477342	305191	125043
Activité 1: Reconstruction en 2x2 voies du tronçon Bohicon-Dassa (83 km) (Études)	Bohicon Dassa	Budget national	87967	12315	75 652	15130	18913	18913	11348	11348
		PTF	351868	49262	302 607	60521	75652	75652	45391	45391
		PPP	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	628336	61577	378 258	75652	94565	94565	56739	56739
Activité 2: Réhabilitation de la route Aplahoué-Abomey-Covè-Kpédékpo-Kétou-Illara (146km) (Études)	Aplahoué-Abomey-Covè-Kpédékpo-Kétou-Illara	Budget national	0	0	0	0	0	0	0	0
		PTF	366100	0	366 100	54915	91525	73220	128135	18305
		PPP	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	366100	0	366 100	54915	91525	73220	128135	18305
Activité 3: Reconstruction en 2x2 voies du tronçon Allada-Bohicon (76 km) (Études)	Allada Bohicon	Budget national	0	0	0	0	0	0	0	0
		PTF	188300	37660	150 640	30128	37660	45192	37660	0
		PPP	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	188300	0	188 300	30128	37660	45192	37660	0
Activité 4: Reconstruction des routes Djougou-N'Dali (127 km) (Études)	Djougou-N'Dali	Budget national	0	0	0	0	0	0	0	0
		PTF	318500	0	318 500	31850	79625	95550	63700	47775
		PPP	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	318500	0	318 500	31850	79625	95550	63700	47775
Activité 5: Projet de réhabilitation de la route Lomé-Cotonou (phase 2 et de protection côtière : Etudes techniques, économiques,	ADJAHA-ATHIEME	Budget national	52292	0	52 292	20917	13073	13073	5229	0
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		PPP				877011				

environnementales, sociales et de sécurité routière pour l'aménagement et le bitumage de la route ADJAH-ATHIEME y compris ses bretelles (70 km)		TOTAL	52292	0	52 292	7844	18302	18302	7844	0
Activité 7: Projet de réhabilitation de la route Lomé-Cotonou (phase 2 et de protection côtière : études techniques, économiques environnementales sociales et de sécurité routière pour le dédoublement de la route Ouidah-Hillacondji (58,5 km), l'aménagement des contre-allées entre Godomey et Ouidah (35,5 km) et des voies d'accès aux sites touristiques de Ouidah (21 km)	Ouidah-Hillacondji-Godomey	Budget national	0	0	0	0	0	0	0	0
		PTF	249738	199790	49 948	49948	0	0	0	0
		PPP	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	249738	199790	49948	49948	0	0	0	0
Activité 8: Aménagement et de bitumage de la route Pénésoulou-Alédjo-Sèmèrè (44,36 km) et ses bretelles	Pénésoulou-Alédjo-Sèmèrè	Budget national	36073	0	36 073	14429	21644	0	0	0
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		PPP	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	36073	0	36 073	14429	21644	0	0	0
Activité 9: Etudes technique, économique, environnementale, sociale et de sécurité routière du projet d'aménagement et de bitumage de la route Savalou-Gbadagba-Dowimé-Abomey (88 km) avec la construction d'un pont sur le fleuve Azokan + les bretelles menant aux palais royaux d'Abomey (5 km) et de Savalou (5 km)	Savalou-Gbadagba-Dowimé-Abomey	Budget national	280000	0	280 000	0	223720	56280	0	0
		PTF								
		PPP	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	280000	0	280 000	0	223720	56280	0	0
Activité 10: Aménagement et bitumage des routes Tiélé-Matéri (18 ,6 km) et Tanguiéta-Cobly (35,125 km)	Tiélé-Matéri et Tanguiéta-Cobly	Budget national	31355	0	31 355	12542	7839	7839	3136	0
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		PPP								
		TOTAL	31355	0	31 355	12542	7839	7839	3136	0
Activité 11: Aménagement et bitumage de la route Kilibo-Ouèssè (25 km) et d'aménagement en terre des routes Ouèssè-Anséké (22 km), Glazoué-Wèdèmè-Lahotan-Logozohè (32,5 km) et Glazoué-Assanté-Aklampa (32 km)	Kilibo-Ouèssè - Anséké , Glazoué-Wèdèmè-Lahotan-Logozohè - Assanté-Aklampa	Budget national	27733	0	27 733	12480	8320	6933	0	0
		PTF								
		PPP								
		TOTAL	27733	0	27 733	12480	8320	6933	0	0
Activité 12: Renforcement des routes Tangbo-Zè (17 km) et Ouègbo-Toffo (12,25 km); Aménagement et bitumage des tronçons CEG2 -	Tangbo-Zè, Ouègbo-Toffo	Budget national	7021	0	7 021	2808	4213	0	0	0
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		PPP	0	0	0	0	0	0	0	0

Carrefour Agnangnan (PK0+000 – PK 0+513) et Fin contournement RNIE4-Adja Gare (1,646 km)		TOTAL	7021	0	7 021	2808	4213	0	0	0
Activité 13: Aménagement et pavage de la voie d'accès au parc de regroupement de véhicules d'occasion		Budget national	1604	0	1 604	642	963	0	0	0
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		PPP	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	1604	0	1 604	642	963	0	0	0
Activité 14: Aménagement de la route Dassa-Soclogbo-Bétékoulou-Igbodja	Dassa-Soclogbo-Bétékoulou-Igbodja	Budget national	28560	0	28 560	11424	17136	0	0	0
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		PPP	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	28560	0	28 560	11424	17136	0	0	0
Activité 16: Projet de construction d'un échangeur au carrefour VEDOKO (270 ml): Déplacement des réseaux de la SBEE, SONEB et SBIN	Cotonou	Budget national	6425	2159	4 265	4265	0	0	0	0
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		PPP	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	6425	2159	4 265	4265	0	0	0	0
Activité 17: Aménagement et bitumage de la route Djougou-Péhunco-Kérou-Banikoara	Djougou-Péhunco-Kérou-Banikoara	Budget national	92258	11980	80 278	20070	24084	28097	8028	0
		PTF								
		PPP	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	92258	11980	80 278	20070	24084	28097	8028	0
Activité 18: Réhabilitation et renforcement de la RNIE 2 - Tronçon : Bérébouay- Malanville	Bérébouay- Malanville	Budget national	92210	72657	19 552	7100	12452	0	0	0
		PTF								
		PPP	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	92210	72657	19 552	7100	12452	0	0	0
Activité 19: Aménagement et bitumage de la RNIE 7 - Tronçon : Banikoara-Kérou-Frontière Burkina Faso (53,60 km)	Banikoara-Kérou-Frontière Burkina Faso	Budget national	8561	6617	1 944	1944	0	0	0	0
		PTF	22958	20000	2 958	2958	0	0	0	0
		PPP	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	31519	26617	4 902	4902	0	0	0	0
Activité 20: Achèvement des travaux d'aménagement et de bitumage de la Rocade de Porto-Novo en 2x2 voies (2,350 km) et exécution des travaux confortatifs et complémentaires	Porto Novo	Budget national	25197	20157	5 039	5039	0	0	0	0
		PTF								
		PPP								
		TOTAL	25197	20157	5 039	5039	0	0	0	0
Activité 21: Aménagement et bitumage de la route Zian – Igolo – Frontière Nigeria (12,094 km)	Zian – Igolo – Frontière Nigeria	Budget national	10944	6566	4 378	3820	557	0	0	0
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		PPP								
		TOTAL	10944	6566	4 378	3820	557	0	0	0
		Budget national	46022	22914	23 108	6834	16274	0	0	0

Activité 22: Aménagement et de bitumage d'une section de 66,325 km de la route Bétérou-Tchaourou	Bétérou-Tchaourou	PTF							
		PPP	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	46022	22914	23 108	6834	16274	0	0
Activité 23: Aménagement et bitumage de la route Nationale RN36 : Axe Wadon-Adjarra-Médédjonou-Porto-Novo	Wadon-Adjarra-Médédjonou-Porto-Novo	Budget national	36752	33076	3 675	3675	0	0	0
		PTF	0	0	0	0	0	0	0
		PPP							
Activité 24: Aménagement et bitumage du tronçon Guessou Sud – Fô Bouré- Sinendé (59 Km)	Guessou Sud – Fô Bouré- Sinendé	TOTAL	36752	33076	3 675	3675	0	0	0
		Budget national	59856	53871	5 986	5986	0	0	0
		PTF	0	0	0	0	0	0	0
Activité 25: Renforcement de la route Comè-Possotomè-Bopa-Zoungbonou et travaux complémentaires	Comè-Possotomè-Bopa-Zoungbonou	PPP							
		TOTAL	59856	53871	5 986	5986	0	0	0
		Budget national	24001	20982	3 019	3019	0	0	0
Activité 26: Travaux de construction d'un pont sur le lac TOHO au PK0+500 de la route Pahou-Tori	Pahou-Tori	PTF	0	0	0	0	0	0	0
		PPP							
		TOTAL	15552	13997	1 555	1555	0	0	0
Activité 27: Aménagement et bitumage de la Corniche Est de Cotonou	Cotonou	Budget national	22215	13195	9 020	7909	1111	0	0
		PTF	0	0	0	0	0	0	0
		PPP	0	0	0	0	0	0	0
Activité 28: Aménagement et bitumage de la route des pêches et de ses bretelles d'accès Phase 2 et aménagements connexes	Cotonou-Ouidah	TOTAL	22215	13195	9 020	7909	1111	0	0
		Budget national	118176	83466	34 709	34709	0	0	0
		PTF	0	0	0	0	0	0	0
Activité 29: Travaux d'aménagement et de bitumage de la route Ouèdo-Tori (15,5 km)	Ouèdo-Tori	PPP							
		TOTAL	118176	83466	34 709	34709	0	0	0
		Budget national	26020	22287	3 733	3733	0	0	0
Activité 30: Aménagement et bitumage de la Rocade de Porto-Novo -section 1 : Hôtel Beaurivage-début cinquantenaire en 2x2 voies et la rue des manguiers menant à l'Assemblée Nationale (9,900 km)	Porto-Novo	PTF	0	0	0	0	0	0	0
		PPP	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	26020	22287	3 733	3733	0	0	0
	Akpro/Missérétié – Pobè – Obèlè	Budget national	24999	23749	1 250	1250	0	0	0
		PTF	0	0	0	0	0	0	0
		PPP							
		TOTAL	24999	23749	1 250	1250	0	0	0
		Budget national	46179	43870	2 309	2309	0	0	0
		PTF	0	0	0	0	0	0	0

Activité 31: Aménagement et bitumage de la route Akpro/Missérété – Pobè – Obèlè – Frontière du Nigeria (66,40 km)		PPP							
		TOTAL	46179	43870	2 309	2309	0	0	0
Activité 32: Réhabilitation de la route Dassa-Savalou-Djougou (255,732 km) et les bretelles Bassila-Manigri (9,3 km), Prèkètè-Frontière Togo (0,8 km) et Bassila- Frontière Togo (4,7 km)	Dassa-Savalou	Budget national	161287	145158	16 129	8064	8064	0	0
		PTF	0	0	0	0	0	0	0
		PPP							
		TOTAL	161287	145158	16 129	8064	8064	0	0
Activité 33: Aménagement et bitumage des routes Misséssinto-Zinvié-Sèdjèdénou-Zè (32 km) et RNIE1(Cococodji)-Hèvié-Ouèdo-Calavi Kpota (21,2 km)	Misséssinto-Zinvié-Sèdjèdénou-Hèvié-Ouèdo-Calavi Kpota	Budget national	115681	96247	19 434	9012	10423	0	0
		PTF	0	0	0	0	0	0	0
		PPP							
		TOTAL	115681	96247	19 434	9012	10423	0	0
Activité 34: Réhabilitation de la route Comè-Lokossa-Dogbo (62 km) et la bretelle Zounhouè-Athiémé-Frontière Togo (9 km)	Comè-Lokossa-Dogbo	Budget national	54969	43959	11 010	11010	0	0	0
		PTF	0	0	0	0	0	0	0
		PPP	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	54969	43959	11 010	11010	0	0	0
Activité 35: Projet de transport urbain à Parakou : Reconstruction de la traversée urbaine de Parakou (11,75 km) et du contournement (5, 05 km) : Travaux connexes	Parakou	Budget national	31739	30152	1 587	1587	0	0	0
		PTF	0	0	0	0	0	0	0
		PPP	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	31739	30152	1 587	1587	0	0	0
Activité 36: Aménagement et bitumage de la route Lokossa-Dévé-Aplahoué (46,11 Km)	Lokossa-Dévé-Aplahoué	Budget national	26918	26337	581	581	0	0	0
		PTF	0	0	0	0	0	0	0
		PPP	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	26918	26337	581	581	0	0	0
Activité 37: Aménagement et bitumage des routes Toffo-Lalo (28,44Km), Lalo-Agbangnizoun-Abomey (32,51Km) avec les bretelles Agnagna-RNIE2 (2,4Km); Cana-Abomey (9,9Km), Abomey-Mougnon (6,5Km) avec les bretelles Mougnon-CEG2-Zakpo (8,2Km), CEG2-marché Bohicon (2,3Km) et Actel-Bohicon (0,80Km), Mougnon-Djidja (16,5Km)	Toffo-Lalo - Abomey - Bohicon-Djidja	Budget national	129060	51624	77 436	77436	0	0	0
		PTF	0	0	0	0	0	0	0
		PPP	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	129060	51624	77 436	77436	0	0	0
Activité 38: Travaux de Réhabilitation et renforcement de la route Dassa-Savè-Parakou (210 km)	Activité 38: Travaux de Réhabilitation et renforcement de la route Dassa-Savè-Parakou (210 km)	Budget national	90496	85971	4 525	4525	0	0	0
		PTF	0	0	0	0	0	0	0
		PPP	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	90496	85971	4 525	4525	0	0	0
	Kétou-Savè	Budget national	111636	106055	5 582	5582	0	0	0

