

# MARINE & *Océans*

## LE BÉNIN ET LA MER BENIN AND THE SEA



SPÉCIAL BÉNIN ET LA MER / SPECIAL BENIN AND THE SEA 2024 © WESTEND61 ALAMY STOCK PHOTO



# GTT, technology for a sustainable world

# GTT

For over 60 years, GTT has been developing cutting-edge technological solutions for greater energy efficiency. We bring our passion for innovation and technical excellence to the service of our customers, to meet their transformation challenges of today and tomorrow.

We design cryogenic membrane containment systems for the transport and storage of liquefied gas, digital solutions to improve the ship performance, consulting services, training, maintenance assistance and technical studies.

We ensure the highest system performance by offering comprehensive support before, during, and after construction, leveraging the knowledge and know-how of our experts.

More than ever engaged in the energy transition, GTT is committed to the development of hydrogen through its subsidiary Elogen, which designs and assembles electrolyzers for the production of green hydrogen, and by developing our very first liquefied hydrogen carrier.

The GTT teams are at the heart of our mission. Committed and united, we are determined to contribute to the construction of a sustainable world.

gtt.fr



## Le Bénin et la mer, une relation historique tournée vers l'avenir

### Benin and the sea, a historic and forward-looking relationship

Par/By



**Frédéric Fontaine**  
Président du Conseil  
de surveillance  
de *Marine & Océans*  
Chairman of the  
Supervisory Board of  
*Marine & Océans*

Ce numéro spécial de *Marine & Océans*, bilingue français-anglais, qui complète sa collection «pays», met en avant la vocation maritime du Bénin, ses atouts, ses ambitions, ses enjeux et ses défis dans le domaine.

Le rapport du peuple béninois à la mer est tout à la fois historique, religieux, social et économique. Milieu qui a porté la souffrance des esclaves, la mer est aussi voie de diffusion de la culture béninoise et de la religion *Vodun*.

Elle représente aujourd'hui un important potentiel de développement grâce notamment à l'économie bleue et au tourisme, dont les perspectives sont une chance et un défi pour le Bénin. Le secteur maritime contribue en effet à plus de 70% du produit intérieur brut (PIB) du pays et le Port Autonome de Cotonou (PAC), cœur socio-économique de la ville, représente un véritable poumon fiscal national générant 80% des droits de douane et taxes indirectes.

La façade littorale du Bénin, d'une longueur de 125 km, et les infrastructures portuaires et logistiques qui y sont installées, font du pays un point d'accès stratégique à la mer, et donc au commerce international, pour ses voisins enclavés du Sahel reliés à la mer par des corridors de communication terrestres.

Si cette ressource maritime et cette exposition à l'océan sont porteuses d'innovation et de croissance, elles exposent également le pays et sa population à des pressions et des risques de nature climatique, sécuritaire et géopolitique. Pour y faire face, le Bénin dispose d'atouts que le gouvernement exploite dans le cadre d'une politique ambitieuse et volontariste mise en œuvre tant au plan national, régional qu'international.

Le lecteur les découvrira en naviguant dans ce beau numéro qui, nous l'espérons, l'invitera à visiter le pays et y investir.

Nous remercions les autorités du Bénin et les acteurs du secteur maritime de la confiance qu'ils nous ont témoignée pour sa réalisation. ■

This bilingual French-English special issue of *Marine & Océans*, part of the "Countries" series, highlights the maritime vocation of Benin, its assets, ambitions, stakes and challenges in this area.

The connection between the Beninese people and the sea is at once historical, religious, social and economic. Once a place that bore the suffering of slaves, the sea is also a means of transmitting the Beninese culture and the *Vodun* religion.

Today, it represents a major potential for development, notably thanks to the blue economy and tourism, whose prospects are both an opportunity and a challenge for Benin. The maritime sector accounts for more than 70% of the country's gross domestic product

(GDP), and the Autonomous Port of Cotonou (PAC), the socio-economic core of the city, is the heart and soul of national the tax system, generating 80% of customs duties and indirect taxes.

The 125km long coastline of Benin, along with the port and logistics infrastructures located there, make the country a strategic point of access to the sea, and therefore to international trade for its landlocked Sahel neighbours connected to the sea by inland communication corridors.

While this maritime asset and its proximity to the ocean are sources of innovation and growth, they also expose the country and its people to climatic, security and geopolitical risks and pressures.


To address these challenges, Benin offers a number of assets that are being used by the government as part of an ambitious and proactive policy implemented at national, regional and international level.

Our readers will discover them as they browse through this exciting issue, which we hope will inspire them to visit and invest in the country.


We would like to thank the Benin authorities and the actors of the maritime industry for their trust in the production of this issue. ■





EDITORIAL 3


 **Frédéric Fontaine**  
Le Bénin et la mer, une relation historique tournée vers l'avenir  
Benin and the sea, a historic and forward-looking relationship


LE BÉNIN ET LA MER / BENIN AND THE SEA

 **Contre-amiral / Rear Admiral Fernand Maxime Ahoyo**  
Le Bénin, acteur clé de la sécurité maritime dans le golfe de Guinée  
Benin, a key player in maritime security in the Gulf of Guinea ..... 10

 **Capitaine de vaisseau / Captain Dossa Hounkpatin**  
La marine béninoise sauvegarde les intérêts de l'Etat en mer  
The Beninese navy safeguards the State's interests at sea ..... 14

 **Vice-amiral d'escadre / Vice-Admiral Jean-François Quérat**  
La coopération au cœur de la sécurité maritime dans le golfe de Guinée  
Cooperation at the heart of maritime security in the Gulf of Guinea ..... 18

 **Marc Vizy**  
La mer et la relation franco-bénois  
French and Beninese relations from a maritime perspective ..... 24


 **José Didier Tonato**  
Le maritime, source de développement économique du Bénin  
The maritime sector, a source of economic development for Benin ..... 30


 **Charles-Bennett Fayomi**  
Le port de Cotonou est actuellement le premier port d'Afrique de l'Ouest  
The port of Cotonou is now the leading port in West Africa ..... 34


 **Dr. Yann Alix**  
Un port à la mesure des enjeux régionaux  
A port that meets the regional challenges ..... 38


 **Entretien avec / Interview with Ernest Ayivi Tindo**  
«Le Bénin devrait, pour sa jeunesse, miser sur le développement de son économie bleue.»  
"For its youth, Benin should bet on the development of the blue economy." ..... 42

 **Entretien avec / Interview with Robert Masumbuko**  
«La Banque africaine de développement soutient les efforts de développement de l'économie bleue au Bénin.»  
"The African Development Bank supports the efforts made to develop the blue economy in Benin." ..... 46


 **Entretien avec / Interview with Arnaud Akakpo**  
«Le secteur maritime béninois encourage l'émergence de jeunes entreprises innovantes.»  
"The Beninese maritime sector promotes the emergence of innovative young companies." ..... 52


 **Professeur / Professor Zacharie Sohou**  
Pêche et aquaculture, la nécessité d'une gestion adéquate des ressources  
Fisheries and aquaculture: the need for appropriate resource management ..... 56

 **Joris W.P. Jurriëns**  
Le nouveau port de pêche artisanale de Cotonou, un projet à fort impact socio-économique  
The new artisanal fishing port in Cotonou, a project with a strong socio-economic impact ..... 60

 **Frédéric Fontaine**  
Le Bénin, acteur engagé pour la préservation de l'environnement  
Benin, a committed contributor to the preservation of the environment ..... 64

 **Entretien avec / Interview with Jules Victorien Kougblenou**  
«Le gouvernement travaille à élaborer des stratégies de gestion côtière durable.»  
"The government is working to develop sustainable coastal management strategies." ..... 68

 **Jean-Michel Abimbola**  
Le littoral, un atout naturel exceptionnel pour le Bénin  
The coastline, an outstanding natural asset for Benin ..... 74


 **Entretien avec / Interview with Juliette Peron**  
«Le Sofitel Cotonou accompagne les ambitions du Bénin en matière de tourisme.»  
"Sofitel Cotonou supports Benin's ambitions in tourism." ..... 78


**MARINE & OCÉANS**, revue trimestrielle / quarterly review est éditée par / is published by Société Nouvelle des Editions Marine & Océans SAS - 243, Bd Saint-Germain 75007 Paris - Tel : +33 1 44 50 16 50 - Fax : +33 1 44 50 10 28 marine-oceans@orange.fr.


Directeur de la publication, Président SNEO SAS / Publication director, CEO SNEO SAS: **Bertrand de Lesquen** ; Président du Comité éditorial et de la Stratégie / Chairman of the Editorial Board and Strategy: **Francis Vallat** ; Président du Conseil de surveillance / Chairman of the Supervisory Board: **Frédéric Fontaine** ; Secrétariat de rédaction-maquette / Editorial secretariat - layout: **Isabelle Le Corre** ; Relecture des textes en français / Proofreading of texts in French: CF (H) **Pascal Cognet** ; Traductions / Translations: **Patrick Prieur** (Enseigne de vaisseau de 1<sup>ère</sup> classe / Sub-lieutenant French Navy Operational Reserve).

Site internet / Website: [www.marine-oceans.com](http://www.marine-oceans.com) et / and: [www.marine-oceans.com/en/](http://www.marine-oceans.com/en/)

Commission paritaire / Legal commission: n° 0325 T 86639. ISSN : 2262 – 2012. Impression / Printing : **Imprimerie de Compiègne**.

 **Grâce Gloria Dan**  
A la découverte du littoral béninois, entre nature, peuple et culture  
Discovering Benin's coastline, at the crossroads of nature, people and culture ... 82

 **Entretien avec / Interview with Mahougnon Kakpo**  
«Le Vodun est une religion largement pratiquée au Bénin.»  
"The Vodun religion is widely practised in Benin." ..... 88

 **Philippe Charlier**  
Mami Wata, Maîtresse des eaux  
Mami Wata, Mistress of the Waters ..... 94

 **Gabin Bernard Djimassè**  
Le royaume du Danhomè et l'océan  
The kingdom of Danhomè and the ocean ..... 98

LIVRES / BOOKS 102

LE SAVIEZ-VOUS ? / DID YOU KNOW? 106

Le Mur du Patrimoine de Cotonou  
The Cotonou Heritage Wall



**Marine & Océans Spécial Bénin et la mer - 2024**

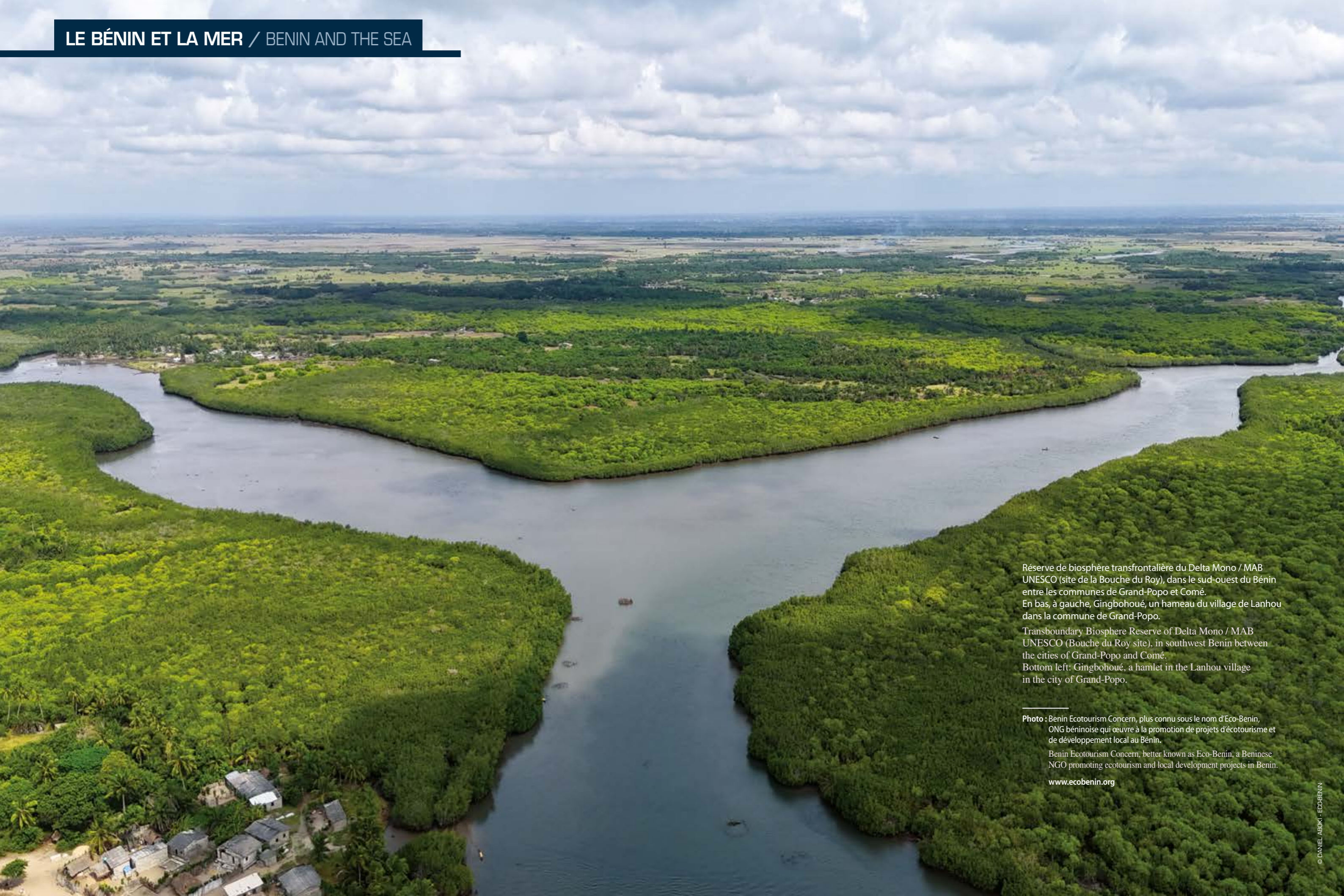
**Marine & Océans Special Benin and the sea - 2024**

«La bouche du Roy», entre mer et lagunes, dans le sud-ouest du Bénin.