Activité 39: Travaux de Réhabilitation et renforcement de la route Dassa-Savè-Parakou (210 km)		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		PPP	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	111636	106055	5 582	5582	0	0	0	0
Activité 40: Travaux de Réhabilitation et renforcement de la route Dassa-Savè-Parakou (210 km)	Womey	Budget national	15132	14376	757	757	0	0	0	0
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		PPP	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	15132	14376	757	757	0	0	0	0
Activité 41: Travaux de Réhabilitation et renforcement de la route Dassa-Savè-Parakou (210 km)	Hillacondji / Sanvée Condji	Budget national	0	0	0	0	0	0	0	0
		PTF	7844	7452	392	392	0	0	0	0
		PPP	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	7844	7452	392	392	0	0	0	0
Activité 42: Travaux de Réhabilitation et renforcement de la route Dassa-Savè-Parakou (210 km)	Cotonou	Budget national	34793	29807	4 986	4986	0	0	0	0
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		PPP	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	34793	29807	4 986	4986	0	0	0	0
Activité 43: Reconstruction du pont sur la rivière Djonou à Godomey, réhabilitation des bretelles au bas de l'échangeur de Godomey et reconstruction en 2x2 voies du tronçon de route Misséssinto (Pharmacie Saint Georges)-Allada, sur la RNIE 2	Godomey-Misséssinto - Allada	Budget national	144283	57713	86 570	43285	28857	14428	0	0
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		PPP								
		TOTAL	144283	57713	86 570	43285	28857	14428	0	0
Activité 44: Dédoublage de la route Sèmè-Porto-Novo (10 km) y compris la Construction d'un nouveau pont en 2x2.	Sèmè-Porto-Novo	Budget national	87242	34897	52 345	26173	17448	8724	0	0
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		PPP								
		TOTAL	87242	34897	52 345	26173	17448	8724	0	0
Activité 45: Aménagement et bitumage de la route Nikki-Kalalé (47,531 km) et d'aménagement en terre du tronçon Kalalé-Ségbana (102,68 km)	Nikki-Kalalé-Ségbana	Budget national	74020	33309	40 711	22206	18505	0	0	0
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		PPP								
		TOTAL	74020	33309	40 711	22206	18505	0	0	0
Activité 46: Travaux d'Aménagement et bitumage de la route Kota-Kouandé (43,500 km)	Kota-Kouandé	Budget national	0	0	0	0	0	0	0	0
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		PPP	60316	24126	36 190	18095	18095	0	0	0
		TOTAL	60316	24126	36 190	18095	18095	0	0	0
Activité 47: Réhabilitation de la route Parakou-Béroubouay (142 km)	Parakou-Béroubouay	Budget national	99865	39946	59 919	29960	29960	0	0	0
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		PPP								0
		TOTAL	99865	39946	59 919	29960	29960	0	0	0
Activité 48: Aménagement de la route Ouidah-Kpomassè (14 km)	Ouidah-Kpomassè	Budget national	18078	8135	9 943	5423	4519	0	0	0
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0

		PPP								
		TOTAL	18078	8135	9 943	5423	4519	0	0	0
Activité 49: Aménagement et bitumage de la route Guéné-Karimama (45 km)	Guéné-Karimama	Budget national	55722	0	55 722	25075	16717	13931	0	0
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		PPP								
		TOTAL	55722	0	55 722	25075	16717	13931	0	0
Activité 50: Aménagement et le bitumage de la route Vakon-Avagbodji-Aguégoués (13,20 km)	Vakon-Avagbodji-Aguégoués	Budget national	24056	10825	13 231	7217	6014	0	0	0
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		PPP								
		TOTAL	24056	10825	13 231	7217	6014	0	0	0
Activité 51: Aménagement et bitumage de la route Bohicon-Tindji-Zakpota (18,7 km)	Bohicon-Tindji-Zakpota	Budget national	22179	8872	13 307	6654	6654	0	0	0
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		PPP								
		TOTAL	22179	8872	13 307	6654	6654	0	0	0
Activité 52: Réhabilitation de la route N'dali-Nikki-Tchikandou (77 km)	N'dali-Nikki-Tchikandou	Budget national	55941	22376	33 564	16782	16782	0	0	0
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		PPP								
		TOTAL	55941	22376	33 564	16782	16782	0	0	0
Activité 53: Aménagement et le bitumage de la route Porto-Novo-Avrancou-Igolo (27,441 km)	Porto Novo-Avrancou-Igolo	Budget national	33894	15252	18 642	10168	8474	0	0	0
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		PPP								
		TOTAL	33894	15252	18 642	10168	8474	0	0	0
Activité 54: Réhabilitation de la route Djougou-Natitingou-Porga (185,2 km)	Djougou - Nati-Porga	Budget national	155748	47581	108 167	46749	46724	14694	0	0
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		PPP								
		TOTAL	155748	47581	108 167	46749	46724	14694	0	0
Activité 55: Reconstruction de la route Akpro Missérété-Kpédékpo (89,00 km)	Akpro Missérété Pkedepko	Budget national	74537	33542	40 995	22361	18634	0	0	0
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		PPP								
		TOTAL	74537	33542	40 995	22361	18634	0	0	0
Activité 56: Réaménagement de la route Cococodji-Hevié-Ouèdo-Calavi Kpota (21 km)	Cococodji-calavi Pkota	Budget national	54687	21875	32 812	16406	16406	0	0	0
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		PPP								
		TOTAL	54687	21875	32 812	16406	16406	0	0	0
Activité 57: Aménagement, élargissement et bitumage de la voie d'accès à la caserne militaire d'Allada (4,941 km) et d'aménagement en terre de	Allada	Budget national	4880	0	4 880	1952	2928	0	0	0
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		PPP	0	0	0	0	0	0	0	0

la voie d'accès à l'hôpital psychiatrique d'Allada (2,736 km).		TOTAL	4880	0	4 880	1952	2928	0	0	0
Activité 58: Travaux Complémentaires pour l'Aménagement et bitumage des routes Zangnanado-Banamè-Paouignan (53,00 km), Covè-Banamè (12,00 km) et Koguédé-Za-Kpota (5,20 km),	Zagnanado-Paouignan	Budget national	7319	2927	4 391	4025	366	0	0	0
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		PPP								
		TOTAL	7319	2927	4 391	4025	366	0	0	0
Activité 59: Aménagement et bitumage de la route Dogbo-Lalo (21,80 km)	Dogbo-Lalo	Budget national	19274	0	19 274	7710	4819	6746	0	0
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		PPP								
		TOTAL	19274	0	19 274	7710	4819	6746	0	0
Activité 60: Aménagement et bitumage de la route Klouékanmè-Agbangnizoun-Abomey (27,3 km) y compris la construction d'un pont à Ahogbèya	Klouékanmè-Agbangnizoun-Abomey	Budget national	22244	0	22 244	0	8898	5561	5561	2224
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		PPP								
		TOTAL	22244	0	22 244	0	8898	5561	5561	2224
Activité 61: Travaux de Construction de 9 ponts unibridge en zone périurbaine	Zone Péri urbaine	Budget national	18204	0	18 204	7282	4551	4551	1820	0
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		PPP	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	18204	0	18 204	7282	4551	4551	1820	0
Activité 62: Travaux de construction de 16 ouvrages de type dalots en béton préfabriqués en zone péri urbaine	Zone Péri urbaine	Budget national	4122	0	4 122	1649	1031	1031	412	0
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		PPP	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	4122	0	4 122	1649	1031	1031	412	0
ACTION n°2: Entretien et Aménagement des pistes	Toute l'étendue du territoire national	Budget national	70000	0	70 000	10500	17500	24500	10500	7000
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		Privé	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	70000	0	70 000	10500	17500	24500	10500	7000
Activité 1: Programme d'aménagement et d'entretien des routes et pistes rurales	Toute l'étendue du territoire national	Budget national	70000	0	70 000	10500	17500	24500	10500	7000
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		PPP	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	70000	0	70 000	10500	17500	24500	10500	7000
ACTION n°3: Transport Terrestre et sécurité routière	Toute l'étendue du territoire national	Budget national	60000	0	60 000	2700	15000	15000	27300	0
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		Privé	92500	0	92 500	0	23125	23125	46250	0
		TOTAL	152500	0	152 500	2700	38125	38125	73550	0
Activité 1: Promotion des systèmes de transport modernes et adaptés aux besoins des usagers	Toute l'étendue du territoire national	Budget national	7500	0	7 500	0	1875	1875	3750	0
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		PPP	42500	0	42 500	0	10625	10625	21250	0

		TOTAL	50000	0	50 000	0	12500	12500	25000	0
Activité 2: Développement d'un système de transport ferroviaire plus attrayant et économiquement viable	Toute l'étendue du territoire national	Budget national	52500	0	52 500	2700	13125	13125	23550	0
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		PPP	50000	0	50 000	0	12500	12500	25000	0
		TOTAL	102500	0	102 500	2700	25625	25625	48550	0
ACTION n°4: Transport Maritime et Fluvio-Lagunaire	Toute l'étendue du territoire national	Budget national	15000	0	15 000	0	3750	3750	7500	0
		PTF	10000	0	10 000	0	2500	2500	5000	0
		Privé	52500	0	52 500	0	13125	13125	26250	0
		TOTAL	77500	0	77 500	0	19375	19375	38750	0
Activité 1: Programme de modernisation du système portuaire	Toute l'étendue du territoire national	Budget national	12500	0	12 500	0	3125	3125	6250	0
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		PPP	52500	0	52 500	0	13125	13125	26250	0
		TOTAL	65000	0	65 000	0	16250	16250	32500	0
Activité 2: Programme de développement du transport fluvio-lagunaire	Toute l'étendue du territoire national	Budget national	2500	0	2 500	0	625	625	1250	0
		PTF	10000	0	10 000	0	2500	2500	5000	0
		PPP	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	12500	0	12 500	0	3125	3125	6250	0
ACTION n°5: Transport aérien	Toute l'étendue du territoire national	Budget national	12500	0	12 500	0	3125	3125	6250	0
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		Privé	100000	0	100 000	0	25000	25000	50000	0
		TOTAL	112500	0	112 500	0	28125	28125	56250	0
Activité 1: Programme de modernisation du transport aérien	Toute l'étendue du territoire national	Budget national	12500	0	12 500	0	3125	3125	6250	0
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		PPP	100000	0	100 000	0	25000	25000	50000	0
		TOTAL	112500	0	112 500	0	28125	28125	56250	0
ORIENTATION N°4: Améliorer l'attractivité et la compétitivité des établissements humains										
OBJECTIF STRATEGIQUE N°4 : Renforcer la durabilité des villes et des communautés à la base	Toute l'étendue du territoire national	Budget national	2 048 109	526 957	1 521 152	205 288	396 824	411 411	339 717	167 912
		PTF	658 290	160 437	497 853	95 332	122 978	113 961	103 860	61 722
		Privé	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	2 706 399	687 394	2 019 005	300 620	519 803	525 372	443 577	229 634
PROGRAMME n°4 : PROGRAMME VILLES ET TERRITOIRES DURABLES (PVTD)	Toute l'étendue du territoire national	Budget national	899 527	129 042	770 485	79 221	181 091	186 251	206 086	117 836
		PTF	398 177	95 437	302 740	66 107	79 085	65 183	50 183	42 183
		Privé	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	1 297 704	224 479	1 073 225	145 328	260 176	251 434	256 269	160 018
ACTION n°1: Planification Urbaine et Promotion de Villes		Budget national	765 321	106 384	658 937	59 840	157 069	159 479	183 314	99 236
		PTF	324 090	95 437	228 653	57 020	49 085	45 183	40 183	37 183

	Toute l'étendue du territoire national	Privé	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	1 089 411	201 821	887 590	116 860	206 154	204 662	223 496	136 418
Activité 1: Planification Urbaine	Toute l'étendue du territoire national	Budget national	3 051	350	2 701	405	675	810	675	135
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		Privé	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	3 051	350	2 701	405	675	810	675	135
Activité 2: Adaptation des villes aux changements climatiques	Cotonou, Bohicon, Sèmè-Podji & Comè	Budget national	7 303	5 842	1 461	1 095	365	0	0	0
		PTF	38 046	30 437	7 609	5 707	1 902	0	0	0
		Privé	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	45 349	36 279	9 070	6 802	2 267	0	0	0
Activité 3 : Travaux de voirie et d'aménagement urbain	Toute l'étendue du territoire national	Budget national	3 470	850	2 620	320	650	650	500	500
		PTF	23 618	20 000	3 618	3 618	0	0	0	0
		Privé	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	27 088	20 850	6 238	3 938	650	650	500	500
Activité 4 : Réhabilitation et aménagement des voiries des villes de Cotonou, Parakou, Porto-Novo, Bohicon, Abomey, Djougou, Kandi, Abomey-Calavi, Ouidah, Sèmè-Podji et Lokossa : Asphaltage	Cotonou, Parakou, Porto-Novo, Bohicon, Abomey, Djougou, Kandi, Abomey-Calavi, Ouidah, Sèmè-Podji et Lokossa	Budget national	383 863	53 967	329 896	19 896	75 000	75 000	85 000	75 000
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		Privé	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	383 863	53 967	329 896	19 896	75 000	75 000	85 000	75 000
Activité 5 : Mise en oeuvre du projet d'Assainissement Pluvial de Cotonou	Cotonou	Budget national	1 900	750	1 150	0	150	300	500	200
		PTF	261 696	45 000	216 696	47 696	47 000	45 000	40 000	37 000
		Privé	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	263 596	45 750	217 846	47 696	47 150	45 300	40 500	37 200
Activité 6 : Amélioration du système d'information du programme	Toute l'étendue du territoire national	Budget national	247	27	220	30	40	50	50	50
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		Privé	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	247	27	220	30	40	50	50	50
Activité 7 : Aménagement de la voirie dans le centre-ville de Ouidah	Ouidah	Budget national	24 696	14 296	10 400	100	2 000	3 000	2 800	2 500
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		Privé	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	24 696	14 296	10 400	100	2 000	3 000	2 800	2 500
Activité 8 : Modernisation de la gestion des boues de vidange et eaux usées dans les grandes villes du Bénin	Toute l'étendue du territoire national	Budget national	23 860	645	23 215	315	2 100	2 500	10 800	7 500
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		Privé	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	23 860	645	23 215	315	2 100	2 500	10 800	7 500
		Budget national	5 010	745	4 265	465	800	1 000	1 000	1 000

Activité 9 : Amélioration de la mobilité urbaine dans le Grand Nokoué	Toute l'étendue du territoire national	PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		Privé	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	5 010	745	4 265	465	800	1 000	1 000	1 000
Activité 10 : Aménagement foncier et paysager de la route des pêches	Cotonou, Abomey-Calavi & Ouidah	Budget national	31 521	1 430	30 091	10 211	2 100	2 480	7 800	7 500
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		Privé	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	31 521	1 430	30 091	10 211	2 100	2 480	7 800	7 500
Activité 11 : Programme de Verdissement du Grand Nokoué	Cotonou, Porto-Novo, Sèmè-Podji, Abomey-Calavi & Ouidah	Budget national	10 204	5 104	5 100	100	500	1 000	1 500	2 000
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		Privé	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	10 204	5 104	5 100	100	500	1 000	1 500	2 000
Activité 12 : Assainissement pluvial par l'Etat des communes bénéficiaires du BRIC	Allada, Aplahoué, Dassa-Zoumè, Djougou, Kandi, Lokossa & Pobè	Budget national	140 920	14 092	126 828	21 138	35 230	35 230	35 230	0
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		Privé	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	140 920	14 092	126 828	21 138	35 230	35 230	35 230	0
Activité 13 : Appui aux structures publiques intervenant dans la mise en œuvre du programme BRIC	Allada, Aplahoué, Dassa-Zoumè, Djougou, Kandi, Lokossa & Pobè	Budget national	38 433	3 843	34 589	5 765	9 608	9 608	9 608	0
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		Privé	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	38 433	3 843	34 589	5 765	9 608	9 608	9 608	0
Activité 14 : Projet d'appui à la planification urbaine des villes intermédiaires (P.Urbi)	Malanville, Abomey-Calavi, Tanguéta, Boukoubé, Kérou, Nikki, Sègbana, Bassila, Glazoué, Bantè, Kétou, Adjohoun, Bonou, Covè & Djidja	Budget national	402	0	402	0	100	100	100	100
		PTF	731	0	731	0	183	183	183	183
		Privé	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	1 133	0	1 133	0	283	283	283	283
Activité 15 : Projet Lumière du Bénin – éclairage solaire des centres urbains	Toute l'étendue du territoire national	Budget national	8 092	92	8 000	0	2 000	2 000	2 000	2 000
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		Privé	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	8 092	92	8 000	0	2 000	2 000	2 000	2 000
Activité 16 : Mise en œuvre d'un projet de mise en place de toilettes publiques à Cotonou, Porto-Novo et Parakou	Cotonou, Porto-Novo et Parakou	Budget national	3 000	0	3 000	0	750	750	750	750
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		Privé	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	3 000	0	3 000	0	750	750	750	750
Activité 17 : Réaménagement du Camp Guézo	Cotonou	Budget national	79 350	4 350	75 000	0	25 000	25 000	25 000	0
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		Privé	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	79 350	4 350	75 000	0	25 000	25 000	25 000	0
ACTION n°2: Aménagement du Territoire		Budget national	134 206	22 658	111 548	19 381	24 022	26 772	22 772	18 600

	Toute l'étendue du territoire	PTF	74 087	0	74 087	9 087	30 000	20 000	10 000	5 000
		Privé	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	208 293	22 658	185 635	28 468	54 022	46 772	32 772	23 600
Activité 1 : Appui à la décentralisation	Toute l'étendue du territoire national	Budget national	23 765	5 478	18 287	2 587	4 500	3 800	3 800	3 600
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		Privé	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	23 765	5 478	18 287	2 587	4 500	3 800	3 800	3 600
Activité 2 : Mise en oeuvre de l'Assainissement pluvial des villes secondaires	Porto-Novo, Sémé-Podji, Ouidah, Abomey-Calavi et du Plateau d'Abomey ; Natitingou & Parakou	Budget national	14 479	10 814	3 664	1 364	500	500	500	800
		PTF	69 897	0	69 897	4 897	30 000	20 000	10 000	5 000
		Privé	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	84 375	10 814	73 561	6 261	30 500	20 500	10 500	5 800
Activité 3 : Développement de l'infrastructure géographique de base et du cadastre	Toute l'étendue du territoire national	Budget national	33 978	3 478	30 500	3 500	3 500	7 000	8 000	8 500
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		Privé	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	33 978	3 478	30 500	3 500	3 500	7 000	8 000	8 500
Activité 4 : Renforcement du cadre institutionnel, législatif et réglementaire de l'aménagement du territoire	Toute l'étendue du territoire national	Budget national	913	250	663	113	150	150	150	100
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		Privé	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	913	250	663	113	150	150	150	100
Activité 5 : Renforcement des capacités d'intervention des acteurs du programme	Toute l'étendue du territoire national	Budget national	601	76	525	75	150	100	100	100
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		Privé	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	601	76	525	75	150	100	100	100
Activité 6 : Dotation des communes bénéficiaires du BRIC pour la mise en place des investissements résilients au changement climatique	Allada, Aplahoué, Dassa-Zoumè, Djougou, Kandi, Lokossa & Pobè	Budget national	9 607	1 921	7 686	1 921	1 921	1 921	1 921	0
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		Privé	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	9 607	1 921	7 686	1 921	1 921	1 921	1 921	0
Activité 7 : Appui au renforcement des capacités des communes bénéficiaires du BRIC	Allada, Aplahoué, Dassa-Zoumè, Djougou, Kandi, Lokossa & Pobè	Budget national	3 203	320	2 883	480	801	801	801	0
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		Privé	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	3 203	320	2 883	480	801	801	801	0
Activité 8 : Programme Spécial d'Accélération du Développement de la Commune de Bantè (ProSAD Bantè)	Bantè	Budget national	36 126	320	35 806	3 806	10 000	10 000	7 000	5 000
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		Privé	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	36 126	320	35 806	3 806	10 000	10 000	7 000	5 000

Activité 9 : Projet de construction et de restauration de la route des pêches et de la route des esclaves Cotonou/Ouidah	Cotonou & Ouidah	Budget national	9 534	0	9 534	5 534	2 000	2 000	0	0
		PTF	4 190	0	4 190	4 190	0	0	0	0
		Privé	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	13 724	0	13 724	9 724	2 000	2 000	0	0
Activité 10 : Promotion de l'attractivité et de la compétitivité des territoires à travers les pôles régionaux de développement	Toute l'étendue du territoire national	Budget national	2 000	0	2 000	0	500	500	500	500
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		Privé	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	2 000	0	2 000	0	500	500	500	500
PROGRAMME n°5 : PROGRAMME CONSTRUCTION ET HABITAT (PCH)	Toute l'étendue du territoire national	Budget national	1 148 582	397 915	750 667	126 067	215 733	225 160	133 631	50 077
		PTF	260 113	65 000	195 113	29 225	43 893	48 778	53 677	19 540
		Privé	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	1 408 695	462 915	945 780	155 292	259 627	273 938	187 308	69 616
ACTION n°1: Promotion de logements décents et de matériaux locaux	Toute l'étendue du territoire	Budget national	245 273	90 150	155 123	46 387	38 706	38 706	31 025	300
		PTF	162 415	65 000	97 415	29 225	24 354	24 354	19 483	0
		Privé	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	407 688	155 150	252 538	75 611	63 060	63 060	50 508	300
Activité 1 : Promotion des matériaux locaux	Toute l'étendue du territoire national	Budget national	1 650	150	1 500	300	300	300	300	300
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		Privé	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	1 650	150	1 500	300	300	300	300	300
Activité 2 : Programme de construction de 20 000 logements sociaux et économiques	Chefs lieux de départements et autres grandes villes	Budget national	243 623	90 000	153 623	46 087	38 406	38 406	30 725	0
		PTF	162 415	65 000	97 415	29 225	24 354	24 354	19 483	0
		Privé	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	406 038	155 000	251 038	75 311	62 760	62 760	50 208	0
ACTION n°2: Infrastructures d'accueil des administrations publiques et des populations	Toute l'étendue du territoire	Budget national	831 309	287 765	543 545	71 960	165 028	167 954	91 606	46 997
		PTF	97 698	0	97 698	0	19 540	24 424	34 194	19 540
		Privé	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	929 007	287 765	641 242	71 960	184 567	192 378	125 800	66 536
Activité 1 : Construction du nouveau siège de l'Assemblée Nationale	Porto-Novo	Budget national	23 253	17 000	6 253	250	3 500	2 503	0	0
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		Privé	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	23 253	17 000	6 253	250	3 500	2 503	0	0
Activité 2 : Rénovation des bâtiments administratifs situés le long du boulevard Jean-Paul II (Tour Administrative A et B, Cour d'Appel, Trésor public, MEF, MDC, MIC, TPI, DGI, MAEC, MPME)	Cotonou	Budget national	55 000	0	55 000	11 000	11 000	11 000	11 000	11 000
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		Privé	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	55 000	0	55 000	11 000	11 000	11 000	11 000	11 000
	Cotonou	Budget national	24 424	0	24 424	2 442	6 106	9 770	6 106	0

Activité 3 : Construction du Complexe Hotelier Urbain et Balnéaire		PTF	97 698	0	97 698	0	19 540	24 424	34 194	19 540
		Privé	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	122 122	0	122 122	2 442	25 646	34 194	40 300	19 540
Activité 4 : Construction Cité ministérielle	Cotonou	Budget national	60 500	54 450	6 050	500	3 000	2 550	0	0
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		Privé	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	60 500	54 450	6 050	500	3 000	2 550	0	0
Activité 5: Construction cité administrative et technique d'Abomey-Calavi	Cotonou	Budget national	65 000	19 500	45 500	500	20 000	25 000	0	0
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		Privé	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	65 000	19 500	45 500	500	20 000	25 000	0	0
Activité 6 : Construction cités administratives départementales	Cotonou	Budget national	149 000	29 800	119 200	3 680	17 000	25 000	50 500	23 020
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		Privé	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	149 000	29 800	119 200	3 680	17 000	25 000	50 500	23 020
Activité 7 : Construction cité Défense et sécurité	Cotonou	Budget national	4 500	0	4 500	2 000	2 000	500	0	0
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		Privé	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	4 500	0	4 500	2 000	2 000	500	0	0
Activité 8 : Construction du siège de la Vice-Présidence de la République	Cotonou	Budget national	3 500	350	3 150	3 136	14	0	0	0
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		Privé	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	3 500	350	3 150	3 136	14	0	0	0
Activité 9 : Construction de 155 commissariats et de 11 Directions Départementales de la Police Républicaine	Cotonou	Budget national	58 604	5 860	52 744	0	15 000	30 000	5 500	2 244
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		Privé	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	58 604	5 860	52 744	0	15 000	30 000	5 500	2 244
Activité 10 : Réhabilitation du bâtiment de la Cour Suprême	Cotonou	Budget national	850	213	638	550	88	0	0	0
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		Privé	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	850	213	638	550	88	0	0	0
Activité 11 : Réfection, aménagement et équipement des bâtiments et des villas présidentiels	Cotonou	Budget national	5 000	3 500	1 500	1 000	500	0	0	0
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		Privé	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	5 000	3 500	1 500	1 000	500	0	0	0
Activité 12 : Construction du siège des institutions (CNLS-TP-ARCEP-ARSS-CNE-ARMP)	Cotonou	Budget national	7 000	0	7 000	1 000	2 000	2 000	2 000	0
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0

		Privé	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	7 000	0	7 000	1 000	2 000	2 000	2 000	0
Activité 13 : Construction des sièges : CAA-CDCB-BIIC-SiMAU (CO= 28 000 000 000)	Cotonou	Budget national	28 000	0	28 000	1 000	7 000	7 000	7 000	6 000
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		Privé	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	28 000	0	28 000	1 000	7 000	7 000	7 000	6 000
Activité 14 : Construction de la cité financière	Cotonou	Budget national	7 000	0	7 000	1 000	2 000	2 000	2 000	0
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		Privé	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	7 000	0	7 000	1 000	2 000	2 000	2 000	0
Activité 15 : Aménagement de la plage de Fidrjossè	Cotonou	Budget national	31 473	9 442	22 031	1 000	12 500	8 531	0	0
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		Privé	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	31 473	9 442	22 031	1 000	12 500	8 531	0	0
Activité 16 : Projet de réhabilitation des bâtiments du MPD, du TPI, de la DGB et des archives du MEF (études et travaux)	Cotonou	Budget national	8 000	1 600	6 400	800	2 500	2 100	1 000	0
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		Privé	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	8 000	1 600	6 400	800	2 500	2 100	1 000	0
Activité 17 : Construction du siège de l'INStaD	Cotonou	Budget national	3 705	0	3 705	0	500	2 100	1 000	105
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		Privé	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	3 705	0	3 705	0	500	2 100	1 000	105
Activité 18 : Construction des sièges de l'ANIP, de la DEI, de la CENA et de la Direction des Affaires Consulaires et des Béninois de l'Extérieur (études et travaux).	Cotonou	Budget national	12 000	0	12 000	272	500	2 100	5 000	4 128
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		Privé	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	12 000	0	12 000	272	500	2 100	5 000	4 128
Activité 19 : Assistance à la Maîtrise d'Ouvrage	Cotonou	Budget national	2 500	250	2 250	250	500	500	500	500
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		Privé	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	2 500	250	2 250	250	500	500	500	500
Activité 20 : Construction de la Plateforme agro-alimentaire du Grand Nokoué (marché de gros)	Cotonou	Budget national	126 000	75 600	50 400	7 260	25 000	18 140	0	0
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		Privé	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	126 000	75 600	50 400	7 260	25 000	18 140	0	0
Activité 21 : Construction et de modernisation de 35 marchés urbains et régionaux	Cotonou	Budget national	156 000	70 200	85 800	34 320	34 320	17 160	0	0
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		Privé	0	0	0	0	0	0	0	0