"La bouche du Roy", between sea and lagoons, in southwest Benin.

Photo © Westend61 / Alamy Stock Photo





Réserve de biosphère transfrontalière du Delta Mono / MAB UNESCO (site de la Bouche du Roy), dans le sud-ouest du Bénin entre les communes de Grand-Popo et Comé.  
En bas, à gauche, Gingbohoulé, un hameau du village de Lanhou dans la commune de Grand-Popo.

Transboundary Biosphere Reserve of Delta Mono / MAB UNESCO (Bouche du Roy site), in southwest Benin between the cities of Grand-Popo and Comé.  
Bottom left: Gingbohoulé, a hamlet in the Lanhou village in the city of Grand-Popo.

**Photo :** Benin Ecotourism Concern, plus connu sous le nom d'Eco-Benin, ONG béninoise qui œuvre à la promotion de projets d'écotourisme et de développement local au Bénin.

Benin Ecotourism Concern, better known as Eco-Benin, a Beninese NGO promoting ecotourism and local development projects in Benin.

[www.ecobenin.org](http://www.ecobenin.org)



# LE BÉNIN ET LA MER / BENIN AND THE SEA







## Le Bénin, acteur clé de la sécurité maritime dans le golfe de Guinée

### Benin, a key player in maritime security in the Gulf of Guinea

Par le contre-amiral / By Rear Admiral **Fernand Maxime Ahoyo**, Préfet maritime du Bénin / Maritime Prefect of Benin

Le golfe de Guinée s'étend le long des côtes de l'Afrique de l'Ouest, incluant des pays comme le Nigeria, le Ghana, la Côte d'Ivoire, et bien sûr, le Bénin. C'est une région stratégique pour le commerce international, notamment pour les exportations de pétrole et de gaz. Cependant, elle est aussi confrontée à des défis sécuritaires majeurs, principalement liés à la piraterie, aux trafics et à la pêche illicites. En 2020, plus de 90% des enlèvements maritimes mondiaux ont eu lieu dans le golfe de Guinée, selon le *Bureau maritime international* (IMB). Dans ce contexte, le Bénin joue un rôle essentiel pour renforcer la sécurité maritime dans cette zone critique.

#### DES INITIATIVES NOMBREUSES ET ROBUSTES

**Renforcement des capacités navales.** Le Bénin a considérablement investi dans le renforcement de ses capacités navales pour faire face aux menaces maritimes. La marine béninoise a été équipée de nouveaux navires, et la préfecture maritime de technologies de surveillance modernes. Ces investissements permettent de mieux patrouiller les eaux territoriales et de répondre plus efficacement aux incidents en mer.

**Coopération régionale et internationale.** La sécurité maritime dans le golfe de Guinée ne peut être assurée sans une coopération étroite entre les pays riverains. Le Bénin participe activement à plusieurs initiatives régionales, telles que le *Code de conduite de Yaoundé*, adopté en 2013. Ce code vise à promouvoir la coopération et la coordination entre les pays de la région pour lutter contre les activités maritimes illicites. Le Bénin collabore également avec des partenaires internationaux, comme la Belgique, les États-Unis, la France et l'Union européenne, qui fournissent un soutien en formation, en équipement et en partage de renseignements. Des exercices navals conjoints sont régulièrement organisés pour améliorer l'interopérabilité entre les acteurs civils et militaires et les capacités opérationnelles des marines nationales de la région. Ce sont *Obangame Express* et *Grand African NEMO (GANO)*, deux exercices organisés par l'*Architecture de Yaoundé* en collabora-

The Gulf of Guinea stretches along the coast of West Africa, including countries such as Nigeria, Ghana, the Ivory Coast and, of course, Benin. It is a strategic region for international trade, and particularly for oil and gas exports. But it also faces major security issues, mainly linked to piracy, trafficking and illegal fishing. In 2020, more than 90% of the world's maritime kidnappings occurred in the Gulf of Guinea, according to the International Maritime Bureau (IMB). In this context, Benin plays a key role in strengthening maritime security in this critical area.

#### NUMEROUS AND STRONG INITIATIVES

**Reinforcing naval capabilities.** Benin has made considerable investments in strengthening its naval capabilities to deal with maritime threats. The Beninese navy is now equipped with new vessels, and the Maritime Prefecture with modern surveillance technology. These investments will enable the country to better patrol its territorial waters and respond more effectively to incidents at sea.

**Regional and international cooperation.** Maritime security in the Gulf of Guinea cannot be ensured without close cooperation between neighbouring countries. Benin is actively involved in several regional initiatives, such as the Yaoundé Code of Conduct, adopted in 2013, which aims to promote cooperation and coordination between countries in the region to counter illegal maritime activities. Benin also cooperates with international partners such as Belgium, the United States, France, and the European Union, which provide support in terms of training, equipment and intelligence sharing. Joint naval exercises are regularly held to improve interoperability between civilian and military actors and the operational capabilities of the national navies in the region. These include the Obangame Express and Grand African NEMO (GANO) exercises both conducted by the Yaoundé Architecture in collaboration with the national navies of international partners.



Des exercices navals conjoints, *Grand African NEMO* et *Obangame Express*, sont régulièrement organisés entre les marines nationales de la région et les marines de partenaires internationaux.

Joint naval exercises, *Grand African NEMO* et *Obangame Express*, are regularly held between the national navies in the region and the navies of international partners.

© MARINE NATIONALE

« La sécurité maritime dans le golfe de Guinée ne peut être assurée sans une coopération étroite entre les pays riverains. »

"Maritime security in the Gulf of Guinea cannot be ensured without close cooperation between neighbouring countries."

Contre-amiral / Rear Admiral Fernand Maxime Ahoyo

tion avec les marines nationales de partenaires internationaux. Pour 2024, l'exercice *Obangame Express* qui s'est déroulé du 15 au 28 mai, a rassemblé plus de 4 500 marins et experts juridiques maritimes d'Afrique, d'Europe et d'autres régions. Son objectif principal était de renforcer la coopération régionale, en soutien au *Code de conduite de Yaoundé*, et d'améliorer la connaissance du domaine maritime (MDA). A sa suite, l'exercice GANO 2024 aura lieu à la fin de l'année. Il s'agira d'une opportunité pour développer la coopération régionale en matière de sécurité maritime et ouvrir la participation à de nouveaux partenaires de l'*Architecture de Yaoundé*. Un volet formation ambitieux sera également mis en place pour préparer les acteurs de l'exercice.

The 2024 Obangame Express exercise, held from 15 to 28 May, brought together more than 4,500 seafarers and maritime legal experts from Africa, Europe, and other regions. Its main objective was to strengthen regional cooperation, in support of the Yaoundé Code of Conduct, and to improve maritime domain awareness (MDA). It will be followed by the GANO 2024 exercise to be held at the end of the year. This will be an opportunity to develop regional cooperation on maritime security and extend participation to new partners of the Yaoundé Architecture. An ambitious training programme will also be implemented to prepare the various actors involved in the exercise.



**Développement de la surveillance maritime.** La mise en place de systèmes de surveillance maritime sophistiqués dans le cadre de l'Architecture de Yaoundé est une autre pierre angulaire de la stratégie du Bénin. Le Centre Multinational Maritime de Coordination de la Zone E (CMMC-E) basé à Cotonou joue un rôle clé dans le suivi des activités maritimes. En outre, le Bénin s'est doté d'un dispositif de surveillance de sa façade maritime et des frontières terrestres de Hillacondji et de Kraké. Ce dispositif utilise des technologies avancées pour surveiller les mouvements des usagers de la mer et détecter les comportements jugés suspects.

**Renforcement juridique et institutionnel.** Le Bénin a également renforcé son cadre juridique pour lutter contre la criminalité maritime. Des lois spécifiques ont été adoptées pour criminaliser la piraterie, et des tribunaux spécialisés ont été créés pour juger ces infractions. De plus, des efforts sont faits pour améliorer la coordination entre les différentes agences gouvernementales impliquées dans la sécurité maritime, telles que la marine nationale, la préfecture maritime, l'unité spéciale de police fluviale et maritime et le service de douane maritime et fluviale.



© BLACK STAR / ALAMY STOCK PHOTO

«Le Bénin a renforcé son cadre juridique pour lutter contre la criminalité maritime.»

*"Benin improved its legal framework for combating maritime crim."*

Contre-amiral/Rear Admiral Fernand Maxime Ahoyo

## DES DÉFIS PERSISTANTS

Malgré les progrès réalisés, le Bénin et ses partenaires régionaux continuent de faire face à des défis significatifs. La surveillance des vastes étendues d'eau est complexe en raison des capacités logistiques limitées et du coût élevé des technologies de surveillance, alors que les pirates deviennent de plus en plus sophistiqués, utilisant des technologies avancées et des tactiques complexes. Les facteurs socio-économiques sous-jacents, tels que la pauvreté et le chômage, alimentent également la piraterie. Pour une solution durable, il est essentiel de renforcer les capacités de surveillance, d'améliorer la coopération régionale, d'investir dans le développement socio-économique des communautés côtières, et de mettre en place des programmes de réinsertion et de sensibilisation.

**Development of maritime surveillance.** The implementation of advanced maritime surveillance systems under the Yaoundé Architecture is another cornerstone of Benin's strategy. The Cotonou-based Zone E Multinational Maritime Coordination Centre (CMMC-E) plays a key role in monitoring maritime activities. In addition, Benin now operates a surveillance system along its coastline and on the land borders of Hillacondji and Kraké, using state-of-the-art technology to monitor the movements of sea users and detect any suspicious behaviour.

**Legal and institutional reinforcement.** Benin also improved its legal framework for combating maritime crime. Specific laws have been passed to define piracy as a criminal offence, and specialised courts have been established to deal with such cases. In addition, efforts are being made to improve coordination between the various government agencies involved in maritime security, such as the Beninese navy, the maritime prefecture, the special river and maritime police unit and the maritime and river customs department.

## ONGOING CHALLENGES

Despite the progress made, Benin and its regional partners still face major challenges. Monitoring extensive water areas is complex due to limited logistical capacity and the high cost of surveillance technology, while pirates are becoming increasingly sophisticated, using advanced technologies and elaborate tactics. Underlying socio-economic factors, such as poverty and unemployment, further encourage piracy. For a

**Lutte contre la corruption.** La corruption au sein des forces de l'ordre et des institutions gouvernementales a longtemps entravé l'efficacité des initiatives de sécurité maritime. Cependant, le Gouvernement du Bénin a entrepris des réformes significatives pour renforcer la transparence et la responsabilité. Ces efforts incluent la mise en place de mécanismes rigoureux de surveillance et d'audit, ainsi que des programmes de formation pour les agents de sécurité.

**Inclusion des communautés locales.** Impliquer les communautés locales dans les initiatives de sécurité maritime a également renforcé leur efficacité. Les pêcheurs locaux et les autres utilisateurs de la mer jouent un rôle crucial en fournissant des renseignements et en participant à des programmes de surveillance communautaire. Le gouvernement béninois s'est assuré que toutes ces communautés soient incluses dans les processus décisionnels et bénéficient des initiatives de développement économique qui accompagnent les efforts de sécurité maritime.

Le Bénin est assurément un acteur clé de la sécurité maritime dans le golfe de Guinée, avec des initiatives robustes et une coopération régionale et internationale dynamique. Bien que des défis persistent, les progrès réalisés montrent un engagement clair envers la sécurisation de cette région stratégique. En continuant à renforcer ses capacités navales, à améliorer son cadre juridique et institutionnel, et à collaborer avec des partenaires locaux et internationaux, le Bénin peut jouer un rôle déterminant dans la création d'un environnement maritime plus sûr et plus stable dans le golfe de Guinée. ■

«Les pêcheurs locaux et les autres utilisateurs de la mer jouent un rôle crucial en fournissant des renseignements et en participant à des programmes de surveillance communautaire.»

*"Local fishermen and other sea users play a crucial role by providing information and participating in community surveillance programmes."*

Contre-amiral/Rear Admiral Fernand Maxime Ahoyo

sustainable solution, it is essential to strengthen surveillance capabilities, improve regional cooperation, invest in the socio-economic development of coastal communities, and set up rehabilitation and awareness-raising programmes.

**Fighting corruption.** Corruption within law enforcement and government institutions has long hampered the effectiveness of maritime security initiatives. However, the Government of Benin has undertaken significant reforms in an effort to strengthen transparency and accountability. These efforts include the introduction of rigorous monitoring and auditing mechanisms, as well as training programmes for security agents.

**Involving local communities.** Involving local communities in maritime security initiatives has also increased their effectiveness. Local fishermen and other sea users play a crucial role by providing information and participating in community surveillance programmes. The Beninese government worked to ensure that all these communities were involved in decision-making processes and would benefit from the economic development initiatives that accompany maritime security efforts.

Without doubt, Benin is a key player in maritime security in the Gulf of Guinea, thanks to its strong initiatives and dynamic regional and international cooperation. Although challenges remain, the progress made shows a clear commitment to securing this strategic region. By further reinforcing its naval capabilities, improving its legal and institutional framework, and collaborating with local and international partners, Benin can play a decisive role in creating a safer and more stable maritime environment in the Gulf of Guinea. ■





## La marine béninoise sauvegarde les intérêts de l'Etat en mer

### The Beninese navy safeguards the State's interests at sea

Par le capitaine de vaisseau / By Captain **Dossa Hounkpatin**, Chef d'état-major de la Marine béninoise  
Chief of Staff of the Beninese Navy

La Marine nationale béninoise est une composante des Forces armées béninoises dont la mission est de défendre et de sécuriser les espaces maritimes du Bénin ainsi que les plans d'eau intérieurs. A ce titre, elle est chargée de surveiller et défendre les frontières maritimes et fluviales du Bénin ; protéger et sécuriser les eaux maritimes du Bénin ; sauvegarder les intérêts de l'État béninois en mer par la participation à la mise en œuvre de l'action de l'État en mer ; participer à la mise en œuvre de la stratégie nationale de sûreté et de sécurité maritimes ; exécuter toutes les autres missions confiées par le Chef d'état-major général. Elle est composée d'unités opérationnelles, d'unités de soutien, et d'un organe de commandement et de direction appelé État-major.