		TOTAL	156 000	70 200	85 800	34 320	34 320	17 160	0	0
ACTION n°3: Promotion des métiers de BTP et protection du patrimoine architectural national	Toute l'étendue du territoire	Budget national	72 000	20 000	52 000	7 720	12 000	18 500	11 000	2 780
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		Privé	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	72 000	20 000	52 000	7 720	12 000	18 500	11 000	2 780
Activité 1 : Construction d'un Quartier Culturel et Créatif en République du Bénin	Cotonou	Budget national	5 000	0	5 000	5 000	0	0	0	0
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		Privé	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	5 000	0	5 000	5 000	0	0	0	0
Activité 2 : Constuction d'un MALL -Galerie - Piscine au stade GMK	Cotonou	Budget national	30 000	12 000	18 000	2 000	5 000	11 000	0	0
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		Privé	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	30 000	12 000	18 000	2 000	5 000	11 000	0	0
Activité 3 : Rénovation du complexe sportif et culturel CPA-UNAFRICA	Cotonou	Budget national	30 000	6 000	24 000	200	5 000	6 500	10 000	2 300
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		Privé	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	30 000	6 000	24 000	200	5 000	6 500	10 000	2 300
Activité 4 : Valorisation du patrimoine architectural national	Cotonou	Budget national	2 000	0	2 000	20	500	500	500	480
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		Privé	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	2 000	0	2 000	20	500	500	500	480
Activité 5 : Réhabilitation des palais royaux	Cotonou	Budget national	5 000	2 000	3 000	500	1 500	500	500	0
		PTF	0	0	0	0	0	0	0	0
		Privé	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTAL	5 000	2 000	3 000	500	1 500	500	500	0

Dans le cadre de l'opérationnalisation des orientations du plan stratégique 2025-2029 du MCVT, il est proposé un plan d'action évalué à **5 617 284,68** millions de Francs CFA, décliné suivant les 5 programmes identifiés au profit du secteur.

VII- MODALITES DE MISE EN ŒUVRE ET CONDITIONS DE SUCCES DU PLAN D'ACTION 2025-2029

Les modalités de mise en œuvre du présent plan stratégique sont axées sur le cadre institutionnel, le dispositif de suivi et de l'évaluation et le mécanisme de financement.

Elles seront suivies des facteurs de succès et de risques envisagés pour une bonne performance du plan à l'horizon 2029.

7.1 Le cadre institutionnel de mise en œuvre du plan

Le dispositif institutionnel mis en place pour conduire le pilotage du plan stratégique 2025-2029 du MCVT repose sur la Direction de la Planification, de l'Administration et des Finances et se veut un cadre renforcé et participatif de suivi et d'évaluation, arrimé à celui du Programme d'Actions du Gouvernement 2021-2026. Ainsi, ce cadre institutionnel est bien conforme aux exigences en la matière au niveau national et permettra une meilleure coordination et une synergie d'actions et de collaboration entre les divers acteurs en charge du suivi et de l'évaluation dudit plan.

De façon concrète, le dispositif retenu est composé de deux (02) niveaux : le niveau stratégique et le niveau opérationnel.

7.1.1 Le niveau stratégique du cadre institutionnel

Le niveau stratégique de mise en œuvre du plan est animé par un bloc constitué de deux ministères centraux (MDC et MEF) et de deux (02) organes de la Présidence de la République (BAI et SG/PR) qui jouent des rôles distincts mais complémentaires. En tant que tel, il constitue l'organe d'orientation et de facilitation de la mise en œuvre du plan. De façon précise :

- ✓ Le Ministère de l'Economie et des Finances est chargé de la programmation et de la mobilisation des ressources ;
- ✓ Le Ministère du Développement chargé de la coordination de l'action gouvernementale s'occupe de la planification, de la coordination et de l'évaluation de la mise en œuvre ;
- ✓ Le Bureau d'Analyse et d'Investigation fait le contrôle de la gouvernance des projets et programmes ;
- ✓ Le Secrétariat Général de la Présidence de la République est chargé de la supervision du dispositif de suivi de la mise en œuvre et de la consolidation des rapports de suivi sectoriels.

7.1.2 Le niveau opérationnel du cadre institutionnel

Le niveau opérationnel est chargé de la mise en œuvre des orientations retenues au niveau stratégique et comprend trois instances : (i) le Comité Sectoriel de Suivi du Plan, ii) la Direction en charge de la Planification et du suivi-évaluation (actuelle DPAF) et iii) les Unités d'Appui aux programmes budgétaires du MCVT.

7.1.2.1 Le Comité Sectoriel de Suivi du Plan (CSS)

Conformément aux dispositions de l'article 9 du DÉCRET n° 2021 - 586 du 10 Novembre 2021 fixant le cadre général de gestion des investissements publics, le CSS veille à la présélection et au suivi technique de la mise en œuvre des projets du ministère. Il est présidé par le

MCVT et est composé du DPAF, des responsables de programmes et des coordonnateurs des projets du ministère.

7.1.2.2 La Direction de la Planification, de l'Administration et des Finances

Selon l'article 10 du décret sus cité, la DPAF coordonne toutes les activités de programmation des projets du ministère, restitue les résultats et les perspectives au Comité de Pilotage et de Suivi-Evaluation pour examen et validation. A ce titre, et nonobstant les dispositions du décret n° 2020- 497 du 07 octobre 2020 portant attributions et modalités de nomination des responsables de programmes, il :

- fait le point régulier de l'exécution physique et financière des projets et programmes de développement ;
- examine les difficultés rencontrées et les solutions préconisées ;
- recense ou inventorie les facteurs ou éléments de perspectives d'évolution des projets/programmes considérés ;
- dresse la liste et la situation des projets du ministère susceptibles d'être inscrits au Programme d'investissement Public ;
- prépare le dossier des projets à soumettre au pré-arbitrage du ministère en charge des Finances.

7.1.2.3 Les Unités d'Appui aux programmes budgétaires du MCVT

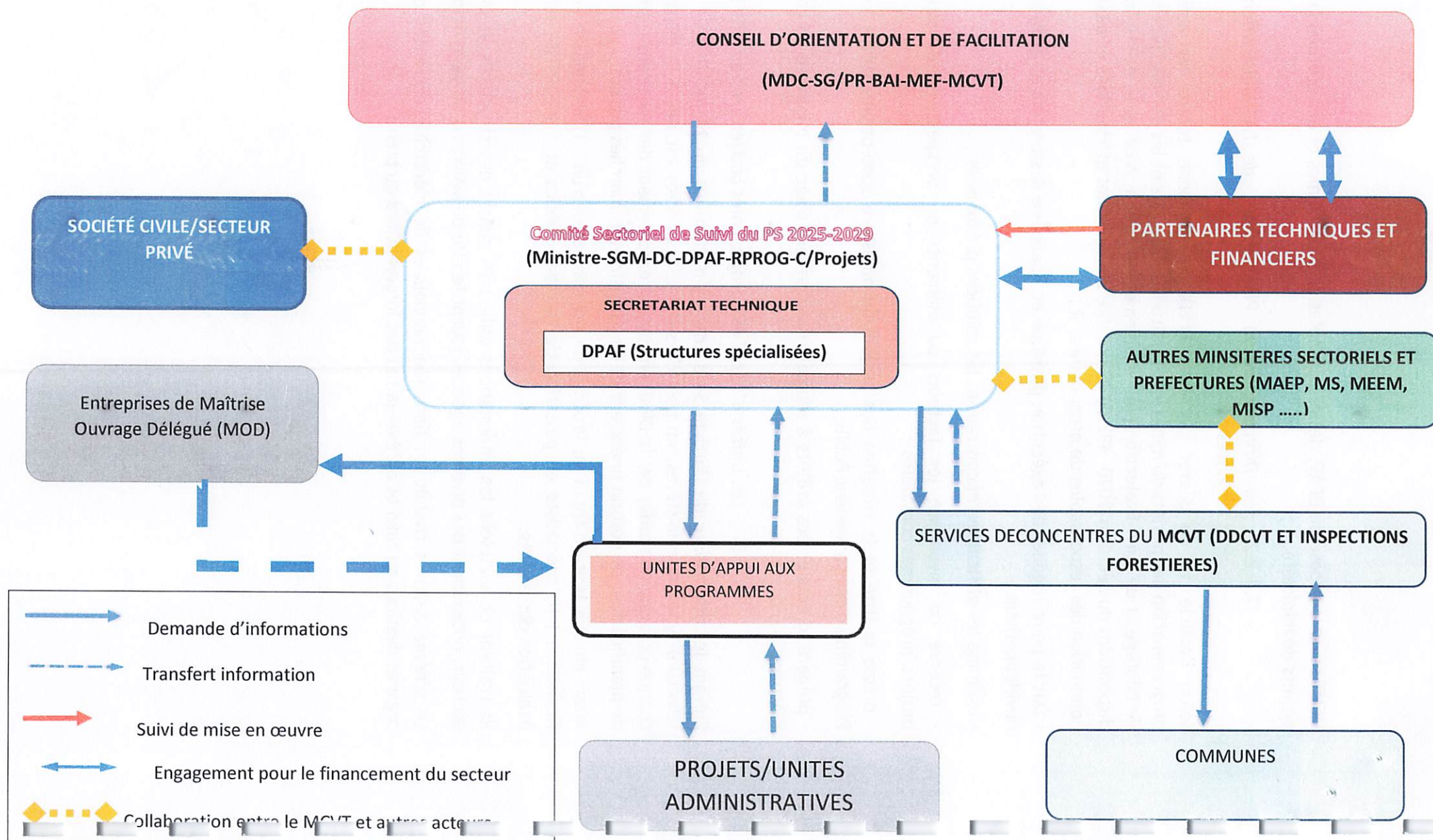
Suivant les dispositions de l'article 54 du décret n° 2021-401 du 28 juillet 2021 fixant la structure-type des ministères, un pool de spécialistes dédiés est mis à la disposition de chaque programme métier par la DPAF en vue du renforcement des fonctions transversales de planification, de gestion financière et de passation des marchés publics.

Ainsi, chaque Unité d'Appui au Programme est composée d'un : i) spécialiste en gestion financière ; ii) spécialiste en passation de marchés publics et ; spécialiste en suivi et évaluation des projets.

Ils traitent et analysent les informations sollicitées auprès des structures et projets du secteur, notamment des diverses agences jouant le rôle de Maîtres d'ouvrage délégué.

Le schéma ci-après traduit les liens fonctionnels et de hiérarchie entre ces différents organes destinés au suivi et à l'évaluation des interventions du plan :

Graphe 13 : Schéma du cadre institutionnel 2025-2029



Il ressort de l'analyse de ce dispositif que la DPAF, en tant qu'organe assurant le secrétariat technique du Comité Sectoriel de Suivi du PS 2025-2029, représente le cœur du dispositif. En effet elle reçoit du Conseil d'Orientation et de Facilitation les orientations nécessaires pour l'opérationnalisation des actions du plan.

Sur la base des informations collectées auprès des différentes structures de mise en œuvre du plan (Unités d'Appui aux Programmes, services déconcentrés du MCVT (DDCVT et IFs) et les communes), elle assure le suivi et la mobilisation des ressources nécessaires auprès des PTFs et le secteur privé.

Par ailleurs, elle facilite la collaboration entre le MCVT et les autres partenaires du secteur dont la société civile.

Enfin, elle coordonne l'élaboration des rapports d'avancement périodiques des projets/programmes qu'elle présente lors des monitorings des documents de Gestion budgétaire, sous la supervision du Comité Sectoriel de Suivi. Ces documents une fois validés, sont transmis aux structures membres du Conseil d'Orientation et de Facilitation.

7.2 Le dispositif de suivi et de l'évaluation du plan

Le dispositif de suivi et de l'évaluation du plan stratégique 2025-2029 du MCVT sera décrit à travers la stratégie de dissémination, le dispositif de suivi et d'évaluation et le cadre de performance du secteur, accompagné des mesures prises pour le renseignement des indicateurs identifiés.

7.2.1 Stratégie de dissémination du plan

Au regard de l'expérience vécue sur l'appropriation du précédent plan stratégique 2018-2022 où moins de 20% des parties prenantes enquêtées n'ont pas une idée précise de son contenu, il importe, dans le cadre de la présente mission, de mettre en place et d'opérationnaliser une stratégie cohérente de dissémination du plan stratégique 2025-2029 du MCVT.

A cette fin, une fois le document adopté par le Conseil des Ministres, un séminaire de direction doit être organisé au profit des responsables de toutes les structures du MCVT pour présenter les nouveaux défis et enjeux du secteur, suivis des grandes orientations du développement pour le prochain quinquennat. L'intérêt est de susciter au niveau des membres du Comité des Directeurs du MCVT, la dissémination du plan stratégique 2025-2029 du MCVT à la base auprès de tout le personnel administratif et technique du secteur. Il devra être suivi, dans un délai d'un mois au plus, d'un atelier national d'appropriation du contenu du même document. Ce dernier réunira les acteurs de l'administration publique, notamment le personnel clé du MCVT, de l'Association Nationale des Communes du Bénin (ANCB) ainsi que des autres départements ministériels connexes au secteur (MS, MEEM, MAEP et MDGL) d'une part et les représentants du secteur privé, de la société civile et des partenaires au développement d'autre part.