The Beninese Navy is a component of the Beninese Armed Forces. Its mission consists of defending and securing Benin's maritime approaches and inland waters. To this end, it is responsible for monitoring and defending Benin's maritime and river borders, for protecting and securing Benin's maritime waters, for safeguarding the Beninese State's interests at sea by participating in the implementation of the State's action at sea, for participating in the implementation of the national maritime safety and security strategy, and finally for performing all other missions assigned by the Chief of General Staff. It is made up of operational units, support units and a command and management body known as the General Staff.

« La Marine participe à la mise en œuvre de la stratégie nationale de sûreté et de sécurité maritimes. »

*"The Navy participate in the implementation of the national maritime safety and security strategy.*

Capitaine de vaisseau / Captain Dossa Hounkpatin

L'État-major est chargé de l'organisation et du fonctionnement de la Marine nationale béninoise ainsi que de la coordination de l'exécution des missions dévolues ou assignées par le Chef d'état-major général. Il est placé sous l'autorité d'un officier général ou d'un officier supérieur prenant le titre de Chef d'état-major de la Marine nationale, et est composé d'un cabinet, de cellules techniques, de divisions et d'un service de commissariat. Ces différentes structures travaillent en étroite collaboration avec les unités opérationnelles et celles de soutien afin de faire appliquer les instructions du Chef d'Etat-major et d'assurer la bonne exécution des missions.

The General Staff is responsible for the organisation and operation of the Beninese Navy and for coordinating the execution of missions delegated or assigned by the General Chief of Staff. It is placed under the authority of a general officer or a senior officer with the title of Chief of Staff of the National Navy, and is comprised of a cabinet, technical units, divisions and a commissariat service. These various bodies operate in close collaboration with the operational and support units in order to implement the instructions of the Chief of Staff and ensure the smooth execution of missions.



Le patrouilleur de surveillance *Ouémé* de la marine béninoise, construit par le chantier français *Ocea*, dédié au contrôle des pêches et à la lutte contre les trafics et la piraterie. / The *Ouémé* surveillance patrol boat of the Beninese navy, built by the French shipyard *Ocea*, dedicated to fisheries control and the fight against trafficking and piracy.

Les unités opérationnelles regroupent les bases navales, les brigades fluviales et lagunaires réparties de manière stratégique sur le territoire national. A titre d'exemple, de l'Est à l'Ouest le long de la façade maritime, la Marine nationale béninoise dispose de bases navales à Sèmè, Cotonou et Grand-Popo. Les unités de soutien, constituées entre autres des *Ateliers de la Marine nationale* et du *Centre d'instruction naval*, assurent un soutien permanent aux unités opérationnelles en matière de maintenance des équipements, de formation et d'entraînement des personnels ou tout autre besoin qu'elles pourraient exprimer.

Pour accomplir ses missions, la Marine nationale béninoise dispose de patrouilleurs, de vedettes et d'embarcations. Ces vecteurs sont répartis dans les unités opérationnelles et armés de ressources humaines qualifiées dans plusieurs domaines ou spécialités, notamment celles du pont (navigation, manoeuvrier, transmission, etc.) et de l'énergie-propulsion (mécanique navale, électrotechnique, etc.). La Marine nationale béninoise dispose également, dans chaque base navale, d'un sémaphore armé de spécialistes appelés guetteurs sémaphoriques et de systèmes de surveillance et de détection aidant à assurer une veille permanente de la façade maritime. Considérée comme la pierre angulaire du dispositif de la Marine nationale béninoise, la formation des personnels constitue un soutien majeur au bon fonctionnement des unités opérationnelles et des unités de soutien. Elle a lieu tous les

Operational units include naval bases and river and lagoon brigades strategically located throughout the country. For example, from east to west along the coast, the Beninese Navy operates naval bases at Sèmè, Cotonou and Grand-Popo. As regards support units, these include the Navy Maintenance Unit (*Ateliers de la Marine Nationale*) and the Naval Training Centre which provide continuous support to operational units in terms of maintaining equipment, training personnel and other specific needs they may have.

To carry out its missions, the Beninese Navy operates a fleet of patrol vessels, launches and other smaller boats. These means are deployed in the various operational units and manned by qualified personnel in a number of fields or specialities, including deck (navigation, manoeuvring, transmission, etc.) and power (naval mechanics, electrical engineering, etc.). In addition, at each naval base, the Beninese Navy operates a semaphore, staffed by specialists known as semaphore watchers, and surveillance and detection systems to keep a constant watch over the coastline. Staff training forms the cornerstone of the Beninese Navy's organisation, and is a key component in the smooth running of its operational and support units. Training sessions are held every year both at the Naval Training Centre and at foreign schools. On average, the Beninese Navy trains around a hundred sailors a year. Courses are organised to meet requirements in terms of specialities, qualification levels and



ans aussi bien dans le *Centre d'Instruction Naval* que dans les écoles étrangères. La Marine nationale béninoise forme en moyenne une centaine de marins par an. Les formations sont organisées en fonction des besoins en termes de spécialités, de niveaux de qualification et autres. Grâce à une coopération dynamique avec les partenaires étrangers, la Marine nationale béninoise bénéficie de diverses opportunités de formations offertes à ses personnels. Ainsi, chaque année, des marins béninois vont en France, aux États-Unis, en Inde, en Chine, etc., pour suivre des formations dans plusieurs spécialités. Outre cette façon classique de former nos personnels, certains pays étrangers, notamment la France, engagent des navires en mission dans plusieurs océans. A cette occasion, des opportunités de formation embarquée sont données à beaucoup de pays dont le Bénin. Les marins béninois suivent ainsi des formations pratiques dans un environnement multinational à bord des bâtiments de pays étrangers. Déterminés à ne laisser aucun vide au volet formation, les partenaires étrangers comme la France, les États-Unis d'Amérique et la Belgique recourent à un autre mode de formation qui consiste à faire passer des séjours d'une semaine à un mois au Bénin à des instructeurs chargés de conduire sur place des formations théoriques et pratiques au profit de nos personnels. Ces formations sont

« La formation des personnels, pierre angulaire du dispositif de la Marine nationale béninoise, constitue un soutien majeur au bon fonctionnement des unités. »

*"Staff training forms the cornerstone of the Beninese Navy's organisation, and is a key component in the smooth running of its units."*

Capitaine de vaisseau / Captain Dossa Hounkpatin

appelées *Détachement d'Instruction Opérationnel (DIO)* ou *Détachement d'Instruction Technique (DIT)*. Pour finir, nos personnels sont aussi entraînés lors de manœuvres conjointes telles que *Obangame Express*, *Grand Africa Nemo* et *GUINEX*, organisées chaque année par certains partenaires étrangers. En dehors du volet formation ci-dessus exposé, la Marine nationale béninoise tire un bénéfice important de ses excellents liens de coopération avec les partenaires étrangers en ce qui concerne l'équipement. Elle bénéficie ainsi de nombreux dons de matériels et de réalisations d'infrastructures. A titre d'exemple, nous pouvons citer entre autres, les patrouilleurs *Couffo* et *Matelot Brice Kpomasse* offerts par la Chine, les ve-



Le patrouilleur béninois *Alibori*. / The Beninese patrol boat *Alibori*.



Port de Cotonou, 2023. Exercice des fusiliers marins de la Brigade Lagunaire de Ladji dans le cadre de la formation PASPort conduite par des instructeurs de la Défense belge.

Port of Cotonou, 2023. Exercise by marine fusiliers from the Ladji Lagoon Brigade as part of the PASPort training programme conducted by Belgian defense instructors.

other criteria. Thanks to its close cooperation with foreign partners, the Beninese Navy is able to offer its personnel a wide range of training opportunities. In this way, every year, Beninese sailors are sent to France, the United States, India, China, etc., to follow training courses in a number of specialities. In addition to this conventional way of training our personnel, some foreign countries, notably France, also deploy ships on missions across many oceans. This offers many countries, including Benin, opportunities for on-board training, thus allowing Beninese sailors to undergo practical training in a multinational environment on board foreign vessels.



Entraînement avec la marine française des fusiliers marins de la Brigade lagunaire de Ladji aux techniques de visite des navires de commerce.

Training of fusiliers from Ladji's Lagoon Brigade with the French navy in techniques for inspecting merchant ships.

« La coopération de la Marine nationale béninoise avec les autres pays contribue énormément au renforcement de ses capacités. »

*"The cooperation of the Beninese Navy with other countries contributes significantly to strengthening its capabilities."*

Capitaine de vaisseau / Captain Dossa Hounkpatin

dettes (deux *Defenders* et un *Défiant*) offerts par les Etats-Unis, les matériels de plongée offerts par la France pour équiper la section plongée de la Base Navale de Cotonou, la construction et l'équipement d'un sémaphore à la Base Navale de Sèmè par l'Agence belge de développement (Enabel) et les constructions faites par la France au profit de la Brigade Fluviale de Karimama. La coopération de la Marine nationale béninoise avec les autres pays est une coopération agissante qui contribue énormément au renforcement de ses capacités.

In their determination to provide the best possible training, foreign partners such as France, the United States of America and Belgium have introduced another training method, which consists of sending instructors to Benin for periods of between a week and a month to provide theoretical and practical training for Beninese personnel. These courses are called *Operational Instruction Detachments (DIO)* or *Technical Instruction Detachments (DIT)*. Finally, our personnel are also trained during joint manoeuvres such as *Obangame Express*, *Grand Africa Nemo* and *GUINEX*, organised each year by a number of foreign partners. In addition to the above-mentioned training activities, the Beninese Navy also relies on the strong cooperation it has with foreign partners in terms of equipment supply, and thus receives a large number of equipment donations and infrastructure works. These include, for example, the patrol boats *Couffo* and *Matelot Brice Kpomasse* donated by China, the launches (two *Defenders* and one *Défiant*) donated by the United States, and the diving equipment provided by France to equip the diving section of the Cotonou Naval Base, the construction and equipment of a semaphore at the Sèmè Naval Base by the Belgian Development Agency (Enabel), and the construction work completed by France for the *Karimama River Brigade*. The cooperation between the Beninese Navy and other countries is active and contributes significantly to strengthening its capacities.





## La coopération au cœur de la sécurité maritime dans le golfe de Guinée

### Cooperation at the heart of maritime security in the Gulf of Guinea

Par le vice-amiral d'escadre / By Vice-Admiral **Jean-François Quérat**,  
Commandant en chef de la Marine nationale française pour l'Atlantique, Préfet maritime de l'Atlantique  
Commander-in-Chief of the French Navy for the Atlantic, Maritime Prefect for the Atlantic

Pour qui s'intéresse à la sécurité maritime, le golfe de Guinée constitue un théâtre atypique à plus d'un titre, requérant une coopération particulièrement évoluée des différents acteurs. En raison de sa taille, de sa concavité et du nombre important des ports de transit, le trafic maritime y est caractérisé par une multitude de rails qui s'entrecroisent. A cet enchevêtrement s'ajoutent les nombreux pêcheurs qui profitent de stocks halieutiques encore très riches.

Ce foisonnement donne d'emblée un sentiment de complexité à un observateur qui se penche sur la « situation AIS<sup>1</sup> » de la zone. Pourtant il ne constitue qu'une représentation partielle de la réalité puisque de nombreux bâtiments coupent leur transpondeur afin d'éviter d'être la cible de pirates, dont les manifestations n'ont pas complètement disparu. L'ensemble de ces éléments fait du golfe de Guinée un théâtre maritime plus difficile à maîtriser qu'on pourrait le croire.

#### UNE ACTIVITÉ CRIMINELLE CONSÉQUENTE

Cette difficulté constitue une aubaine pour les trafiquants et autres criminels. Les innombrables pêcheurs illégaux privent la région de 1,5 à 3 milliards d'euros de revenus, selon les sources. Les saisies de plus en plus importantes de cocaïne trahissent quant à elles un trafic de drogue en croissance exponentielle, faisant du golfe de Guinée, selon l'ONUDC<sup>2</sup>, l'artère principale d'alimentation de l'Europe. Si cette menace est encore majoritairement à destination des pays occidentaux,

1 - AIS : Automatic identification system – Transpondeurs fournissant automatiquement des informations sur le navire, obligatoires pour les bâtiments d'un certain tonnage.

2 - Office des Nations Unies contre la Drogue et le Crime.

For anyone concerned with maritime security, the Gulf of Guinea is an unconventional theatre in many respects, that requires particularly advanced cooperation between the various players. Because of its size, its concave configuration and the large number of transit ports, maritime traffic here is characterised by a multitude of intersecting routes. In addition to this complex network, the region counts a large number of fishermen who benefit from the still-abundant fish stocks. Such a profusion immediately gives a feeling of complexity to any observer focusing on the "AIS situation"<sup>1</sup> in the area. And yet it is only part of the picture, since many vessels switch off their transponders to avoid being targeted by pirates, whose activities have not completely ceased. Altogether, these factors make the Gulf of Guinea a maritime theatre that is much harder to control than it seems.

#### SUBSTANTIAL CRIMINAL ACTIVITY

This difficult situation is a godsend for traffickers and other criminals. According to different sources, the countless illegal fishermen deprive the region of between €1.5 and €3 billion in revenue. Increasing seizures of cocaine, meanwhile, betray an exponentially growing drug trade, making the Gulf of Guinea, according to the UNODC<sup>2</sup>, Europe's main drug supply corridor. While most of this threat is still directed at Western countries, corruption is gradually spreading to transit countries, and consumption is on the rise thanks to falling

1 - AIS: Automatic identification system - Short-range tracking devices, or transponders, which automatically provide information on the vessel, mandatory for vessels above a certain tonnage).

2 - United Nations Office on Drugs and Crime.



Golfe de Guinée, mai 2022, saisie de près de deux tonnes de cocaïne sur un navire de pêche par l'équipage de la frégate type La Fayette (FLF) *Courbet*, appuyé par le porte-hélicoptères amphibie (PHA) *Mistral*.

Gulf of Guinea, May 2022, seizure of nearly 2 tons of cocaine from a fishing vessel by the crew of the *Courbet*, a La Fayette-class frigate (Light stealth frigate), supported by the amphibious assault ship (NATO Landing Helicopter Dock- LHD) *Mistral*.

la corruption gangrène progressivement les pays de transit et la consommation gagne du terrain grâce à la baisse des prix et au paiement en nature des intermédiaires logistiques. Le trafic de carburant constitue également un fléau, spoliant les économies locales et constituant un danger écologique pour la région, et la pêche en particulier. Enfin, les flux migratoires non maîtrisés par voie de mer déstabilisent les États.

#### DES ACTEURS MULTIPLES DE LA SÉCURITÉ MARITIME

Ces menaces qui touchent à la fois les pays de la région mais par rebond une grande partie de l'Europe ont conduit plusieurs acteurs à s'impliquer dans la sécurité maritime. De nombreux pays non africains (Espagne, Italie, Danemark, Grande Bretagne, Inde, Etats-Unis, Russie, Chine) déploient ainsi de façon ponctuelle ou régulière des unités en mer. Les entités internationales ont également lancé des initiatives ou des programmes. On peut ainsi citer, sans prétendre à l'exhaustivité, l'ONUDC (cité plus haut), GI WACAF (*L'Initiative mondiale pour l'Afrique occidentale, centrale et australe de l'Organisation maritime internationale* contre les pollutions marines par hydrocarbures), « Amis du golfe de Guinée » (G7++), SEACOP (lutte contre le trafic maritime illicite et les réseaux criminels financé par l'Union européenne/UE), PESCAO (*Amélioration de la gou-*

prices and payment in kind to logistical intermediaries. Fuel trafficking is also a scourge, plundering local economies and posing an ecological threat to the region, and to fishing in particular. Finally, uncontrolled migratory flows by sea are also destabilising states.

#### MULTIPLE PLAYERS IN MARITIME SAFETY

In response to these threats, which affect not only the countries of the region but also a large part of Europe, a number of players are now involved in maritime security. As a result, many non-African countries (Spain, Italy, Denmark, Great Britain, India, the United States, Russia and China) are deploying units at sea either occasionally or on a regular basis. International bodies have also launched initiatives or programmes. These include, among others, the UNODC (mentioned above), GI WACAF (the International Maritime Organisation's Global Initiative for West, Central and Southern Africa against Marine Oil Pollution), "Friends of the Gulf of Guinea" (G7++), SEACOP (fight against illegal maritime traffic and criminal networks financed by the European Union/EU), PESCAO (Improvement of Regional Fisheries Governance in West Africa/EU), GoGIN (Gulf of Guinea Inter-regional Network for Improved Maritime Safety and Security/EU). Their multiple nature complicates



vernance régionale des pêches en Afrique de l'Ouest / UE), GoGIN (Réseau Inter-régional pour le golfe de Guinée pour l'amélioration de la sécurité et de la sûreté maritimes / UE). Leur multiplicité complique la vision globale de leurs actions et l'efficacité de l'addition de leurs actions.

Les entités régionales se sont également emparées très tôt des enjeux maritimes. Sur le front de la pêche, la CSRP<sup>3</sup> (qui va bientôt fêter ses quarante ans), le CPCO<sup>4</sup> et le COREP<sup>5</sup> illustrent la prise de conscience régionale précoce des enjeux liés à la surpêche. A l'échelle du golfe de Guinée, l'existence de l'Architecture de Yaoundé (architecture de coopération inter-régionale pour le maintien de la sécurité et la sûreté maritimes), portée sur les fonts baptismaux il y a onze ans par la CEDEAO<sup>6</sup> et la CEEAC<sup>7</sup>, montre que ces préoccupations ont été élargies à l'ensemble du spectre de la sécurité maritime.

« Le Bénin a publié, dès 2012, la Stratégie béninoise de protection, de sécurité et de sûreté maritimes. »

"Benin published its Maritime Protection, Safety and Security Strategy in 2012."

Vice-amiral d'escadre / Vice-Admiral Jean-François Quérat

### BÉNIN, LE CADRE EFFICACE DE L'ACTION DE L'ÉTAT EN MER

Enfin, les pays eux-mêmes n'ont pas attendu ces initiatives régionales ou internationales pour faire face à la situation. Le Bénin, en particulier, a publié, dès 2012, la *Stratégie béninoise de protection, de sécurité et de sûreté maritimes*. Ce document s'est rapidement concrétisé par un important effort capacitaire traduit par l'acquisition de patrouilleurs et la mise en place d'une chaîne sémaphorique complète. Et la récente nomination du préfet maritime au grade de contre-amiral illustre, outre les mérites personnels de l'amiral Ahoyo, la maturité de l'organisation de l'action de l'État en mer.

Le Bénin s'est en effet doté d'une spécificité organisationnelle qui repose non sur un corps de garde-côtes, mais sur le concept de coopération qu'est l'Action de l'État en Mer. Ce

the overall vision of their actions and the effectiveness of their combined efforts.

Regional bodies also addressed maritime issues quite at an early stage. With regard to fisheries, the CSRP<sup>3</sup> (which will soon be celebrating its fortieth anniversary), the CPCO<sup>4</sup> and the COREP<sup>5</sup> sed by overfishing. In the Gulf of Guinea, the existence of the Yaoundé Architecture (interregional cooperation architecture for maintaining maritime safety and security), founded eleven years ago by ECOWAS<sup>6</sup> and ECCAS<sup>7</sup>, shows that these concerns have been extended to the entire spectrum of maritime security.

### BENIN, THE EFFICIENT FRAMEWORK OF STATE ACTION AT SEA

Lastly, the countries themselves did not wait for these regional or international initiatives to address the situation. Benin, in particular, published its Maritime Protection, Safety and Security Strategy in 2012. This document quickly resulted in a major effort in terms of capacity, with the acquisition of patrol boats and the implementation of a comprehensive semaphore chain. And the recent appointment of the Maritime Prefect to the rank of Rear Admiral illustrates, beyond Admiral Ahoyo's personal merits, the maturity of the organisation of the State's action at sea.

Benin has developed a specific organisational structure that is not based on a coastguard corps, but on the concept of cooperation known as State Action at Sea. This unique concept, which is also implemented by France, divides the State's missions between the various administrations present at sea by defining "leaders" and "contributors". Action is then undertaken by each administration in charge of the means deployed but remains coordinated by a single authority: the Maritime Prefect. This system is proving to be remarkably effective.

### FRANCE'S ACTION IN THE GULF OF GUINEA

For the entire Gulf of Guinea, the overall challenge is to work towards an appropriate, effective approach that respects the prerogatives of each partner. This is the delicate task of the Yaoundé Architecture, made all the more complex by the multiplicity of actors and their own intersecting interests. The French navy is one of these actors. Its naval resources are commanded from Brest, France, by the Commander-in-Chief for the Atlantic (CECLANT), who is also the Maritime Prefect, and who proposes cooperation initiatives such as, in terms of instruction, the on-board maritime academy SIREN,

3 - Commission sous régionale des pêches regroupant 7 Etats Ouest-africains (Dakar).

4 - Comité des Pêches du centre Ouest regroupant 6 Etats du centre du golfe de Guinée (Tema).

5 - Commission régionale des pêches du golfe de Guinée regroupant 6 Etats du Sud-Ouest africain (Libreville).

6 - Communauté économique des Etats de l'Afrique de l'Ouest.

7 - Communauté Economique des Etats de l'Afrique centrale.



Juin 2024, le Bénin, la Côte d'Ivoire, le Gabon, le Congo, le Sénégal, la Guinée, le Togo et la France étaient réunis à la préfecture maritime de Brest (France) pour une conférence sur l'Action de l'Etat en mer, l'occasion de conforter la collaboration et les échanges interalliés. En uniforme, à gauche, le contre-amiral Fernand Maxime Ahoyo, préfet maritime du Bénin, au centre le vice-amiral d'escadre Jean-François Quérat, préfet maritime de l'Atlantique. / June 2024, Benin, the Ivory Coast, Gabon, Congo, Senegal, Guinea, Togo and France met at the Brest Maritime Prefecture (France) for a conference on State Action at Sea, an opportunity to strengthen inter-allied collaboration and exchanges. In uniform, on the left, Rear-Admiral Fernand Maxime Ahoyo, Maritime Prefect of Benin, in the centre, Vice-Admiral Jean-François Quérat, Maritime Prefect of the Atlantic.

concept singulier, également mise en œuvre par la France, répartit les missions de l'État entre les administrations présentes en mer en définissant des « menants » et des « concourants ». L'action est ensuite conduite par chaque administration en charge des moyens mis en œuvre mais demeure coordonnée par une seule autorité : le préfet maritime. Ce système s'avère redoutablement efficace.

### L'ACTION DE LA FRANCE DANS LE GOLFE DE GUINÉE

A l'échelle du golfe de Guinée, le défi global est de travailler à une approche adaptée, performante et respectueuse des prérogatives de chaque partenaire. C'est là le délicat travail de l'Architecture de Yaoundé, rendu d'autant plus complexe par la multiplicité des acteurs et le croisement des intérêts propres à chacun d'entre eux. La marine française est un de ces acteurs. Ses moyens navals sont commandés depuis Brest, en France, par le commandant en chef pour l'Atlantique (CECLANT), également préfet maritime, qui propose des actions de coopération telles que, dans le domaine de la formation, l'académie maritime embarquée SIREN, ou dans le domaine de l'entraînement à la mer, l'exercice régional et inter administration *Grand African Nemo* (GANO), ou encore certaines actions multilatérales dans le champ opérationnel. L'académie maritime embarquée SIREN est un concept atypique et récent qui vise à proposer à des stagiaires issus de marines et administrations de pays de la région une formation supérieure à bord d'un porte-hélicoptères amphibie dé-

or in terms of training at sea, the regional and inter-administration exercise *Grand African Nemo* (GANO), or again certain multilateral initiatives in the operational field.

The SIREN on-board maritime academy is an original and recent concept. It is designed to offer trainees from the navies and administrations of the region's countries advanced courses on board an amphibious helicopter carrier deployed in the Gulf of Guinea. This academy is based on four key principles: theoretical courses (conducted by a large number of partners), feedback exercises, a better understanding of each other through on-board experience and, finally, a capacity to produce written contributions – those of the trainees themselves – for the benefit of the regional countries or the Yaoundé Architecture.

First launched in 2018, and co-organised with the Yaoundé Architecture, *Grand African Nemo* has gradually become a major maritime security event, involving in 2023 more than 3,000 personnel from all the administrations of the West African coast countries. The exercise is based on three principles: It aims to contribute to the promotion of the blue economy, and therefore focuses particularly on situations relating to the fight against IUU<sup>8</sup> fishing and pollution. It is built with and by the countries of the Gulf of Guinea themselves, at the various planning conferences organised by the Yaoundé Architecture and by CECLANT; Finally, it benefits from the support of a large number of international players (the European programmes ENMAR, GoGIN, SEACOP, the European

8 - IUU: Illegal, unreported, and unregulated fishing.



ployé dans le golfe de Guinée. Cette académie repose sur quatre piliers : une partie formation théorique (conduite par de très nombreux partenaires), des exercices de restitutions, une meilleure connaissance mutuelle permise par l'expérience embarquée et enfin une capacité de rédaction – celles des stagiaires eux-mêmes – au profit des pays de la région ou de l'Architecture de Yaoundé.

Grand African Nemo, lancé en 2018 et co-organisé avec l'Architecture de Yaoundé, s'est peu à peu imposé comme l'un des rendez-vous majeurs de la sécurité maritime, impliquant en 2023 plus de 3 000 personnels issus de toutes les administrations des pays de la côte ouest-africaine. L'exercice repose sur trois principes : il vise à concourir à la promotion de l'économie bleue et fait donc la part belle aux scénarii de lutte contre pêche INN<sup>8</sup> ou les pollutions ; il est construit avec et par les pays du golfe de Guinée eux-mêmes lors des différentes conférences de planification organisées par l'Architecture de Yaoundé et par CECLANT ; enfin il bénéficie du concours de très nombreux acteurs internationaux (les programmes européens ENMAR, GoGIN, SEACOP, les agences européennes EMSA et EFCA, ONUDC, INTERPOL, MAOC, Cèdre, CEPPOL, ISMI,...). Leur présence permet de concevoir des situations complexes, avec des scénarii réalistes, et de faire jouer toutes les administrations participantes.

Enfin, car c'est bien là l'objectif final, CECLANT coopère également dans le champ opérationnel lui-même. C'est le cas par exemple avec le Sénégal où, sur la base de renseignements transmis par le MAOC-N<sup>9</sup>, la marine française a agi de concert à plusieurs reprises avec la marine sénégalaise pour relocaliser et intercepter des bateaux suspectés de trafics de drogue ; ou encore avec le Bénin et plusieurs pays relevant du CPCO<sup>10</sup> pour conduire des patrouilles de contrôle de pêche, avec l'appui de l'EFCA (Agence européenne de contrôle des pêches) par le biais de l'ancien programme européen PESCAO. Ce dernier identifiait les zones où des situations paraissaient suspectes, la marine française – parfois soutenue par les marines italienne et espagnole – dépêchait un moyen afin de confirmer les critères de suspicion et relayait l'information via Yaris (plateforme de partage de l'information maritime pour le golfe de Guinée) au CPCO et aux marines locales afin de permettre une intervention des patrouilleurs et agents régionaux.

Ainsi se concrétise l'effort de la France dans le golfe de Guinée aujourd'hui, en coopération active avec les multiples acteurs. Nombreux restent encore les défis à relever qui dépassent le seul champ militaire et sécuritaire. La sécurité maritime dans cette zone stratégique est, et restera, une des missions à laquelle le Commandement en chef de la Marine nationale française pour l'Atlantique apportera encore longtemps sa contribution. ■

8 - INN : La pêche illicite, non déclarée et non réglementée.  
 9 - Maritime Analysis and Operations Center - Narcotics (Lisbonne).  
 10 - Comité des Pêches pour le Centre Ouest du golfe de Guinée (Tema).