La phase active de cette opération de dissémination est celle qui va se dérouler au niveau déconcentré. En effet, suivant un agenda très précis, une tournée de dissémination du plan se fera sous la supervision des préfets de départements, en présence des responsables des structures déconcentrées du MCVT, des maires et leurs secrétaires exécutifs. L'objectif reste

le même, présenter le contenu du plan et susciter l'intérêt des responsables à sa dissémination auprès des autres cadres techniques et communautés à la base.

A l'issue de ces rencontres, le document du plan stratégique 2025-2029 du MCVT accompagné d'un prospectus sur l'avenir du secteur sera distribué à tous les participants.

NB : Le même processus sera dupliqué juste après la revue à mi-parcours du document.

7.2.2 Dispositif de suivi et d'évaluation

A partir du plan d'actions ci-dessus, le Plan stratégique 2025-2029 du MCVT sera décliné en Documents de Programmation Pluriannuelle de Dépenses (DPPD) glissants comprenant les cinq (05) programmes retenus ci-haut. Ces programmes seront dûment élaborés pour faciliter la déclinaison des DPPD en Projets Annuels de Performance (PAP), en Plans de Travail Annuels (PTA), en Plans de Consommation des Crédits (PCC) et en Plans de Passation de Marchés (PPM) assortis de tableaux de bords des indicateurs pour les tranches annuelles de sa mise en œuvre.

Le suivi de l'exécution (processus de passation des marchés, suivi administratif et technique des chantiers ouverts, réception des travaux...) des projets/programmes consistera à s'assurer que les projets et programmes s'exécutent suivant un chronogramme bien établi et que les acteurs rendent compte à travers la production des rapports incluant les indicateurs renseignés suivant le format à proposer.

La mesure des progrès en matière d'amélioration du cadre de vie et des transports se fera à travers une batterie consensuelle d'indicateurs (confère Tableau 18 ci-dessous) en cohérence avec ceux définis dans le PAG 2021-2026, le PND 2018-2025 et l'agenda 2030 relatif aux ODD en vue de rendre compte régulièrement des performances du secteur et d'apporter des mesures correctives en cas d'écarts des réalisations par rapport aux prévisions. La vérification de ces indicateurs sera effectuée sur une base annuelle par les acteurs chargés du suivi du plan stratégique, notamment la DPAF et les pools de spécialistes affectés aux programmes métiers.

L'organisation d'une revue à mi-parcours en 2027 est nécessaire. Cette revue sera l'occasion d'apprécier les insuffisances dudit plan et partant de formuler des recommandations en vue d'améliorer son niveau d'exécution. Une évaluation du plan interviendra à la fin de son exécution. Elle sera l'occasion d'apprécier le niveau d'atteinte des objectifs et de mesurer l'impact de sa mise en œuvre. Les conclusions permettront d'orienter l'élaboration d'un nouveau plan à partir de 2028.

Il est retenu par objectifs stratégiques quelques indicateurs clés en lien avec le PAG 2021-2026, le PND 2018-2025 et les ODD 2030.

7.2.3 Cadre de performance du secteur et mesures prises pour le renseignement des indicateurs retenus

7.2.3.1 Définition du cadre de performance du secteur

Le cadre de performance renseigne sur les valeurs de référence et les valeurs cibles annuelles des indicateurs à partir de 2024, telles que présentées dans le tableau ci-dessous :

Tableau 17 : Cadre de mesure de performance du secteur sur la période 2025-2029

LOGIQUE D'INTERVENTION	INDICATEURS DE PERFORMANCE	MOYENS DE VERIFICATION	SITUATION REFERENCE (2023)	CIBLES INDICATIVES				
				2025	2026	2027	2028	2029
Programme n°1: Pilotage et Soutien des Services (PPSS)								
Objectif général : Améliorer les performances du secteur cadre de vie et transports	Indice d'Efficiencia du PTA	Rapport Annuel de Performance (RAP)	0,85	0,88	0,91	0,95	0,95	0,97
	Indice de satisfaction des usagers	Rapport d'enquête de satisfaction/RAP	7,8	8	8	8,1	8,1	8,3
Objectif stratégique n°1 : Renforcer les capacités institutionnelles, organisationnelles et informationnelles du Ministère	Taux de mise en œuvre des recommandations des missions d'audit/contrôle	RAP	60	65	68	73	77	80
	Délai moyen de passation des marchés publics (jrs)	RAP	200,5	185	170	155	135	110
Objectif stratégique n°2: Améliorer la gestion des ressources humaines, matérielles et financières du ministère	Indice de satisfaction du personnel	RAP	6	7	7,2	7,5	7,8	7,9
	Taux d'exécution du programme de Formations organisées par an (%)	RAP	65	65	70	72	73,5	75
Objectif stratégique n°3 : Améliorer le processus de planification, de programmation et de suivi-évaluation	Taux de renseignement des indicateurs de performance du Ministère	RAP	75	75	78	81	83	85
Objectif stratégique n°4 : Assurer l'assistance technique et l'appui conseil aux Communes	Indice de satisfaction des communes	RAP	8,3	8,5	8,7	8,8	8,8	8,9

Programme n°2 : Environnement, Forêts et Climat								
Objectif général : Contribuer au développement durable à travers une meilleure gestion de l'environnement, des forêts, des ressources naturelles et des changements climatiques	Taux d'émission de gaz à effet de serre	Etude thématique	-635 Gg CO2 eq	- 635 Gg CO2 eq	-1075 Gg CO2 eq	-13500 Gg CO2 eq	-4500 Gg CO2 eq	-20348 Gg CO2 eq
	Superficie de zone côtière reconstituée (ha)	Etude thématique	100	110	125	140	145	150
	Part du sous-secteur forestier dans le PIB (%)	Etude thématique	1,7 (2018)	1,9	2,1	2,3	2,5	2,7
	Surface des terres dégradées, en proportion de la surface terrestre nationale (%)	Etude thématique	5,5	5,5	5,5	5,5	5,5	4,25
Objectif stratégique n°1 : Promouvoir un environnement sain et durable	Taux de recyclage national, tonnes de matériaux recyclés	Enquêtes périodiques INStAD	0,43%	0,45%	0,49%	0,54%	1,1%	1,7%
	Taux de mise en œuvre des recommandations des audits environnementaux externes réalisés par l'ABE auprès des industries	RAP	20	22	26	30	38	42
Objectif stratégique n°2 : Améliorer la résilience des ménages aux changements climatiques	Proportion de ménages exposés aux risques des changements climatiques	Enquêtes périodiques INStAD	61,3%	61,1%	60,6%	60,2%	59,3%	58,4%
Objectif stratégique n°3 : Promouvoir le développement des écosystèmes et l'aménagement des berges	Proportion de la surface maritime couverte par des aires marines protégées	RAP	16,6 %	16,6 %	17,2 %	17,5 %	18,1 %	18,5%
	Longueur de littoral bénéficiant de mesures de lutte contre l'érosion côtière (km)	RAP	35	35	37	42	42	42
	Proportion de zones économiques exclusives nationales gérées en utilisant des approches éco systémiques	RAP	0,7 %	0,7 %	0,7 %	0,75 %	0,85 %	0,9%

Objectif stratégique n°4 : Promouvoir un système résilient de gestion et d'exploitation des espaces forestiers	Proportion de la superficie émergée totale couverte par des zones forestières	RAP	47,4 %	47,4 %	47,8 %	48,5 %	49,2 %	50,42%
	Proportion des sites importants pour la biodiversité terrestre qui sont couverts par des aires protégées	RAP	54,2%	54,2%	54,2%	55,7%	55,7%	55,7%
	Superficie annuelle des plantations forestières réalisées	RAP	145 609	147800	150200	153750	161400	165 100
	Proportion des terres restaurées pour une gestion durable des forêts	RAP	17,7 %	17,7 %	18,2 %	18,2 %	19,7 %	20,55 %
Objectif stratégique n°5 : Assurer la valorisation des services environnementaux, de cartographie et de recherche- actions.	Nombre d'habitants en zone côtière ayant bénéficié d'amélioration de ses moyens de subsistance	RAP	4060	5500	6700	11000	11950	12730
Programme 3: Infrastructures et Services de Transports								
Objectif général : Améliorer les infrastructures et services de transport pour soutenir la croissance économique et le bien-être social	Proportion de la population rurale vivant à moins de 2 km d'une route praticable toute l'année	RAP	37,1%	38%	38,4%	41%	44,5%	46,8%
Objectif stratégique n°1 : Assurer la préservation et la modernisation du réseau routier	Linéaire de routes bitumées construites ou réhabilitées (km)	RAP	1737,29 (2016-2023)	1950	2100	2760	2915	3239
Objectif stratégique n°2 :	Proportion de pistes rurales aménagées ou couramment entretenues	RAP	ND					

Désenclaver les zones de production et les localités rurales								
Objectif stratégique n°3 : Développer des services de transport routier performants	Taux de mortalité des accidents	RAP	20,46%					
Objectif stratégique n°4 : Développer des infrastructures et des services du transport maritime et fluvio-lagunaire	Taux d'immatriculation de la flotte de transport fluvio-lagunaire	RAP						
	Trafic passagers sur les cours et plans d'eau	RAP	12 989	13 000	13 500	14 000	14 700	15 500
	Pourcentage de voies d'eau aménagées mises en service pour le transport fluvio lagunaire	RAP	28,6%	28,6%	28,6%	30,11	30,11%	30,11%
	Attente en rade (en heure)	Rapport d'activité du PAC	30,4	30	30	29	29	28
	Séjour à quai (en heure)	Rapport d'activité du PAC	64,7	64,2	64	62	61	60
	Trafic marchandises (en tonnes)	Rapport d'activité du PAC	12.017.138 (Année : 2022)	11500000	12300000	14000000	14500000	15000000
	Trafic conteneurs (en EVP)	Rapport d'activité du PAC	501895	502300	505000	530000	570000	600000
Objectif stratégique n°5 : Moderniser le transport aérien et assurer la sûreté et la sécurité de l'aviation civile	Trafic aérien passagers	RAP	554.833	565000	580000	650000	720000	850.000
Programme n°4: Villes et Territoires Durables (PVTD)								

Objectif général : Contribuer à l'attractivité et la compétitivité des établissements humains à travers l'aménagement du territoire au Bénin	Taux d'accès des populations aux services urbains de base	Enquêtes périodiques INStaD	44,5%	45,8%	45,8%	48%	49,5%	51%
	Proportion de personnes protégées contre les inondations en milieu urbain (PPCI)	Enquêtes périodiques INStaD	11%	13%	16%	17,8%	19,2%	21,5%
Objectif stratégique n°1 : Améliorer la gouvernance urbaine au Bénin	Nombre de noyaux de communes bénéficiaires d'ortho photos à grande échelle pour la mise en place du cadastre national	RAP	27	31	34	37	38	40
Objectif stratégique n°2 : Promouvoir des villes durables à travers l'aménagement du territoire	Linéaire de collecteurs construits ou réhabilités (ml)	RAP	69.500	69.800	72.300	130.400	130400	249.500
	Linéaire de voies urbaines aménagées (ml)	RAP	454400	454700	455000	510000	835000	840000
	Nombre de bassins aménagés pour la réception des eaux pluviales	RAP	37	39	45	53	68	75
Programme n°5: Construction et Habitat (PCH)								
Objectif général : Promouvoir l'offre de bâtiments administratifs et de logements économiques et sociaux à moindre coût pour le plus grand nombre	Proportion de la population urbaine vivant dans des quartiers de taudis, des implantations sauvages ou des logements inadéquats	Enquêtes périodiques INStaD	6,1 %	6,1 %	6,1 %	5,5 %	5,2 %	4%
Objectif stratégique n°1 : Promouvoir l'offre de logements décentes aux populations à faible revenu	Taux de couverture des besoins en logements décentes (%)	RAP	0,28	0,28	0,48	0,55	1,2	1,44
	Nombre de permis de construire délivrés	RAP	3324	3372	3401	3585	3700	4000

Objectif stratégique n°2 : Renforcer le patrimoine immobilier de l'Etat	Nombre de bâtiments publics nouvellement construits, réhabilités ou rénovés	RAP	27	27	29	33	37	42
--	---	-----	----	----	----	----	----	----

Source : Etude de base réalisée par l'INStAD en 2023 sur les indicateurs ODD et PND du MCVT et étude d'opérationnalisation des indicateurs ODD et PND du secteur, réalisée en 2022.

7.2.3.2 Dispositions prises pour le renseignement des indicateurs retenus

La question des indicateurs liés au secteur "cadre de vie et transports" a longtemps fait polémique, au regard de leur sensibilité et surtout de leur complexité qui ont amené les acteurs à prendre des dispositions les plus efficaces et les plus pérennes.

En effet, en dehors des annuaires statistiques dont la production est devenue régulière depuis 2020, il s'est avéré important pour un bon suivi de la mise en œuvre du Programme d'Actions du Gouvernement 2021-2026, d'initier le projet d'opérationnalisation du système d'informations statistiques du MCVT. Le but visé à travers cette initiative est de mettre en œuvre la stratégie de développement de la statistique du secteur cadre de vie et transports 2021-2025.

L'un des résultats majeurs de ce projet est la réalisation par l'Institut National de la Statistique et de la Démographie (INStAD) en 2023, de l'étude de base sur les indicateurs ODD et PND relevant du MCVT, dans le cadre du partenariat technique liant ces deux entités. En effet, vingt (20) indicateurs ODD et PND provenant des cibles prioritaires par le Bénin ont désormais leurs valeurs de base. Et selon les recommandations formulées à l'issue de cette étude, ces indicateurs seront évalués périodiquement à travers des enquêtes ou études spécifiques qui seront confiées à l'INStAD dans le cadre dudit partenariat.