« La sécurité maritime dans le golfe de Guinée restera une des missions à laquelle le Commandement en chef de la Marine nationale française pour l'Atlantique apportera encore longtemps sa contribution. »

"Maritime security in the Gulf of Guinea will remain one of the missions in which the French Navy's Atlantic Command will remain actively committed in the future."

Vice-amiral d'escadre / Vice-Admiral Jean-François Quérat

agencies EMSA and EFCA, UNODC, INTERPOL, MAOC, Cèdre, CEPPOL, ISMI, etc.). Their contribution makes it possible to conceive complex situations, with realistic scenarios, and to involve all the participating administrations. Finally, as this is the ultimate objective, CECLANT also cooperates in the operational field itself. This is the case, for example, with Senegal where, based on intelligence transmitted by the MAOC-N<sup>9</sup>, the French Navy worked on several occasions together with the Senegalese Navy to relocate and intercept boats suspected of drug trafficking. Another example is with Benin and a number of FCWC<sup>10</sup> countries to conduct fisheries control patrols, with the support of the EFCA (European Fisheries Control Agency) through the former European PESCAO programme. The latter would identify areas where suspicious situations were observed, and the French navy - sometimes supported by the Italian and Spanish navies - would send a unit to assess the suspicion criteria and relay the information via Yaris (the maritime information sharing platform for the Gulf of Guinea) to the FCWC and the local navies to enable the intervention of regional patrol boats and agents.

This is how the efforts of France in the Gulf of Guinea are becoming concrete today, in active cooperation with the many players involved. There are still many challenges to be met that go beyond the military and security field alone. Maritime security in this strategic area is, and will remain, one of the missions in which the French Navy's Atlantic Command will remain actively committed in the future. ■

9 - Maritime Analysis and Operations Centre - Narcotics (Lisbon).  
 10 - Fisheries Committee for the West Central Gulf of Guinea (Tema).

En savoir + / Learn more:  
<https://www.premar-atlantique.gouv.fr/>



ABONNEZ-VOUS À / SUBSCRIBE TO

# MARINE & Océans

Abonnement et paiement sécurisé en ligne sur :  
 Subscription and secure online payment on:

[www.marine-oceans.com](http://www.marine-oceans.com)

[www.marine-oceans.com/en/](http://www.marine-oceans.com/en/)

4 NUMÉROS / AN

Version papier : 40 euros  
 (hors frais de port)

Version numérique : 30 euros

4 ISSUES / YEAR

Print version: 40 euros  
 (excluding postage)

Digital version: 30 euros







## La mer et la relation franco-béninoise

### French and Beninese relations from a maritime perspective

Par / By **Marc Vizy**, Ambassadeur de France au Bénin / French Ambassador to Benin

Pour de nombreux Béninois, la mer a longtemps représenté une immensité porteuse de malheurs.

Si les premiers navires européens y accostaient pour trouver de nouveaux débouchés commerciaux, la relation entre les Européens et l'Afrique s'est rapidement transformée en un commerce ignoble, la traite et l'esclavage. Quelques-uns au Bénin y trouvaient un intérêt mais la majorité qui partait devait oublier sa terre d'origine et effacer son identité.

La mer symbolisait aussi l'arrivée des colons et une profonde transformation de la société.

Plus tard, elle constituait l'horizon de ceux qui, enrôlés, embarquaient pour défendre une patrie qu'ils ne connaissaient qu'à travers le discours des recruteurs. Beaucoup ne sont pas revenus.

Aujourd'hui encore, la traversée de la mer, chargée d'espoirs et d'illusions, est trop souvent synonyme du drame des migrants qui périssent dans le naufrage d'embarcations surchargées.

Même si la France n'était pas le seul pays pratiquant la traite, en tant que pays colonisateur, elle peut être identifiée aux souffrances liées à la mer.

Il convient de nos jours de corriger cette image et, sans oublier le passé, de le transcender pour faire apparaître la mer comme ce qu'elle est, une opportunité de développement.

C'est ce à quoi le Bénin s'emploie, souvent en partenariat avec la France, à travers son ambitieux programme d'actions gouvernementales.

#### L'ENJEU DU TOURISME

Sous l'impulsion du Président Talon, le Bénin mise sur le tourisme pour son développement. Parmi les axes de la politique touristique du Bénin, il y a un volet culturel marqué, avec notamment la construction de plusieurs musées dont le musée de la traite et de l'esclavage dans l'ancien Fort portugais réhabilité de Ouidah. Cet équipement sera l'illustration même de la volonté de ne pas oublier un passé douloureux tout en le transformant en une opportunité culturelle et touristique. Les visiteurs d'outre-Atlantique, des Etats-Unis, des Antilles et du

For many people in Benin, the sea has long symbolised an immensity of misfortune.

While the first European ships landed there to find new trading opportunities, the relationship between Europeans and Africa quickly turned into a shameful trade, the slave trade and slavery. Though a few in Benin found it profitable, the majority who left soon had to forget their homeland and erase their identity.

The sea also symbolised the arrival of settlers and a deep transformation of society.

Later it became the horizon for conscripts who embarked to defend a homeland they only knew through the rhetoric of recruiters. Many never returned.

Even today, crossing the sea, full of hopes and illusions, is all too often synonymous with the tragedy of migrants who perish in the wrecks of overloaded boats.

Although France was not the only country involved in the slave trade, as a colonising nation it can be identified with the pain and suffering associated with the sea.

The time has come to rectify this perception and, without forgetting the past, transcend it to reveal the sea for what it is: an opportunity for development.

Through its ambitious government action programme, this is precisely what Benin is striving to achieve, often in partnership with France.

#### THE CHALLENGE OF DEVELOPING TOURISM

Under the leadership of President Talon, Benin has given priority to tourism for its development. Benin's tourism policy includes a strong cultural component, notably with the creation of several museums, including the museum of the slave trade and slavery in the rehabilitated former Portuguese fort in Ouidah. This new facility will be a perfect illustration of the desire to remember a painful past, while at the same time transforming it into a cultural and tourist opportunity. Visitors from across the Atlantic, from the United States, the West Indies



La porte du non retour à Ouidah. / The Door of No Return, Ouidah.

« Des cabinets français de muséographie et de scénographie muséale ont été retenus par le gouvernement béninois pour contribuer à la conception et à la réalisation du futur musée de la traite et de l'esclavage dans l'ancien Fort portugais réhabilité de Ouidah. » / "French museography and museum scenography agencies have been selected by the Beninese government to contribute to the conception and construction of this museum on the slave trade and slavery in the rehabilitated former Portuguese fort at Ouidah." **Marc Vizy**

Brésil en particulier sont attendus qui viendront retrouver la trace de leurs ancêtres dans une quête mémorielle bienvenue et pourvoyeuse d'activités au Bénin. Des cabinets français de muséographie et de scénographie muséale ont été retenus par le gouvernement béninois pour contribuer à la conception et à la réalisation de ce musée. Ils sont aussi sollicités pour la conception d'une marina, toujours à Ouidah, qui comprendra la reconstitution d'un bateau négrier. Afin de mieux connaître les fonds sous-marins au large de Ouidah et de retrouver, le cas échéant, des vestiges de cette époque, l'ambassade de France vient de doter l'université d'Abomey-Calavi des matériels d'investigation appropriés.

Plusieurs hôtels sont déjà installés sur le littoral de Cotonou dont certains aux enseignes françaises comme le Novotel et l'Ibis du groupe Accor et le Golden Tulip du groupe Louvre Hôtels. Mais c'est l'ouverture prochaine d'un somptueux Sofitel (Accor) à Cotonou et bientôt le lancement des travaux d'un Club-Med entre Cotonou et Ouidah qui souligneront le partenariat franco-béninois en matière de tourisme balnéaire.

#### LE PORT DE COTONOU

Le port de Cotonou est un équipement essentiel pour l'économie béninoise. Il permet non seulement l'approvisionnement du Bénin en denrées diverses mais il participe aussi à celui du Burkina, du Niger et du Nigeria, générant ainsi une intense activité sur la plate-forme.

and Brazil in particular, are expected to come and retrace the steps of their ancestors, in a welcome quest for remembrance that will also generate a host of activities in Benin.

French museography and museum scenography agencies have been selected by the Beninese government to contribute to the conception and construction of this museum. They have also been asked to design a marina, also in Ouidah, that will include the reconstruction of a slave ship. With a view to improving our knowledge of the seabed off the coast of Ouidah and, if necessary, recovering remains from that era, the French embassy has just provided the University of Abomey-Calavi with the appropriate research equipment.

A number of hotels have already opened along the Cotonou coastline, including some French brands such as the Accor group's Novotel and Ibis, and the Louvre Hotels group's Golden Tulip. But it is the forthcoming grand opening of a sumptuous Sofitel (Accor) in Cotonou and the forthcoming construction of a Club-Med between Cotonou and Ouidah that will underline the Franco-Beninese partnership in terms of seaside tourism.

#### THE PORT OF COTONOU

The port of Cotonou is a vital asset for Benin's economy. Not only does it supply Benin with a wide range of goods, but it also plays a role in supplying Burkina Faso, Niger and Nigeria, thus generating intensive activity on the platform.



« L'essor de l'économie bleue au Bénin associe une diversité d'acteurs étrangers mais les entreprises françaises prennent aussi toute leur part à ce développement. »

*"The growth of the blue economy in Benin involves a wide range of foreign operators, but French companies are also fully involved in this development."*

Marc Vizy

L'essor de l'économie bleue au Bénin associe une diversité d'acteurs étrangers notamment belges, hollandais, danois, chinois mais les entreprises françaises prennent aussi toute leur part à ce développement.

L'armateur CMA-CGM est, avec ses concurrents Maersk et MSC, un acteur important des échanges conteneurisés. AGL (ex-Bollore) reste très actif dans la manutention portuaire et la logistique. Des entreprises comme Eiffage et Spie-Batignolles sont engagées dans d'importants travaux d'agrandissement du port.

#### PARTENARIAT DE DÉFENSE

La marine nationale française entretient d'excellents rapports avec son homologue béninoise participant régulièrement à des exercices conjoints et contribuant activement, dans le cadre de l'opération *Corymbe*, à la surveillance des côtes du Golfe de Guinée luttant ainsi contre la piraterie, le pillage des ressources halieutiques et le trafic de stupéfiants. La marine béninoise est dotée de patrouilleurs de construction française. Le partenariat franco-béninois en matière de défense, exemplaire à plus d'un titre, est parfois instrumentalisé par ceux qu'il gêne du fait même qu'il est vertueux avec des conséquences sur le commerce maritime. C'est le cas actuellement avec la junte qui a confisqué le pouvoir au Niger et qui prétend, au mépris de toute réalité, qu'il y aurait des bases militaires françaises au Bénin et que cela justifierait que la frontière terrestre entre le Niger et le Bénin reste fermée. Aussi le Bénin considère-t-il, à juste titre, que si la frontière est déclarée fermée, aucune marchandise ne peut circuler valablement entre les deux pays. C'est donc le cas du pétrole nigérien qui doit normalement être embarqué au terminal pétrolier de Sèmè Podji et dont le transit par le Bénin fait l'objet aujourd'hui d'un litige politique<sup>1</sup>. Le commerce maritime qui représente un espoir d'activité et de développement peut ainsi être subordonné à des tensions diplomatiques auxquelles la France se trouve mêlée bien malgré elle.

1 - Cet article a été rédigé début juin 2024.



Le littoral proche de Cotonou. / The coastline near Cotonou.

The growth of the blue economy in Benin involves a wide range of foreign operators, notably Belgian, Dutch, Danish and Chinese, but French companies are also fully involved in this development.

Along with its competitors Maersk and MSC, CMA-CGM is one of the major players in container shipping. AGL (formerly Bollore) is still very active in port handling and logistics, and companies such as Eiffage and Spinelli are also involved in major port expansion works.

#### DEFENCE PARTNERSHIP

The French navy has excellent relations with its Beninese counterpart. It regularly takes part in joint exercises and, as part of Operation *Corymbe*, actively contributes to the surveillance of the coasts of the Gulf of Guinea to combat piracy, the plundering of fish stocks and drug trafficking. The Beninese navy is equipped with French-built patrol boats. The Franco-Beninese defence partnership, a model in many respects, is sometimes exploited by its detractors, precisely because of its virtuous nature, with consequences for maritime trade. This is what is currently happening with the junta that has seized power in Niger, and which claims, in complete disregard of reality, that French military bases are present in Benin and that this justifies keeping the land border between Niger and Benin closed. Benin rightly considers that if the border is declared closed, no goods can move between the two countries. This is therefore the case for the

« Le Bénin est, comme la France, engagé dans une démarche de gestion durable des ressources maritimes. »

*"Like France, Benin is committed to the sustainable management of maritime resources."*

Marc Vizy

Nigerian oil that should normally be loaded at the Sèmè Podji oil terminal, but whose transit through Benin has become the subject of a political dispute<sup>1</sup>. Maritime trade, which represents a hope for activity and development, can thus be subordinated to diplomatic tensions in which France finds itself involved, against its will.

#### COASTAL PROTECTION

Because France believes that greater action is needed to protect the oceans effectively, that we need to move faster and stronger, and move from words to deeds, it is committed to the sustainable management of maritime resources in all oceans. This is why, in accordance with resolution 77/242 of the United Nations General Assembly of 20 December 2022, France and Costa Rica will be organising the 3<sup>rd</sup> United Nations Ocean Conference in Nice during the week of 9 June 2025. Benin is also committed to this fight. Like other developing countries, Benin has real needs to protect its waters, combat illegal fishing and ensure that human activities are regulated in certain areas. Meeting these needs implies finding new sources of funding, both public and private. To this end, France supports the creation of an international tax on maritime transport, which accounts for more than 90% of world trade.