Par ailleurs, grâce à l'appui du Projet de Renforcement de capacités des Points Focaux des AME, financé par le FVC et le Bénin, il a été mis en place un Système d'informations des Statistiques Environnementales du Bénin (SISEB). Pour le rendre opérationnel, un Protocole d'accord N°047/MCVDD/DC/SGM/DPAF/DGEC/COORD-PRC/SA du 16 Février 2022 en vue de la collecte et du partage des données sur les statistiques environnementales au Bénin entre le MCVT et les autres ministères connexes au secteur a été établi. Avec la formation des acteurs techniques de ces ministères sur l'exploitation du Cadre de Développement des Statistiques Environnementales (CDSE) élaboré par l'ONU Environnement, le besoin d'extension de la plateforme à d'autres indicateurs du secteur, notamment ceux liés aux ODD et au PND a été pris en compte. Actuellement, la plateforme est en cours de révision pour intégrer d'autres modules complémentaires, notamment l'interopérabilité avec d'autres systèmes d'information pertinents.

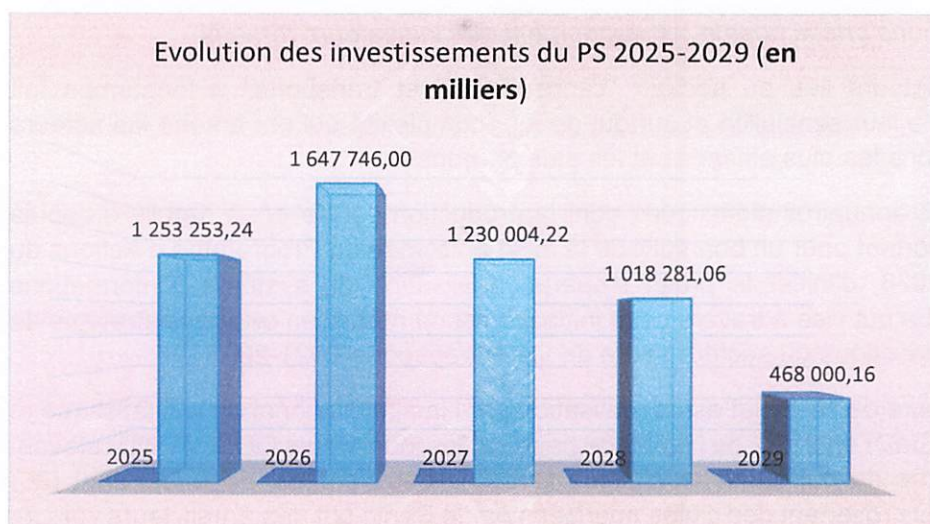
De telles dispositions méritent d'être renforcées à travers la mise en œuvre du présent plan.

7.3 Le mécanisme de financement du plan stratégique

7.3.1 Schéma de financement du plan

Les ressources financières projetées sur le quinquennat sont estimées à 5 617 284,68 millions de F CFA, comme mentionné ci-haut, avec une part importante des ressources intérieures (3 521 236,95 millions de F CFA), soit 62,69 % du coût global du plan (Confère plan d'actions).

La 2^{ème} année de mise en œuvre connaît le plus grand investissement du plan (1 647 746 millions de FCFA), soit 29,33 %, suivi de la 1^{ère} (22,31%) et de la 3^{ème} (21,90 %), comme le montre la figure ci-dessous.



Source : Réalisé à partir des données du plan d'actions quinquennal

Il en ressort un gap de plus de 37% qu'il faut rechercher à travers une stratégie bien adaptée. En effet, l'expérience de mobilisation des ressources pour le financement des plans stratégiques précédents du MCVT, à travers les projets phares du PAG, a montré l'ascendance des ressources intérieures sur budget national qui ont chaque année d'ailleurs, pris le dessus sur celles des partenaires techniques et financiers classiques. Par contre, le partenariat public-privé n'a pas été trop dynamisé au cours de la période de référence.

7.3.2 Stratégies de financement du plan

La disponibilité de ressources financières dans les proportions requises et au temps opportun, est le principal déterminant de la mise en œuvre réussie de tout plan d'actions. Au regard de la sensibilité du présent plan, des stratégies appropriées doivent être développées au niveau de l'ensemble des acteurs du secteur afin de mobiliser effectivement les ressources nécessaires à son financement.

De façon opérationnelle et au regard des performances enregistrées dans la mobilisation des ressources PPP pour la mise en œuvre du PAG 1, il va falloir exploiter au mieux, tout le mécanisme relatif à la Loi n° 2016-24 portant cadre juridique du Partenariat Public-Privé en République du Bénin afin de tirer meilleur profit de sa mise en application dans le cadre de l'exécution des projets structurants du secteur. De même, il faut dynamiser le Groupe Thématique Cadre de Vie et Transports (GTCVT) afin qu'il devienne réellement un creuset idéal de partenariat, de réflexion stratégique et de mobilisation de ressources au profit de la mise en œuvre du présent plan stratégique. Dans cette perspective, l'arrêté n°050/MCVDD/DC/SGM/DAF/DPP/SC/SA du 24 avril 2017 portant Attributions, Organisation et Fonctionnement du GTCVDD devra être actualisé avec une proposition de sous-groupes techniques et de nouveaux acteurs plus engagés.

Etant donné que les AME constituent des instruments privilégiés de mobilisation de financements durables et innovants, il s'avère impérieux de renforcer le mécanisme de suivi de la mise en œuvre de ces derniers. En effet, les points focaux doivent être amenés à produire

des rapports périodiques et au besoin, organiser des revues périodiques entre acteurs pour apprécier la qualité de ces documents.

Il faudra prendre les dispositions idoines pour renforcer le Fonds National pour l'Environnement et le Climat (FNEC), au regard du rôle important qu'il pourra jouer dans le cadre de mobilisation de financement innovant. En effet, le FNEC se veut être une dynamique nationale rentable pour le bien-être des ménages, en matière de mobilisation de ressources vertes, de réparation de préjudices environnementaux, de réponses aux urgences climatiques, de financement et d'accompagnement des initiatives durables sur le milieu de vie, les modes de consommation/production et sur le niveau de conscience environnementale des populations. A cet effet, il faudrait soutenir le dispositif de mobilisation des ressources intérieures de ce fonds et de mieux s'organiser pour capter davantage de financements innovants, surtout que l'accréditation du FNEC aux deux grands mécanismes financiers (FVC et FA) expire respectivement en 2024 et en 2025.

7.4 Principaux facteurs de succès et de risques

En nous fondant sur les expériences et acquis du dispositif de suivi-évaluation existant au sein du MCVT, pour que les résultats envisagés soient effectivement atteints à la fin du prochain quinquennat, il importe d'œuvrer pour que les conditions ci-après soient réunies. Il s'agit de:

- Renforcement des capacités des acteurs à travers :
 - i) le recrutement du personnel qualifié en nombre suffisant;
 - ii) l'élaboration et la mise en œuvre effective du plan de formation,
- Appui institutionnel aux structures par le biais de :
 - i) l'informatisation de toutes les interventions du secteur,
 - ii) l'instauration d'un manuel de procédures de gestion des activités,
 - iii) le renforcement en matériels de tous les acteurs du dispositif de suivi-évaluation ;
- une bonne utilisation du personnel existant en tenant compte de l'adéquation profil-poste et mettre en place un système de collecte, de dématérialisation et d'archivage dans tous les sous-secteurs ;
- Esprit d'anticipation et de pro-activité de la part des responsables de structures et coordonnateurs de projets en ce qui concerne l'élaboration et la mise en œuvre des Plans de passation des Marchés Publics et des dossiers d'opérationnalisation (DAO, DP,...);
- Disponibilité des études de faisabilité des projets à soumettre aux partenaires au développement ;
- Promotion du partenariat public-privé ;
- Meilleure régulation du SIGFP au profit des interventions du secteur ;
- Développement d'une meilleure collaboration et d'un bon partenariat avec les partenaires au développement.

Par ailleurs, les acteurs doivent veiller constamment à la mitigation des risques liés à l'extrémisme violent et à l'accentuation des préoccupations liées au dérèglement climatique, la fuite des cerveaux du ministère vers les agences, le vieillissement du personnel.

CONCLUSION

Le contexte d'élaboration du présent plan stratégique justifie davantage son intérêt et l'attention soutenue que les divers acteurs opérationnels du secteur doivent lui accorder en tant que document d'orientation en matière d'amélioration du cadre de vie et de promotion d'un système de transports propre et plus productif sur le prochain quinquennat. Il trace ainsi le cadre stratégique d'intervention du secteur pour l'instauration d'une gestion axée sur les résultats. A cet égard, le plan stratégique du ministère met en exergue sa vision et ses orientations à moyen terme ainsi que les axes stratégiques sur lesquels reposeront les programmes et projets à mettre en œuvre. Il décrit aussi le mécanisme institutionnel de collaboration entre les différents acteurs clés ainsi que le mode opératoire de sa mise en œuvre.

Pour assurer la mise en œuvre efficace de ce plan stratégique, il importe de réunir certaines conditions, notamment la disponibilité des ressources humaines de qualité et en nombre requis, l'esprit d'anticipation et de pro-activité des acteurs, la redevabilité des acteurs face aux responsabilités.

BIBLIOGRAPHIE

- 1) Guide Méthodologique d'élaboration des politiques et stratégies sectorielles adopté en Conseil des Ministres en février 2020 ;
- 2) Le Plan stratégique 2018-2022 de l'ex-MCVDD et les différents rapports de mission de son évaluation (à mi-parcours et finale) ;
- 3) Le Plan stratégique 2014-2018 de l'ex-MIT
- 4) Bilan du PAG 2016-2021 et PAG 2021-2026 ;
- 5) Agenda 2030 ; décembre 2015
- 6) Bénin Alafia 2025, 2000 ;
- 7) Plan National de Développement (PND) 2018-2025
- 8) Programme de Croissance pour le Développement Durable (PC2D) 2018-2021 ;
- 9) les Documents de Programmation Pluriannuelle des Dépenses (DPPD) de 2017 à 2022 et leurs outils d'opérationnalisation (PTA, PPM et budgets classiques) ;
- 10) Rapports annuels de performance de 2017 à 2022 ;
- 11) Conventions des Nations Unies sur l'Environnement ratifiées par le Bénin ;
- 12) Politique nationale sur l'environnement 2014-2025 ;
- 13) Politique nationale sur les changements climatiques, 2021-2030
- 14) Agenda spatial du Bénin, 2013 ;
- 15) Politique nationale sur les changements climatiques, 2021-2030
- 16) Bilan Commun Pays du Système des Nations Unies, 2021 ;
- 17) Déclaration de Politique foncière au Bénin, 2010 ;
- 18) Plan stratégique de développement 2014-2018 du Port ;
- 19) Projet de politique nationale de sécurité routière 2019-2030 au Bénin ;
- 20) Schéma Directeur des systèmes d'information, 2023 ;
- 21) Politique de sécurité des systèmes d'information, 2023 ;
- 22) Connecter les personnes et les marchés pour transformer l'économie : **mémoire économique du Bénin 2.0**, Banque Mondiale ;
- 23) Rapport de diagnostic sur les Politiques de mobilité et d'accessibilité durables dans les villes du Bénin, 2019 ;
- 24) Politique Forestière du Bénin 2023-2032 ;
- 25) Plan de Contingence Inter-Agences du SNU au Bénin ;
- 26) Plan national d'adaptation sur les changements climatiques du Bénin, 2022 ;
- 27) Stratégie Nationale de mise en œuvre au Bénin de la CCNUCC ;
- 28) Stratégie Nationale et le Plan d'Action pour la Conservation de la Diversité Biologique ;
- 29) Stratégie Nationale de Conservation et de Gestion des Aires Protégées 2009-2020 ;
- 30) Stratégie de développement à faible intensité de carbone et résilient aux changements climatiques 2016-2025 ;
- 31) Stratégie nationale de Développement Durable ;
- 32) Stratégie nationale de conservation et de gestion des réserves de faune 2011-2020 ;
- 33) Plan d'Action de Gestion Intégrée des Ressources en Eau (PANGIRE), 2011-2015 ;
- 34) Politique Nationale de Prévention et de Gestion Intégrée des Catastrophes 2016-2030 ;
- 35) Recherche sur divers sites, notamment Google.