There is therefore a shared interest in thinking together, French and Beninese, about these issues. On 30 November, public officials, economic operators, teachers, researchers and members of civil society met under the aegis of the embassy to discuss the contribution that Benin could make to the success of this event. The debates were rich and fruitful, with many ideas emerging. There is no doubt that Benin will be strongly mobilised and will provide solutions at this conference. As for France, it will be just as committed to supporting Benin in promoting its ideas and protecting its coastline. ■

1 - This article was written in early June 2024.

#### PROTECTION DU LITTORAL

La France est engagée dans une démarche de gestion durable des ressources maritimes dans tous les océans car elle est convaincue qu'il faut une mobilisation plus importante en faveur de la protection effective des océans, qu'il nous faut aller plus vite, plus fort, et passer de la parole aux actes.

C'est dans cette optique que, conformément à la résolution 77/242 de l'Assemblée générale des Nations unies du 20 décembre 2022, la France et le Costa Rica organiseront, à Nice, dans la semaine du 9 juin 2025, la 3<sup>ème</sup> édition de la conférence des Nations unies pour l'océan.

Le Bénin est également engagé dans ce combat. Le Bénin, comme d'autres pays en développement, a, en effet, de réels besoins pour protéger ses eaux, pour lutter contre la pêche illicite, ou encore pour faire respecter la régulation des activités humaines dans des zones données. Répondre à ces besoins implique de trouver de nouvelles sources de financement, publiques ou privées, et pour cela, la France soutient la création d'une taxe internationale sur le transport maritime, qui est à l'origine de plus de 90% du commerce mondial.

Il y a donc un intérêt partagé à réfléchir ensemble, Français et Béninois, sur ces questions. Aussi, le 30 novembre dernier, des responsables publics, des acteurs économiques, des enseignants, des chercheurs et des membres de la société civile se sont réunis sous l'égide de l'ambassade pour réfléchir ensemble à la contribution que le Bénin pourrait apporter à la réussite de cet événement. Les débats ont été riches et nourris, les idées ont fusé et nul doute que le Bénin sera un Etat fortement mobilisé et porteur de solutions lors de cette conférence. Et la France sera tout autant mobilisée pour l'appuyer dans la promotion de ses idées et dans la protection de son littoral. ■

En savoir + / Learn more:  
<https://bj.ambafrance.org/>







Le port de Cotonou. / The port of Cotonou.





## Le maritime, source de développement économique du Bénin

### The maritime sector, a source of economic development for Benin

Par / By **José Didier Tonato**, Ministre du cadre de vie et des transports, chargé du développement durable  
Minister for the Living Environment and Transport, in charge of Sustainable Development Ambassador to Benin

Lorsqu'on évoque le secteur maritime sous le prisme du développement économique, les activités portuaires focalisent prioritairement l'attention. L'accès au port est, de fait, un enjeu stratégique pour les nations, conférant à celles qui ont une façade maritime un atout différenciant sur le plan économique. Le Bénin, en tant que pays côtier, ne fait pas exception à ce paradigme et prend en compte à sa juste valeur la place du secteur maritime dans la dynamique économique du pays. Le secteur maritime, à travers le port de Cotonou, représente environ 35% du Produit intérieur Brut (PIB) pour environ 12 millions de tonnes de marchandises manipulées par an. Avec un tel positionnement, le secteur maritime occupe une place prépondérante dans l'économie nationale. C'est donc tout naturellement que l'action du Gouvernement s'attache à valoriser cet atout. L'objectif est de positionner le port de Cotonou, pôle d'attraction du secteur maritime, comme une référence dans la sous-région.

Depuis 2016, le Président de la République, son excellence Patrice Talon, a affiché sa vision qui est de «révéler le Bénin comme un pays attrayant et incitatif pour l'investissement, productif en termes d'emploi et de revenus grâce aux réformes opérées sur l'environnement des affaires ainsi que sur le cadre macro-économique et budgétaire».

Fort de cette vision, le Bénin s'est doté d'un ambitieux programme de développement appelé *Programme d'Action du Gouvernement* (PAG<sup>1</sup>). Unique instrument de pilotage de l'action du Gouvernement, le PAG accorde une place de choix au quarté *transport, logistique, mobilité et cadre de vie durable*. L'investissement dans ces secteurs étant établi comme porteur de croissance économique, d'importants financements y sont consacrés par le Gouvernement.

Le développement du secteur maritime a été bâti sur la vision stratégique qui consiste à valoriser la position géographique du pays. En effet, le Bénin représente un couloir naturel pour

When it comes to the maritime sector from an economic development perspective, port activities are the primary focus of attention. Access to ports is a strategic issue for nations, giving those with a maritime coastline a distinctive economic asset.

As a coastal country, Benin is no exception to this paradigm, and fully acknowledges the role of the maritime sector in the country's economic dynamic. Through the port of Cotonou, the maritime sector accounts for around 35% of gross domestic product (GDP), with some 12 million tons of goods handled every year. With such a strong presence, the maritime sector plays a key role in the national economy. It is therefore quite obvious that the government is committed to capitalising on this asset. The aim is to position the port of Cotonou, a pole of attraction for the maritime sector, as a benchmark in the sub-region.

Since 2016, the President of the Republic, His Excellency Patrice Talon, has expressed his vision of "revealing Benin as an attractive and stimulating country for investment, productive in terms of employment and income thanks to the reforms made to the business environment and the macro-economic and budgetary framework".

With this vision in mind, Benin has adopted an ambitious development programme called the Government Action Programme (PAG<sup>1</sup>). As the sole instrument for guiding the government's action, this programme gives priority to transport, logistics, mobility and a sustainable living environment. As investment in these sectors is recognised as being a key factor in economic growth, the Government is allocating substantial funding to them.

The development of the maritime sector has been shaped by the strategic vision of making the most of the country's geographical position. Benin is a natural corridor for access to the sea for hinterland countries. Once a simple commercial

1 - Le PAG (Programme d'action du gouvernement) est intitulé *Bénin Révélé*.

1 - The PAG (Government Action Programme) is entitled *Revealed Benin*.



« Pour améliorer le potentiel logistique du pays, l'un des enjeux majeurs du secteur maritime au Bénin, des projets de modernisation du port de Cotonou sont en cours. » / "With a view to improving the country's logistics potential, one of the major challenges for Benin's maritime sector, projects to modernise the port of Cotonou are currently underway." José Didier Tonato

l'accès des pays de l'hinterland à la mer. Le Gouvernement a opéré la transition économique du pays, autrefois simple couloir de transit commercial, en le transformant en une véritable plate-forme logistique d'échanges et de commerce pour permettre au secteur maritime de jouer pleinement le rôle qui est le sien dans la promotion de l'économie nationale.

Pour améliorer le potentiel logistique du pays, l'un des enjeux majeurs du secteur maritime au Bénin, des projets de modernisation du port de Cotonou sont en cours de réalisation (lire également page 34) avec, notamment, la construction d'un terminal vraquier, le terminal N°5, d'une superficie de près de 21 hectares. Cette infrastructure moderne, exploitée suivant les normes et les standards internationaux de manutention, vise à accroître la capacité d'accueil du port (les projections affichent un cumul total de trafic manipulé de 235 millions de tonnes sur les vingt-cinq prochaines années) ; La mise en place ensuite d'une zone logistique dans l'enceinte du port, une espèce de zone franche industrielle pour soutenir la politique d'industrialisation du pays ; La construction de la zone logistique du grand Nokoué à Akassato pour décongestionner l'enceinte portuaire et désengorger la ville de Cotonou ; L'extension des bassins portuaires ; L'augmentation de la profondeur d'eau à 16 mètres pour l'accostage de navires jusqu'à 15 mètres de tirant d'eau ; La reconstruction du quai nord ; La construction d'un accès centralisé au port et d'un parking gros porteur moderne dans la zone portuaire ; Enfin, la construction d'un second poste hydrocarbure.

« Le Bénin représente un couloir naturel pour l'accès des pays de l'hinterland à la mer. »

"Benin is a natural corridor for access to the sea for hinterland countries."

José Didier Tonato

transit corridor, the government has made the country's economic transition by transforming it into a genuine logistics platform of exchanges and trade, thus enabling the maritime sector to play its full role in fostering the national economy. With a view to improving the country's logistics potential, one of the major challenges for Benin's maritime sector, projects to modernise the port of Cotonou are currently underway (see also page 34) including the construction of a bulk terminal, terminal N°5, with a surface area of almost 21 hectares. This state-of-the-art infrastructure, operated in accordance with international handling standards, is designed to increase the port's handling capacity (projections predict a combined total of 235 million tons of traffic handled over the next twenty-



Le Gouvernement a, par ailleurs, initié d'importantes réformes structurelles pour améliorer la célérité des opérations et la sécurisation des transactions. Il s'agit notamment de la mise en place d'un système d'information portuaire pour la dématérialisation et la facilitation des opérations portuaires et douanières, et de la création d'un bureau d'embauche unique pour l'utilisation de la main d'œuvre des dockers, le tout dans un contexte d'amélioration significative de la gouvernance portuaire induite par le partenariat avec le *Port d'Anvers Bruges International* (PoABI). A terme, il est envisagé d'élever le port de Cotonou au rang des ports modernes respectant les standards internationaux tant dans les opérations que dans le système de management.

*«La mobilisation du financement constitue un vrai défi dans la mise en place d'un secteur maritime performant.»*

*"The mobilisation of funding is a true challenge in the development of an efficient maritime sector."*

José Didier Tonato

L'ensemble de ces projets qui permettront d'améliorer le potentiel économique du Bénin est soutenu par la construction d'un réseau routier moderne qui allie les besoins de desserte et de mobilité. La vitalité de tout port étant, entre autres, tributaire de la chaîne logistique qui y est associée, la performance de la chaîne de transport s'est très tôt révélée comme étant un préalable important. Sur cette base, la réforme de la professionnalisation du métier de transporteur a été initiée. Cette réforme vise à doter le secteur de professionnels aguerris. Elle est accompagnée de la mise en place d'un nouveau cadre réglementaire du transport conforme aux standards internationaux. Conscient que les solutions de mobilité sont souvent prises au piège de la croissance démographique, le Bénin, avec l'appui de ses partenaires, travaille à la mise en place de solutions globales de mobilité urbaine durable dans le Grand Nokoué, la plus grande agglomération du pays qui abrite les infrastructures portuaires.

Comme dans la plupart des pays africains, le secteur maritime au Bénin est confronté à des difficultés. Celles-ci ont pour cause un cadre réglementaire parfois inapproprié, un manque d'infrastructures adéquates, la nécessité de la mise en place des centres industriels intégrés en synergie avec l'activité portuaire, l'interconnectivité dans un contexte



five years); next comes the creation of a logistics zone within the port, a sort of industrial free zone to support the country's industrialisation policy; the construction of the Grand Nokoué logistics zone to reduce congestion in the port area and relieve pressure on the city of Cotonou, the extension of the port's dock basins, increasing the water depth to 16 metres to handle ships of up to 15 metres draught, the reconstruction of the north quay, the creation of a centralised access to the port, the construction of a heavy load parking in the port area, and finally the creation of a second hydrocarbon station.

In addition, the government has initiated a number of significant structural reforms to enhance the pace of operations and the security of transactions. These include the introduction of a port information system to dematerialise and facilitate port and customs operations, as well as the creation of a single hiring office for dock workers, all within the context of a significant improvement in port governance resulting from the partnership with the Port of Antwerp Bruges International (PoABI). Eventually, the aim is to bring the Port of Cotonou up to the level of modern ports that meet international standards in terms of both operations and management system. Together, these projects, which will enhance the economic potential of Benin, are supported by the construction of a modern road network that combines the needs of service and mobility. Because the vitality of any port depends, among other things, on the logistics chain associated with it, the efficiency of the transport chain was very quickly identified as an essential prerequisite. On this basis, the reform of the professional status of

d'exigences de plus en plus accrues de durabilité. Le Bénin apporte des réponses à chacun de ces défis avec un accent particulier sur la question de la durabilité et de la résilience des investissements et des actions entreprises en lien avec les exigences de décarbonation. Faut-il le rappeler, le cadre de vie, associé aux exigences de sauvegarde et de préservation de l'environnement, est depuis 2016 une des priorités du Gouvernement.

Bien évidemment, la réalisation de ces différents projets requiert la disponibilité de ressources financières. La mobilisation du financement constitue un vrai défi dans la mise en place d'un secteur maritime performant, d'une chaîne de transport-logistique compétitive et bien entendu, d'un cadre de vie durable, résilient et attrayant. Pour cela, le Bénin a fait l'option de recourir tant aux ressources publiques qu'aux capitaux privés à travers les partenariats public-privé (PPP). Les agrégats macroéconomiques offrent en effet des perspectives de stabilité à l'économie du Bénin. Ce tableau confirmé par les différentes institutions de notation constitue un atout majeur qui favorise l'adhésion du secteur privé et son appétence pour le financement des projets structurants du secteur maritime. Le renforcement de l'attractivité du secteur maritime demeure un enjeu crucial pour le développement économique du Bénin. Pour y parvenir, l'amélioration constante des performances du port en tant que locomotive du secteur maritime, associée à l'actualisation constante et à l'adaptation du cadre réglementaire et institutionnel de ce secteur, doit rester une priorité. C'est le pari que nous avons pris depuis 2016. ■

L'ensemble des projets qui permettront d'améliorer le potentiel économique du Bénin est soutenu par la construction d'un réseau routier moderne qui allie les besoins de desserte et de mobilité.

Together, the projects, which will enhance the economic potential of Benin, are supported by the construction of a modern road network that combines the needs of service and mobility.

carriers has been initiated with the aim of providing the sector with skilled professionals. It is backed up by the introduction of a new regulatory framework for transport that complies with international standards.

Aware that mobility solutions are often caught in the trap of demographic growth, Benin, with the support of its partners, is working to implement comprehensive solutions for sustainable urban mobility in Grand Nokoué, the country's largest conurbation and home to port infrastructures.

As in most African countries, the maritime sector in Benin is facing challenges. These arise from a, sometimes, inappropriate regulatory framework, a lack of relevant infrastructure, the need to set up integrated industrial centres in synergy with port activity, and interconnectivity in a context of increasingly demanding sustainability requirements. Benin is responding to each of these challenges, with a particular focus on the sustainability and resilience of investments and actions undertaken in relation to decarbonisation requirements. It should be remembered that the living environment, combined with the need to safeguard and preserve the environment, has been one of the Government's priorities since 2016.