ANNEXES

ANNEXE 1 : Cadres logiques des programmes du plan

PROGRAMME N° 1: PILOTAGE ET SOUTIEN AUX SERVICES DU MCVT (PPSS)			
LOGIQUE D'INTERVENTION	INDICATEURS DE PERFORMANCE	MOYENS DE VERIFICATION	HYPOTHESES/CONDITIONS CRITIQUES
Objectif général : Améliorer les performances du secteur cadre de vie et transports	Indice d'Efficiencia du PTA	Rapport Annuel de Performance (RAP) du PPSS	-Disponibilité des ressources humaines, financières, matérielles et informationnelles de qualité ; -Meilleure coordination des interventions entre les structures centrales et déconcentrées du ministère ; -Meilleure coordination entre les acteurs étatiques et les acteurs non étatiques
	Indice de satisfaction des usagers	Rapport d'enquête de satisfaction/RAP	
Objectif spécifique n° 1 : Renforcer les capacités institutionnelles, organisationnelles et informationnelles du Ministère	Délai moyen de passation des marchés publics (jrs)	Rapport Annuel de Performance (RAP) du PPSS	
Objectif spécifique n° 2 : Améliorer la gestion des ressources humaines, matérielles et financières du ministère	Indice de satisfaction du personnel	Rapport Annuel de Performance (RAP) du PPSS	
Objectif spécifique n° 3 : Améliorer le processus de planification, de programmation et de suivi-évaluation	Taux de renseignement des indicateurs de performance du Ministère	Rapport Annuel de Performance (RAP) du PPSS	
Objectif spécifique n° 4 : Assurer l'assistance technique et l'appui conseil aux Communes	Indice de satisfaction des communes	Rapport Annuel de Performance (RAP) du PPSS	Disponibilité des ressources humaines, financières, matérielles et informationnelles de qualité
Résultat 1.1 : le pilotage stratégique du secteur s'est amélioré	Taux de mise en œuvre des recommandations des missions d'audit/contrôle	Rapport d'activité de l'IGM	
Résultat 1.2 : L'Administration du MCVT dispose d'un système informatique numérisé et performant	Nombre d'outils de digitalisation fonctionnel	Rapport d'activité de la DSI	
Résultat 2-1 : L'administration du MCVT dispose des qualités et des compétences qui s'adaptent de plus en plus aux évolutions professionnelles,	Taux d'exécution du programme de Formations organisées par an (%)	Rapport d'activité de la DPAF	

techniques et scientifiques du moment.			
Résultat 3-1 : Le système de planification et de suivi-évaluation est amélioré	Taux de mise en œuvre des recommandations des tournées de SE	Rapport d'activité de la DPAF	
Résultat 4-1 : L'appui à la déconcentration et à la décentralisation est assuré	Nombre de communes appuyées	Rapport d'activité des DDCVT	Meilleure coordination entre les structures centrales et déconcentrées du ministère

PROGRAMME N°2 : ENVIRONNEMENT, FORETS ET CLIMAT			
LOGIQUE D'INTERVENTION	INDICATEURS DE PERFORMANCE	MOYENS DE VERIFICATION	HYPOTHESES/CONDITIONS CRITIQUES
Objectif général : Contribuer au développement durable à travers une meilleure gestion de l'environnement, des forêts, des ressources naturelles et des changements climatiques	Taux d'émission de gaz à effet de serre	Etude thématique	- Stabilité politique et sécuritaire dans la région et dans le monde ; - La population béninoise devient éco citoyen et les acteurs étatiques et non étatiques, prennent effectivement conscience des enjeux liés à l'environnement ; - Disponibilité des ressources humaines, financières, matérielles et informationnelles de qualité
	Superficie de zone côtière reconstituée (ha)	Etude thématique	
	Part du sous-secteur forestier dans le PIB (%)	Etude thématique	
	Surface des terres dégradées, en proportion de la surface terrestre nationale (%)	Etude thématique	
Objectif spécifique n°1 : Promouvoir un environnement sain et durable	Taux de recyclage national, tonnes de matériaux recyclés	Enquêtes périodiques INStaD	
Objectif spécifique n°2 : Améliorer la résilience des ménages aux changements climatiques	Proportion de ménages exposés aux risques des changements climatiques	Enquêtes périodiques INStaD	
Objectif spécifique n°3 : Promouvoir le développement des écosystèmes et l'aménagement des berges	Proportion de la surface maritime couverte par des aires marines protégées	Rapport Annuel de Performance (RAP) du PEFC	
	Proportion de zones économiques exclusives nationales gérées en utilisant des approches éco systémiques	Rapport Annuel de Performance (RAP) du PEFC	
Objectif spécifique n°4 : Promouvoir un système résilient de	Proportion de la superficie émergée totale couverte par des zones forestières	Rapport Annuel de Performance (RAP) du PEFC	

gestion et d'exploitation des espaces forestiers	Proportion des sites importants pour la biodiversité terrestre qui sont couverts par des aires protégées	Rapport Annuel de Performance (RAP) du PEFC	La population béninoise devient éco citoyen et les acteurs étatiques et non étatiques, prennent effectivement conscience des enjeux liés à l'environnement
	Proportion des terres restaurées pour une gestion durable des forêts	Rapport Annuel de Performance (RAP) du PEFC	
Objectif spécifique n°5 : Assurer la valorisation des services environnementaux, de cartographie et de recherche- actions.	Nombre d'habitants en zone côtière ayant bénéficié d'amélioration de ses moyens de subsistance	Rapport Annuel de Performance (RAP) du PEFC	Disponibilité des ressources humaines, financières, matérielles et informationnelles de qualité
Résultat 1.1 : Les béninois vivent dans un environnement sain et durable	Taux de mise en œuvre des recommandations des audits environnementaux externes réalisés par l'ABE auprès des industries	Rapport d'activité de la DGEC	La population béninoise devient éco citoyen et les acteurs étatiques et non étatiques, prennent effectivement conscience des enjeux liés à l'environnement
Résultat 2.1 : La résilience des populations face aux effets des changements climatiques au Bénin s'est renforcée	Nombre de femmes bénéficiant de l'adoption de moyens de subsistance diversifiés et résilients au climat	Rapport d'activité de la DGEC	La population béninoise devient éco citoyen et les acteurs étatiques et non étatiques, prennent effectivement conscience des enjeux liés à l'environnement
Résultat 3.1 : La zone littorale est valorisée par sa protection et les berges et cours d'eau sont préservés et transformés en des sites touristiques attractifs	- Superficie de berges des cours d'eau reboisées (En hectare) ; - Longueur de littoral bénéficiant de mesures de lutte contre l'érosion côtière (km)	Rapport d'activité de la DGEC	Disponibilité des ressources humaines, financières, matérielles et informationnelles de qualité
Résultat 4.1 : Les aires protégées et les terroirs du Bénin sont gérés durablement	Superficie annuelle des plantations forestières réalisées	Rapport d'activité de la DGEFC	La population béninoise devient éco citoyen et les acteurs étatiques et non étatiques, prennent effectivement conscience des enjeux liés à l'environnement
Résultat 5.1 : Les services écosystémiques sont promus	Taux d'accroissement des revenus des populations riveraines tirés de l'exploitation des Produits Forestier Non Ligneux (miel et karité)	Rapport d'activité de la DGEFC	

Programme 3: Infrastructures et Services de Transports (PIT)			
LOGIQUE D'INTERVENTION	INDICATEURS DE PERFORMANCE	MOYENS DE VERIFICATION	HYPOTHESES/CONDITIONS CRITIQUES
Objectif général : Améliorer les infrastructures et services de transport pour soutenir la croissance économique et le bien-être social	Proportion de la population rurale vivant à moins de 2 km d'une route praticable toute l'année	Rapport Annuel de Performance (RAP) du PIT	-Fort engagement national et international en faveur du développement durable -Stabilité politique et sécuritaire dans la région et dans le monde ; -Meilleure coordination des interventions entre les acteurs étatiques et les acteurs non étatiques -Meilleure coordination entre les structures centrales et déconcentrées du ministère
Objectif spécifique n°1 : Assurer la préservation et la modernisation du réseau routier	Indice d'état du réseau routier	Rapport Annuel de Performance du PIT	
Objectif spécifique n°2 : Désenclaver les zones de production et les localités rurales	Proportion de pistes rurales aménagées ou couramment entretenues	Rapport Annuel de Performance du PIT	
Objectif spécifique n°3 : Développer des services de transport routier performants	Taux de mortalité des accidents	Rapport Annuel de Performance du PIT	
Objectif spécifique n°4 : Développer des infrastructures et des services du transport maritime et fluvio-lagunaire	Taux d'immatriculation de la flotte de transport fluvio-lagunaire	Rapport Annuel de Performance du PIT	
	Trafic passagers sur les cours et plans d'eau	Rapport Annuel de Performance du PIT	
	Pourcentage de voies d'eau aménagées mises en service pour le transport fluvio lagunaire	Rapport Annuel de Performance du PIT	
	Attente en rade (en heure)	Rapport d'activité du PAC	
	Séjour à quai (en heure)	Rapport d'activité du PAC	
	Trafic marchandises (en tonnes)	Rapport d'activité du PAC	
	Trafic conteneurs (en EVP)	Rapport d'activité du PAC	
Objectif spécifique n°5 : Moderniser le transport aérien et assurer la sûreté et la sécurité de l'aviation civile	Trafic aérien passagers	Rapport Annuel de Performance du PIT	
Résultat 1-1 : Les liaisons routières sont modernisées	Linéaire de routes bitumées construites ou réhabilitées (km)	Rapport d'activité de la DTTA	- Disponibilité des ressources humaines, financières, matérielles et informationnelles de qualité ; - Stabilité politique et sécuritaire dans la
Résultat 2-1 : les zones de production et les localités rurales sont désenclavées	- Linéaire de pistes rurales aménagées ou réhabilitées (km) ; - Proportion de pistes rurales aménagées ou	Rapport d'activité de la DTTA	

	couramment entretenues		région et dans le monde
Résultat 3-1 : Les capacités des acteurs de la chaîne de transport sont renforcées	Le nombre de séances de renforcement de capacités organisées	Rapport d'activité de la DTTA	
Résultat 4-1 : La plateforme portuaire est dotée de tous les outils nécessaires pour sa performance	-Temps de séjour des navires à quai ; -Temps de passage des marchandises au port	Rapport d'activité de la DTTA	
Résultat 5-1 : Le dispositif de sécurité et de sûreté aéroportuaires est renforcé	Taux de conformité avec les normes OACI en matière de sécurité	Rapport d'activité de la DTTA	

Programme n° 4: Villes et Territoires Durables (PVTD)			
LOGIQUE D'INTERVENTION	INDICATEURS DE PERFORMANCE	MOYENS DE VERIFICATION	HYPOTHESES/CONDITIONS CRITIQUES
Objectif général : Contribuer à l'attractivité et la compétitivité des établissements humains à travers l'aménagement du territoire au Bénin	Taux d'accès des populations aux services urbains de base	Enquêtes périodiques INStAD	- Stabilité politique et sécuritaire dans la région et dans le monde ; -Disponibilité des ressources humaines, financières, matérielles et informationnelles de qualité ; - Meilleure coordination des interventions entre les acteurs étatiques et les acteurs non étatiques ; - Meilleure coordination des interventions entre les structures centrales et déconcentrées du ministère
	Proportion de personnes protégées contre les inondations en milieu urbain (PPCI)	Enquêtes périodiques INStAD	
Objectif spécifique n°1 : Améliorer la gouvernance urbaine au Bénin	Nombre de noyaux de communes bénéficiaires d'ortho photos à grande échelle pour la mise en place du cadastre national	RAP du PVTD	
Objectif spécifique n°2 : Promouvoir des villes durables à travers l'aménagement du territoire	Linéaire de collecteurs construits ou réhabilités (ml)	RAP du PVTD	
	Linéaire de voies urbaines aménagées (ml)	RAP du PVTD	
	Nombre de bassins aménagés pour la réception des eaux pluviales	RAP du PVTD	
Résultat 1-1 : La qualité des établissements humains est améliorée par un aménagement cohérent et le relèvement du niveau d'équipements et d'infrastructures	- Linéaire de voies pavées/bitumées construites ; - Linéaire de collecteurs construits/réhabilités	RAP du PVTD	-Disponibilité des ressources humaines, financières, matérielles et informationnelles de qualité ; - Meilleure coordination des interventions entre les structures centrales et déconcentrées du ministère
Résultat 2-1 : La promotion des villes et territoires durables est assurée par l'émergence des pôles de développement	- Nombre de repère de nivellement installés ; - Nombre de bornes géodésiques de 2^{ème} ordre	RAP du PVTD	

Programme n°5 : Construction et Habitat (PCH)			
LOGIQUE D'INTERVENTION	INDICATEURS DE PERFORMANCE	MOYENS DE VERIFICATION	HYPOTHESES/CONDITIONS CRITIQUES
Objectif général : Promouvoir l'offre de bâtiments administratifs et de logements économiques et sociaux à moindre coût pour le plus grand nombre	Proportion de la population urbaine vivant dans des quartiers de taudis, des implantations sauvages ou des logements inadéquats	Enquêtes périodiques INStAD	-Fort engagement national et international en faveur du développement durable ; -Disponibilité des ressources humaines, financières, matérielles et informationnelles de qualité ; -Meilleure coordination des interventions entre les structures centrales et déconcentrées du ministère
Objectif spécifique n°1 : Promouvoir l'offre de logements décents aux populations à faible revenu	Taux de couverture des besoins en logements décents (%)	RAP du PCH	-Disponibilité des ressources humaines, financières, matérielles et informationnelles de qualité ; - Meilleure coordination entre les acteurs étatiques et les acteurs non étatiques ; - Meilleure coordination des interventions entre les structures centrales et déconcentrées du ministère
	Nombre de permis de construire délivrés	RAP du PCH	
Objectif spécifique n°2 : Renforcer le patrimoine immobilier de l'Etat	Nombre de bâtiments publics nouvellement construits, réhabilités ou rénovés	RAP du PCH	
Résultat 1-1 : Des logements décents sont offerts dans une dynamique de promotion des matériaux locaux	Nombre de ménages à faible revenu ayant accès aux logements construits par l'Etat	Rapport d'activité de la DGCH	- Disponibilité des ressources humaines, financières, matérielles et informationnelles de qualité ; - Meilleure coordination entre les acteurs étatiques et les acteurs non étatiques ; - Meilleure coordination des interventions entre les structures centrales et déconcentrées du ministère
Résultat 2-1 : Le patrimoine immobilier de l'Etat s'est renforcé	Nombre de bâtiments (administratifs, sociocommunautaires et touristiques) construits par l'Etat	Rapport d'activité de la DGCH	
Résultat 2-2 : Les métiers de BTP sont promus	Nombre d'entreprises catégorisées	Rapport d'activité de la DGCH	

ANNEXE 2 : Termes de Référence

I. CONTEXTE ET JUSTIFICATION

L'ex- MCVDD a élaboré en 2017 son plan stratégique qui couvre la période 2018-2022 avec l'avantage de fédérer les interventions contenues dans les différentes politiques sectorielles et de susciter leurs synergies pour des investissements innovants dans le secteur. Adopté en Conseil des Ministres du 22 août 2018 suivant le Relevé n°27/PR/SGG/REL/Ord, ce plan est en parfaite cohérence avec le Programme d'Actions du Gouvernement 2016-2021. Il a également servi de cadre de référence aux interventions du secteur relatives aux ODD. En effet, l'agenda 2030 des ODD accorde un privilège à la dimension environnementale à travers les ODD 11 à 15 et en partie au niveau des ODD 2-3-6-7-8-9 liés respectivement aux secteurs de l'agriculture, de l'eau et assainissement, du tourisme, de l'énergie et des transports.