Of course, the implementation of these different projects will require the availability of financial resources. The mobilisation of funding is a true challenge in the development of an efficient maritime sector, a competitive transport-logistics chain and, of course, a sustainable, resilient and attractive living environment. To achieve this, Benin has made the choice of relying on both public resources and private capital through public-private partnerships (PPPs). The macroeconomic aggregates actually offer prospects of stability for the Beninese economy. This situation, which has been confirmed by the various rating institutions, is a major advantage that encourages the private sector to join in and to finance structuring projects in the maritime sector.

Enhancing the attractiveness of the maritime sector remains a key challenge for the economic development of our country. To achieve this, the continuous improvement of the port's performance as the driving force of the maritime sector, combined with the ongoing updating and adaptation of the sector's regulatory and institutional framework, must remain a priority. This is the gamble we have taken since 2016. ■

En savoir + / Learn more:  
<https://cadredevie.gouv.bj/>







## Le port de Cotonou est actuellement le premier port d'Afrique de l'Ouest

## The port of Cotonou is now the leading port in West Africa

Par / By **Charles-Bennett Fayomi**, Commandant du port de Cotonou / Port of Cotonou Captain

Le Port Autonome de Cotonou, poumon de l'économie béninoise, a amorcé ces huit dernières années un plan de modernisation qui suit toujours son cours conformément au chronogramme établi. Ce plan s'inscrit dans le *Programme d'Actions du Gouvernement* dont l'une des ambitions est de faire de notre port, le premier hub logistique d'Afrique de l'Ouest et une référence dans le monde.

À cet effet, une douzaine de projets de modernisation, soutenus par l'Union européenne et développés en partenariat avec le port d'Anvers (*Port of Antwerp-Bruges International*), ont été lancés dont les résultats sont déjà perceptibles. Leur but est d'impacter positivement l'ensemble des activités de la plateforme portuaire.

En ma qualité de commandant du Port Autonome de Cotonou, j'ai fait mienne cette ambition d'œuvrer à faire de ce port un port moderne et attractif, répondant aux normes internationales de qualité, de sécurité et d'environnement. Outre l'accroissement du flux de nos échanges, la réalisation des projets de modernisation nous rendra à terme prêts à accueillir certains types de navires dont les caractéristiques exigent des équipements et des moyens techniques très avancés pour l'accostage comme les navires de 365 mètres de long et de 15 mètres de tirant d'eau.

Cela explique les travaux d'extension qui sont en cours pour doubler notre capacité d'accueil en matière de tonnage. L'extension du quai, c'est aussi l'acquisition d'équipements modernes de chargement et de déchargement des marchandises en vue d'améliorer la célérité du port et le rendre plus compétitif. C'est à cette condition que nous pourrons passer de 12 millions à 25 millions de tonnes, générant ainsi un impact économique important.

### TROIS DÉFIS À RELEVER

À l'instar des ports africains, le Port Autonome de Cotonou a trois défis fondamentaux à relever : les défis liés à la logistique,

The Autonomous Port of Cotonou, the heart of Benin's economy, has launched a modernisation plan over the past eight years, and it is still progressing as planned. As part of the Government's Action Programme, this plan aims to make our Port the leading logistics hub in West Africa and a reference in the world.

To this end, a dozen modernisation projects, supported by the European Union, and developed in partnership with the Port of Antwerp-Bruges International, have been launched, and the results are already perceptible. Their aim is to have a positive impact on all activities at the port hub.

My ambition as Harbour Master of the Autonomous Port of Cotonou is to make this port a modern and attractive facility that meets international quality, safety, and environmental standards. In addition to increasing the flow of our trade, the completion of the modernisation projects will eventually make us ready to handle certain types of ships whose specifications require highly advanced equipment and technical means for berthing, for example ships with a length of 365 metres and a draught of 15 metres.

This explains the extension work currently underway which will double our tonnage capacity. Extending the berth also means acquiring modern loading and unloading equipment to improve the port's efficiency and make it more competitive. This is the prerequisite for increasing our capacity from 12 million to 25 million tons, thus generating a significant economic impact.

### THREE KEY CHALLENGES

Like most African ports, the Autonomous Port of Cotonou faces three fundamental challenges: logistics, digital transformation, and risk management. Thanks to the political will, these challenges are being met through the twelve modernisation projects mentioned above, including the construction of terminal 5, the extension of the port basin and the renova-



à la transformation digitale et à la gestion des risques. Grâce à la volonté politique, nous relevons ces défis avec succès à travers les douze projets de modernisation précédemment évoqués, notamment la construction du terminal 5, l'extension du bassin portuaire et la rénovation des quais Nord, la construction de la zone logistique portuaire, la construction du deuxième poste d'hydrocarbure, le réaménagement de la zone de service nautique et la construction du nouveau Port de Pêche artisanale de Cotonou.

La question de la logistique est essentielle pour développer la compétitivité d'un port. Une bonne plateforme logistique rassure les partenaires et instaure un climat de confiance dans les affaires. Il favorise aussi la décongestion des ports et réduit le temps de passage des marchandises.

Dans un contexte d'interconnexion des pays de la planète, répondre aux exigences du numérique est capital pour le développement d'une plateforme portuaire. A Cotonou, cette démarche est déjà amorcée avec, entre autres, l'instauration des guichets uniques et la dématérialisation des procédures. Le dernier point est la gestion des risques. Dans un port qui veut répondre aux standards internationaux, la sécurité et la sûreté constituent un enjeu capital pour l'attractivité des routes maritimes. Nous travaillons déjà à faire de l'espace portuaire béninois, une plateforme sûre où les dispositions en matière de sécurité/sûreté sont respectées. La sécurité et la sûreté sont des facteurs clés qui contribuent au rayonnement des destinations portuaires sur un continent.

« Le Port Autonome de Cotonou doit relever les défis de la logistique, de la transformation digitale et de la gestion des risques. »

"The Autonomous Port of Cotonou faces three fundamental challenges: logistics, digital transformation, and risk management."

Charles-Bennett Fayomi

tion of the North berths, the construction of the port logistics zone, the construction of the second hydrocarbon station, the redevelopment of the nautical service area, and the construction of the new Cotonou Artisanal Fishing Port.

The logistics issue is crucial when it comes to developing a port's competitiveness. A strong logistics platform reassures partners and instils a climate of confidence in business. It also helps to relieve port congestion and reduce the time taken for goods to pass through.



**UN MODÈLE DE GESTION QUI A FAIT SES PREUVES**

Depuis son arrivée au pouvoir en 2016, le gouvernement béninois a fait le choix d'une gestion déléguée du port afin de renforcer sa crédibilité sur l'échiquier international. Ce modèle de gestion, qui a assaini notre climat des affaires, a également permis d'obtenir plusieurs reconnaissances de conformité et des certifications. Une autre avancée significative a été la mise en place d'une politique améliorée de sécurisation des biens et des personnes. Le port a reçu, à cet effet, différentes certifications, notamment, la norme ISPS (code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires) et le *Système de Management intégré (SMI)*.

*« On pourra estimer disposer d'un port dit de quatrième génération après l'achèvement des chantiers ouverts, la consolidation des acquis et des réformes entreprises. »*

*"To be able to call it a fourth-generation port, we need to complete the work that has been initiated, and consolidate the gains made and the reforms undertaken."*

Charles-Bennett Fayomi

Nous avons également reçu la certification Ecoports (ISO 9001 : 2015, ISO 14001 : 2015, ISO 45001 : 2018), en raison des mesures prises pour faire de notre plateforme portuaire un port vert soucieux de l'environnement. Sous ce même modèle, le port a adopté un *Système d'Information Portuaire*, une réforme promouvant la digitalisation de la gestion portuaire. Enfin, nous avons réussi le pari de la mise en place du *Bureau d'Embauche Unique*, une réforme sociale qui permet aux ouvriers de relevages et aux dockers de bénéficier de meilleurs traitements et conditions de travail. L'un des principaux objectifs de la gestion déléguée, faut-il le rappeler, est la formation, le suivi du personnel et à terme, le transfert des compétences. Grâce aux progrès opérés en termes d'investissement dans les infrastructures portuaires, le Port Autonome de Cotonou est actuellement le numéro 1 en Afrique de l'Ouest, selon le rapport de la Banque mondiale sur le « *Logistics Performance index 2023* », et le quatrième à l'échelle du continent, soit un gain de 76 places en comparaison du rapport de 2018. Ce progrès, nous le devons aux ambitieux projets de modernisation, particulièrement appréciés par les usagers du port, qui pour certains sont déjà achevés et ont un impact très apprécié par les usagers et pour d'autres sont suffisamment abouties pour atteindre la phase opérationnelle.



© PORT AUTONOME DE COTONOU

In a context of global interconnection, meeting the demands of digital technology is indeed a key factor in the development of a port platform. In Cotonou, this has already begun with the introduction of "one-stop shops" and the digitalisation of procedures.

The third and final issue is risk management. In a port seeking to meet international standards, safety and security are essential to make shipping routes attractive. We are already committed to making Benin's ports a safe platform where safety and security provisions are respected. Safety and security are key factors in the development of port destinations on a continent.

**A SUCCESSFUL MANAGEMENT APPROACH**

Since taking office in 2016, the Beninese government has opted for a delegated Port management model as a way of strengthening its position and credibility at the international level. This management model, which has helped to improve our business conditions, has also made it possible to obtain a number of compliance approvals and certifications. Another significant advance has been the introduction of an improved security policy for goods and people. To this end, the Port has received various certifications, notably the ISPS standard (International Code for the Security of Ships and Port Facilities) and the Integrated Management System (IMS).

We have also obtained the Ecoports certification (ISO 9001: 2015, ISO 14001: 2015, ISO 45001: 2018), as a result of the

**L'IMPACT DE LA SITUATION GÉOPOLITIQUE ACTUELLE**

La position stratégique du port de Cotonou fait de lui un carrefour important pour plusieurs lignes maritimes, un pôle de transit vers plusieurs pays. Il est donc évident que la situation géopolitique actuelle a eu des impacts qui se sont fait ressentir sur l'ensemble de nos activités. 30% en moyenne des marchandises que nous recevons sont destinées à nos partenaires de l'hinterland notamment, le Niger, le Burkina Faso et le Mali. Les tensions actuelles<sup>1</sup> créent des manques à gagner à toutes les parties prenantes. Toutefois, la réouverture prochaine des différentes frontières laisse entrevoir des perspectives favorables à la coopération, donc aux affaires.

En maintenant la dynamique actuelle pour rendre notre port moderne, attractif et compétitif, répondant aux normes internationales de qualité, de sécurité et de l'environnement, j'ai foi que nous en ferons effectivement une plateforme logistique moderne et sécurisée, avec des services entièrement dématérialisés, dotée d'infrastructures et d'équipements de pointe. C'est à ce prix que l'on pourra estimer disposer d'un port dit de quatrième génération. Mais cela passe avant tout par l'achèvement des chantiers ouverts, la consolidation des acquis et des réformes entreprises.

1 - Référence aux tensions et à la fermeture des frontières entre le Niger et le Bénin suite au coup d'état militaire au Niger, le 26 juillet 2023, contre le président Mohamed Bazoum. Cet article a été rédigé début juin 2024.

*« 30 % des marchandises que nous recevons sont destinées à nos partenaires de l'hinterland notamment, le Niger, le Burkina Faso et le Mali. »*

*"30% of the goods we receive are destined for our hinterland partners, notably Niger, Burkina Faso, and Mali."*

Charles-Bennett Fayomi

measures taken to make our port platform an environmentally friendly green port. Under this same model, the Port has adopted a Port Information System, an initiative promoting the digitalisation of port management. Finally, we have succeeded in setting up the Single Employment Office, a social innovation that will enable dockworkers to benefit from better pay and working conditions. It should be remembered that the aim of delegated management is to provide staff training and support, and ultimately to transfer skills. Thanks to the progress made in terms of investment in port infrastructure, the Autonomous Port of Cotonou is currently ranked number 1 in West Africa, according to the World Bank's "Logistics Performance Index 2023" report, and fourth on the entire African continent, representing a gain of 76 places compared with the 2018 report. This progress is the result of ambitious modernisation projects, which are particularly appreciated by the Port's users, and some of which are sufficiently completed to reach the operational phase.

**IMPACT OF THE CURRENT GEOPOLITICAL SITUATION**

The strategic position of the port of Cotonou makes it a major crossroads for various shipping lines and a transit hub to many countries. It is therefore clear that the current geopolitical situation is affecting the entire range of our activities. On average, 30% of the goods we receive are destined for our hinterland partners, notably Niger, Burkina Faso, and Mali. The current tensions<sup>1</sup> are causing shortfalls for all the parties involved. However, the forthcoming reopening of the different borders should offer favourable opportunities for cooperation, and therefore for business.

By maintaining the current momentum to transform our port into a modern, attractive, and competitive facility that meets international quality, safety, and environmental standards, I firmly believe that we can make it a modern and secure logistics hub, with fully digitised services and state-of-the-art infrastructure and equipment. This is the price we will have to pay to be able to call it a fourth-generation port. But above all, we need to complete the work that has been initiated, and consolidate the gains made and the reforms undertaken.

1 - Reference to the tensions and border closures between Niger and Benin following the military coup in Niger on July 26, 2023 against President Mohamed Bazoum. This article was written in early June 2024.

En savoir + / Learn more:  
<https://portdecotonou.bj/>







## Un port à la mesure des enjeux régionaux

### A port that meets the regional challenges

A quelques mois de célébrer son 60<sup>ème</sup> anniversaire, le Port Autonome de Cotonou vit des extensions et des modernisations aussi historiques qu'indispensables pour son attractivité et sa compétitivité.

A few months away from celebrating its 60<sup>th</sup> anniversary, the Autonomous Port of Cotonou is undergoing extensions and upgrades that are both historic and essential to its attractiveness and competitiveness.