Ce document étant venu à terme, les dispositions nécessaires ont été prises au cours de l'exercice budgétaire 2022 pour rendre disponible au sein du secteur, un nouveau plan stratégique sur la période 2023-2027. En effet, l'atelier national de validation de ce document a eu lieu le 26 décembre 2022 et les observations/amendements ou commentaires des participants ont été pris en compte par les consultants avec l'appui de la DPAF avant de le soumettre à l'approbation du Ministère en charge du développement.

Mais, par lettre n°117/MDC/DC/SGM/DGPD/DPPS/SP-c du 05 mai 2023, l'avis technique du ministère en charge du développement indiquait parmi ses observations, la prise en charge du volet transports qui s'est ajouté aux attributions du MCVDD, au regard du remaniement ministériel intervenu, le 17 avril 2023 consacrant la création d'un nouveau département ministériel dénommé "Ministère du Cadre de Vie et des Transports en charge du développement durable".

Heureusement, l'ex-MIT a prévu dans son PTA 2023, l'actualisation de son plan stratégique quinquennal 2014-2018 élaboré en s'appuyant sur trois domaines prioritaires à savoir : i) gestion et développement des infrastructures de transports, ii) promotion et développement des services de transport, iii) amélioration de la compétitivité des ports et des corridors.

En effet, les infrastructures de transport sont d'une importance primordiale dans la chaîne des transports. Que ce soit en milieu rural ou urbain, elles jouent de toute évidence un rôle moteur dans l'activité économique et sociale du pays et contribuent fortement à son développement. Aussi, le Bénin, de par sa position géographique, n'est-il pas un couloir naturel pour la sous-région, servant de pays de transit pour le Niger, le Burkina Faso et le Mali, voir même pour le Tchad.

C'est pourquoi, le Bénin a formulé dans sa stratégie sectorielle des transports 2014-2018 qui traduit la vision du Gouvernement, de le faire évoluer aujourd'hui pays de transit, vers une plateforme de services logistiques et d'exportation. Dans cette perspective, il s'avère nécessaire de le doter, entre autres, d'un système intégré d'infrastructures et de services de transport performants au regard des nouvelles orientations de développement ; améliorer la

mobilité et le développement du transport dans toutes ses dimensions : fluviale, rurale, urbaine, nationale et régionale qui connaissent des contraintes multiples dont notamment :

- l'état encore embryonnaire du mode du transport fluvial,
- l'état transitoire des infrastructures routières,
- l'insuffisance du réseau des pistes rurales pour désenclaver les localités et les populations afin de leur permettre d'accéder au reste du réseau et à la vie économique du pays.
- le faible accès aux infrastructures socio-communautaires,
- l'insuffisance de contrôle et l'absence de pénalisation qui constituent des facteurs de dégradation précoce des infrastructures.

En inscrivant le secteur des transports comme l'un des domaines prioritaires relatif aux infrastructures, le Gouvernement du Bénin attend de ce secteur une contribution au développement économique du pays par une plus grande fluidité et efficacité des déplacements de personnes et de marchandises à travers le pays et au sein de la sous-région.

Les diligences entreprises dans ce cadre n'ayant pas abouti l'année dernière, la DPAF a jugé nécessaire, voire impérieux de relancer le dossier afin de doter le secteur cadre de vie et transports d'un document de référence unique, à même d'orienter l'ensemble des interventions du secteur.

Les présents Termes de Référence sont élaborés dans le but de recruter un consultant chargé d'élaborer un plan stratégique unique pour l'ensemble du nouveau secteur.

II. OBJECTIFS DE LA MISSION

Cette étude a pour objectif global d'élaborer le plan stratégique 2025-2029 du Ministère du Cadre de Vie et des Transports en charge du Développement durable, au regard des orientations données par le ministère en charge du développement.

De façon spécifique, il s'agira de :

- actualiser la stratégie sectorielle des transports au Bénin en tenant compte de la problématique du développement de ce secteur d'une part et des objectifs de croissance et de développement du Bénin d'autre part;
- arrimer la stratégie sectorielle des transports à la vision et aux orientations du plan stratégique 2023-2027 de l'ex-MCVDD en cours de finalisation,
- élaborer un plan d'actions quinquennal 2025-2029 cohérent avec un dispositif opérationnel de financement et de mobilisation des ressources du nouveau secteur;
- définir un dispositif de suivi-évaluation de la mise en œuvre du plan stratégique du ministère sur la période de référence.

III. RESULTATS ATTENDUS

Aux termes de la présente mission, les résultats ci-après sont attendus :

- ✓ Un rapport global d'état des lieux est établi sur le secteur cadre de vie et transports au cours des 5 dernières années incluant l'évaluation du Plan stratégique 2018-2022 de l'ex-MCVDD et de la stratégie sectorielle des transports 2014-2018 de l'ex-MIT ;
- ✓ Le cadre stratégique du secteur est redéfini à l'horizon 2028, suivi d'un plan d'actions ;
- ✓ Les modalités de mise en œuvre du plan sont définies.

IV- APPROCHE METHODOLOGIQUE

Le Plan stratégique du MCVT sera élaboré en conformité avec les directives et orientations du guide méthodologique d'élaboration des politiques et stratégies adopté par le Gouvernement en février 2020. Le processus d'élaboration pourrait être fondé sur quatre (04) grandes phases que voici :

- ✓ Les préalables ;
- ✓ La démarche proprement dite d'élaboration du plan, conformément au guide méthodologique sus indiqué ;
- ✓ La validation du document à travers les divers ateliers ;
- ✓ Avis et adoption.

La phase dédiée à la démarche proprement dite d'élaboration du plan sera déclinée elle à son tour en quatre (04) principales étapes dont : i) la préparation ; ii) le diagnostic stratégique ; iii) la formulation du cadre stratégique ; iv) Définition des modalités de mise en œuvre.

Chacune de ces étapes sera appuyée par le consultant qui sera recruté à cet effet. Un atelier méthodologique et de lancement du processus sera organisé dès le début pour le renforcement des capacités des acteurs à mieux conduire le processus.

Le MCVT assurera la maîtrise d'ouvrage de l'étude à travers la Direction de la Planification, de l'Administration et des Finances (DPAF).

Pour faciliter les contacts du consultant avec ses différents interlocuteurs ainsi que l'obtention des données, information et documents nécessaires à la bonne exécution de l'étude, la DPAF devra désigner un ou deux cadres disponibles, homologues à l'équipe de consultants pendant toute la durée du travail.

Des rencontres périodiques seront organisées entre le consultant et la DPAF en vue d'apprécier l'état d'avancement de l'étude et de procéder au recentrage si nécessaire.

V- PROFIL ET QUALIFICATIONS REQUIS POUR LES CONSULTANTS

Le processus d'élaboration du Plan stratégique 2025-2029 du MCVT sera conduit par un Cabinet/bureau d'étude d'appui, sélectionné(e) à la suite d'un appel public à candidature, présentant trois (03) experts ayant de bonnes capacités de communication, d'analyses et de rédaction. Il s'agit de :

- **Un(e) (01) Economiste-planificateur ou socio-économiste**, Chef de Mission, titulaire d'un diplôme de Planificateur (au moins BAC+5). Il/elle doit justifier d'au moins 10 ans d'expériences en matière de réalisation de plans stratégiques et de documents nationaux de planification, avec des expériences avérées en analyse stratégique et d'évaluation de politiques. Il/elle doit posséder une bonne connaissance du contexte socio-économique national, des questions de gestion urbaine, d'habitat, de transports et environnementale. Il/elle doit avoir aussi une solide connaissance du fonctionnement de l'administration publique béninoise, notamment celle du MCVT. Son rôle est d'assurer la coordination des activités et interventions de l'équipe dans le déroulement de la mission en veillant à l'assurance-qualité des rapports produits et des outils d'analyse proposés et appliqués par chacun des experts ;

Un (01) Expert en gestion des transports

- avoir un diplôme académique d'au moins BAC+5 dans les domaines de la gestion des transports ;
- avoir une parfaite connaissance des questions de planification des politiques et programmes ;
- disposer d'au moins cinq ans d'expériences dans la conduite des études en général et au moins cinq ans dans la conduite des stratégies sectorielles en particulier ;
- avoir au moins trois études similaires à son actif ;
- avoir une très bonne connaissance du secteur du cadre de vie ;
- être familiarisé avec les dispositifs national et local de suivi et d'évaluation du Bénin.

Un (01) Expert en gestion urbaine (architecte/urbaniste)

- avoir un diplôme académique d'au moins BAC+5 dans les domaines de la gestion urbaine ;
- avoir une parfaite connaissance des questions de planification des politiques et programmes ;
- disposer d'au moins cinq ans d'expériences dans la conduite des études en général et au moins cinq ans dans la conduite des stratégies sectorielles en particulier ;
- avoir au moins trois études similaires à son actif ;
- avoir une très bonne connaissance du secteur du cadre de vie ;
- être familiarisé avec les dispositifs national et local de suivi et d'évaluation du Bénin.

VI- PROCESSUS DE RECRUTEMENT DU CONSULTANT

Le processus de sélection du consultant sera fait sur la base de la compétition entre les différents dossiers des équipes soumissionnaires. Les cabinets/bureaux d'étude seront appelés à soumettre une proposition technique et une proposition financière.

Le MCVT promeut l'égalité des chances et encourage les candidatures féminines qualifiées.

La procédure de sélection est subdivisée en deux (02) étapes.

Le processus de sélection tient compte à la fois de la qualification technique des consultants et de leurs offres financières.

L'évaluation des propositions techniques doit être achevée avant que les offres financières ne soient ouvertes, analysées et comparées. Seules les offres financières des soumissionnaires dont la proposition technique répond de façon satisfaisante aux exigences des termes de référence seront considérées, soit 70 points au moins.

Le nombre total de points pouvant être obtenu est de 100 (soit 70 % maximum pour la proposition technique, et 30 % maximum pour l'offre financière).

La mission sera attribuée au candidat qui obtient les notes techniques et financières combinées les plus élevées (70 points au plus pour la proposition technique et 30 points au plus pour l'offre financière).

VII- DUREE DE LA MISSION ET PRINCIPAUX LIVRABLES ATTENDUS

Les travaux d'élaboration du Plan stratégique 2025-2029 du Ministère du cadre de vie et des transports en charge du développement durable sont prévus pour une durée de 45 jours ouvrables répartis entre les experts du Cabinet, à compter de la date de signature du contrat de marché.

Les livrables ci-après sont attendus de l'équipe de consultants suivant le délai indiqué, T0 étant la date de la tenue de la séance de cadrage marquant le démarrage de la mission :

- **T1 = T0 + 10 Jours : un rapport de démarrage ou rapport initial :**

Dans ce rapport, le cabinet présentera le contexte et la méthodologie globale de la mission, le calendrier de conduite de la mission, le plan de rédaction du rapport et les projets d'outils de collecte de données (guide d'entretien individuel, guide d'entretien collectif (focus group), questionnaires....

Ce rapport fera l'objet d'un atelier de validation regroupant l'ensemble des acteurs (Membres de cabinet, DPAF, RPROG, Responsables de structures, agences/sociétés coopérant avec le MCVT).

- **T2 = T1 + 20 Jours : le rapport diagnostique du secteur :**

Il fera l'état des lieux narratif et descriptif de tous les domaines d'intervention du ministère avec une analyse sommaire des résultats des évaluations des politiques, stratégies ou interventions passées ou des études / diagnostics disponibles.

Un atelier national sera organisé pour procéder à la validation de ce rapport.

- **T3 = T2 + 10 : le rapport sur la formulation du cadre stratégique**

Il définit la vision, les orientations stratégiques ainsi que les programmes devant opérationnaliser le document. Il sera complété d'un plan d'actions quinquennal avec des indicateurs clairement définis.

Ce rapport fera l'objet de validation avec la DPAF et les RPROG sous la présidence du Ministre.

- **T4 = T3 + 3 : le rapport provisoire du document du plan stratégique**

Outre les rapports sus-évoqués, le document provisoire du plan stratégique 2023-2027 comportera, les modalités de mise en œuvre ainsi que les conditions du succès et d'échec.

- **T5 = T4 + 2 : le rapport définitif**

Il sera produit en cinq (05) exemplaires sur papier et une copie sur support électronique (format Word, Excel, JPEG, DXF/DWG, etc.). Il intègre les observations faites sur la version provisoire du rapport.

A chacune des étapes, les acteurs disposeront de cinq (05) jours ouvrés pour faire leurs observations.

VIII- FINANCEMENT

Cette mission sera financée sur le Budget National gestion 2024, plus précisément sur les ressources de l'activité budgétaire : **Élaboration des politiques, stratégies, projets et programmes du secteur.**

ANNEXE 3 : Outils de collecte



Guide Ministères
connexes revu.docx



Guide MEF_MPD
ok.docx



Evaluation_Quest
enquête PS 2014 2018 2024 2028 Administr



QUESTIONNAIRE PS



GUIDE D'ENTRETIEN
PS 2018 2022 Bénéfici



Guide_Ministre-et-Ca
binet-MCVDD_300820



Guide-PTF-et-autresp
artenaires_27082022.c