Par / By **Dr. Yann Alix**, Délégué Général de la Fondation SEFACIL\* / General Delegate of the SEFACIL Foundation\*

Le Golfe de Guinée présente une géographie politique et économique singulière. D'Abidjan à Lagos, sur 1000 kilomètres de distance s'étirent cinq pays littoraux et huit grands ports de commerce internationaux, tous concurrents pour contrôler un arrière-pays de 400 millions de consommateurs. Le trafic conteneurisé total de ce « front portuaire » dépasse aujourd'hui les 7,5 millions d'EVP avec en perspective le seuil historique des 10 millions de boîtes manutentionnées avant 2030.

La concurrence portuaire est stimulée par les stratégies des armateurs qui assurent les connectivités maritimes et logistiques de l'Afrique de l'Ouest avec l'ensemble des marchés ultramarins internationaux. MSC Shipping demeure incontestablement le plus disruptif en ayant fait de Lomé son *hub* continental africain avec des dessertes directes entre l'Asie et l'Afrique via des navires qui peuvent atteindre 18000 EVP de capacité. CMA-CGM investit à Lekki au Nigéria pour desservir le plus grand marché du continent africain avec des porte-conteneurs propulsés au GNL. Abidjan a mis en opération un second terminal à conteneurs de 1,5 millions de conteneurs de capacité alors que Téma au Ghana ne compte pas perdre ses parts de marché grâce notamment aux services de Maersk Line et de son partenaire Hapag-Lloyd. Dans ce panorama concurrentiel, le Port Autonome de Cotonou (PAC) demeure le plus petit des grands ports de commerce de la sous-région avec des potentialités de croissance qui nourrissent les 12 grands travaux en cours de déploiement.

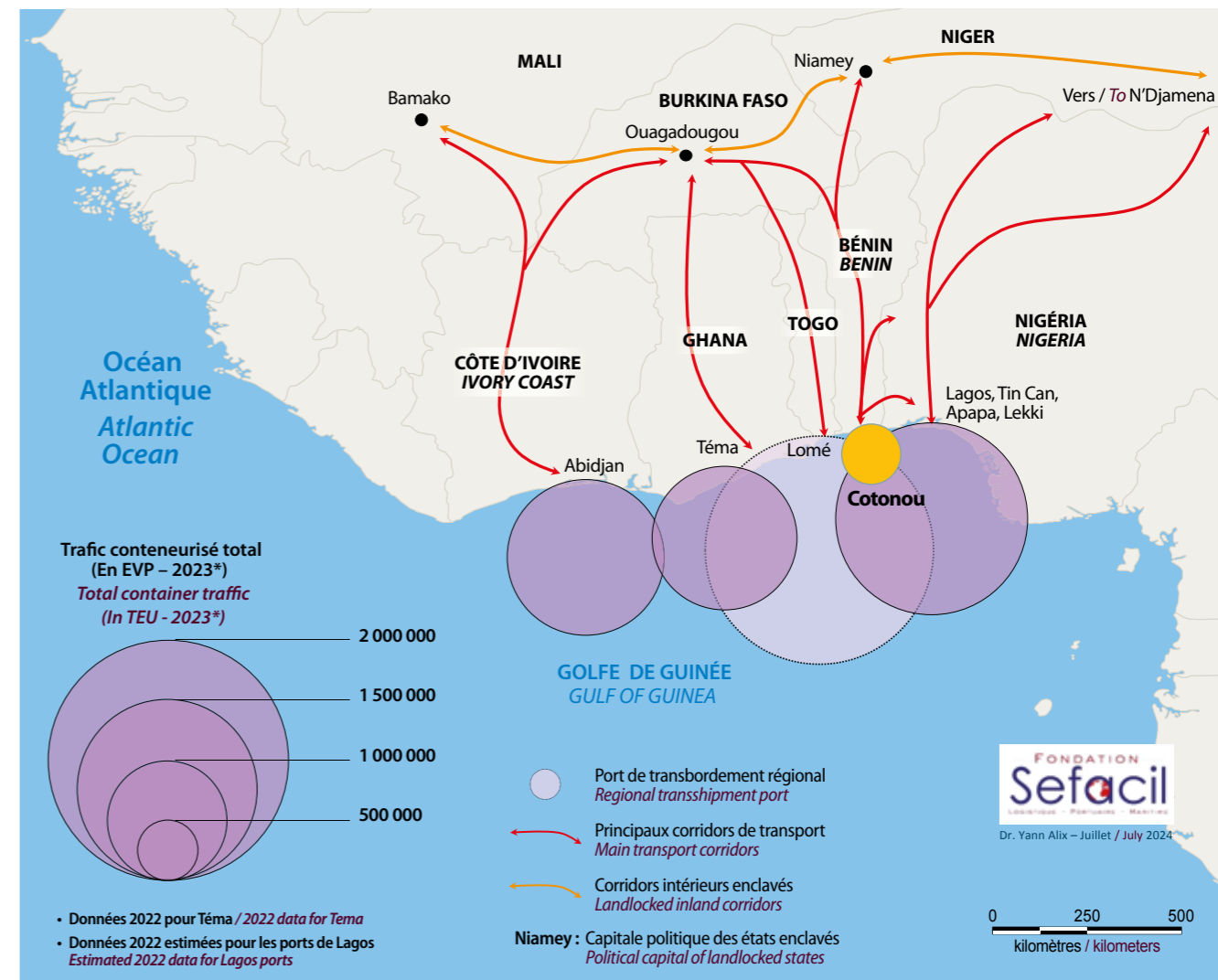
The Gulf of Guinea offers a unique political and economic geography. From Abidjan to Lagos, stretching over a distance of 1,000 kilometres, five coastal countries and eight major international trading ports all compete to control a hinterland of 400 million consumers. The total container traffic of this "port front" now exceeds 7.5 million TEUs, with the prospect of reaching the all-time threshold of 10 million boxes handled before 2030.

Competition between ports is stimulated by the strategies of shipowners who provide the maritime and logistical connections between West Africa and all the international overseas markets. MSC Shipping is undoubtedly the most disruptive, having made Lomé its continental hub for Africa, with direct services between Asia and Africa, operating vessels with a capacity of up to 18,000 TEU. CMA-CGM is investing in Lekki, Nigeria, to serve the largest market on the African continent with LNG-powered container ships. Abidjan has opened a second container terminal with a capacity of 1.5 million containers, while Téma in Ghana is determined to keep its market share, thanks in particular to the services of Maersk Line and its partner Hapag-Lloyd.

In this competitive environment, the Autonomous Port of Cotonou (APC) remains the smallest of the major commercial ports in the sub-region, with growth potential driving the 12 major projects currently underway.

\* La Fondation SEFACIL est un laboratoire d'idées prospectives sur les stratégies maritime, portuaire et logistique. Yann Alix est titulaire d'un PhD de Concordia University (1999) et d'un doctorat en géographie des transports de l'Université de Caen en France. Télécharger gratuitement les 7 tomes de la collection *Afrique Atlantique* sur : <https://www.sefacil.com/literature-2/>

\* The SEFACIL Foundation is a think-tank for forward-looking approaches to maritime, port and logistics strategies. Yann Alix holds a PhD from Concordia University (1999) and a doctorate in transport geography from the University of Caen in France. Download the 7 volumes of the *Afrique Atlantique* collection for free on: <https://www.sefacil.com/literature-2/>



« D'Abidjan à Lagos, sur 1 000 kilomètres de distance s'étirent cinq pays littoraux et huit grands ports de commerce internationaux, tous concurrents pour contrôler un arrière-pays de 400 millions de consommateurs. » / From Abidjan to Lagos, stretching over a distance of 1,000 kilometres, five coastal countries and eight major international trading ports all compete to control a hinterland of 400 million consumers." Yann Alix

### COTONOU, UN PORT GATEWAY

La porte d'entrée portuaire béninoise se singularise par son rôle stratégique dans la gestion des flux logistiques sous-régionaux. En effet, le port se positionne à équidistance entre Lomé au Togo, plus important port de transbordement d'Afrique subsaharienne (75% du total des conteneurs manutentionnés) et l'ensemble portuaire Lagos-Tin Can-Apapa qui lui se caractérise par une congestion chronique. Il en découle que Cotonou a développé des services qui visent en premier lieu le marché domestique dans une vision stratégique souveraine. Mais le potentiel du marché béninois (13,5 millions d'habitants) demeure largement inférieur au quelque 20 millions de riverains de l'agglomération de Lagos. Aussi, Cotonou a toujours servi de port de délestage face aux saturations portuaires et logistiques de son immense voisin. A titre illustratif, le port de Cotonou était le plus grand port d'Afrique pour le trafic des véhicules roulants d'occasion avec plus de 300 000 véhicules traités dans le courant des années 2000, en très grande majorité à destination du Nigéria. Cette réalité commerciale et logistique présente une contrainte majeure : le passage obligé de la frontière terrestre, sujet hautement po-

### THE GATEWAY PORT OF COTONOU

Benin's port gateway is remarkable for its strategic role in the management of sub-regional logistics flows. The port is equidistant between Lomé in Togo, the largest transshipment port in sub-Saharan Africa (75% of all containers handled), and the Lagos-Tin Can-Apapa port complex, which suffers from chronic congestion. As a result, Cotonou has developed services aimed primarily at the domestic market as part of a sovereign strategic vision. But the potential of the Beninese market (13.5 million inhabitants) is still much smaller than the 20 million or so residents of the Lagos conurbation.

As a result, resulting from port and logistical congestion in its huge neighbour, Cotonou has always served as a relief port. For example, the port of Cotonou was the largest port in Africa for traffic in second-hand vehicles, with over 300,000 vehicles handled in the 2000s, most of them destined for Nigeria. This commercial and logistical reality presents a major constraint: the necessary crossing of the land border, a highly political and strategic issue. The fluidity and volume of transit traffic handled and stored in Cotonou



« Les transitions énergétiques et digitales conduites par l'autorité portuaire s'intègrent dans cette ambition de transformation durable et compétitive de tout l'écosystème. »

*"The energy and digital transitions implemented by the port authority are part of this ambition to transform the entire ecosystem in a sustainable and competitive way."*

Dr. Yann Alix

litique et stratégique. Des relations des plus hautes autorités politiques des deux pays dépendent la fluidité et la volumétrie des trafics en transit manutentionnés et stockés à Cotonou. Il en va de même avec l'autre grande zone de marché captif du port autonome de Cotonou : le Niger avec comme aire prioritaire sa capitale Niamey. Le corridor routier Cotonou-Niamey constitue un véritable cordon logistique essentiel tant pour les importations que les exportations. Et quand cette artère vitale pour l'économie du Niger subit les affres d'une géopolitique régionale turbulente, alors les chargeurs nigériens se rabattent sur le corridor plus long qui les connecte aux installations portuaires concurrentes de Lomé.

### UN ÉCOSYSTÈME PORTUAIRE INNOVANT

Outre cette dimension géopolitique essentielle, ce sont les organisations logistiques et douanières qui sont au cœur des actions du Port de Cotonou en faveur des importateurs et exportateurs du Niger, du Nigéria mais aussi des aires enclavées du sud du Burkina Faso et de l'ouest du Tchad. Au début des années 2010, le port de Cotonou fut un pionnier en mettant en place des solutions dématérialisées pour réduire les temps de transit, éliminer des tracasseries administratives et fluidifier les échanges numériques des flux documentaires. Autre innovation managériale et stratégique qui caractérise l'autorité portuaire béninoise : son évolution en matière de gouvernance avec l'accompagnement décisif du Port d'Anvers par l'entremise de sa filiale dédiée aux activités internationales. Sur la base d'un contrat triennal renouvelable deux fois (soit 9 ans de mandat), le PAC se révolutionne et change totalement sa physionomie par une spécialisation de ses terminaux orchestrée par le savoir-faire de sa direction générale.

Sous l'impulsion directe de la Présidence Talon, le PAC travaille de concert avec les concessionnaires de terminaux dont notamment AGL, ex-Bolloré, leader sur le continent africain dans



Le futur Centre des Affaires Maritimes, situé sur l'axe stratégique du boulevard de la Marina à Cotonou, a pour but de désengorger le port et d'en améliorer la productivité.

The future Maritime Affairs Centre, located on Cotonou's strategic axis Marina Boulevard aims to relieve congestion in the port area and improve productivity.

Under the direct impetus of the Talon presidency, the APC is now working in close collaboration with the terminal concessionaires, including AGL, formerly Bolloré, Africa's leading container handling company. Together, the APC and AGL have shaped

depend on relations between the highest political authorities in both countries. The same applies to the other major captive market for the autonomous port of Cotonou: Niger, with its capital Niamey as a priority area.

The Cotonou-Niamey road corridor is an essential logistical link for both imports and exports. And when this artery, which is vital to Niger's economy, suffers the effects of turbulent regional geopolitics, then Niger's shippers opt for the longer corridor that connects them to the rival port facilities in Lomé.

### AN INNOVATIVE PORT ECOSYSTEM

Beyond this essential geopolitical dimension, logistics and customs organisations are at the heart of the Port of Cotonou's actions for the benefit of importers and exporters from Niger and Nigeria, as well as the landlocked areas of southern Burkina Faso and western Chad. In the early 2010s, the Port of Cotonou pioneered the use of digitised solutions to reduce transit times, eliminate paperwork and facilitate the digital exchange of documentary flows. Another managerial and strategic innovation that characterises the Beninese port authority is its evolution in terms of governance, with the decisive support of the Port of Antwerp through its subsidiary dedicated to international activities. On the basis of a three-year contract, renewable twice (i.e. a 9-year mandate), the Autonomous Port of Cotonou is undergoing a complete revolution and changing its entire physiognomy through the specialisation of its terminals, driven by the expertise of its general management.

la manutention des conteneurs. Ensemble, le PAC et AGL ont façonné le futur conteneurisé de la porte stratégique béninoise. L'extension des linéaires de quais et l'approfondissement des bassins permettent à Cotonou d'offrir des conditions d'exploitation parmi les meilleures du Golfe de Guinée. Cette approche gagnante-gagnante soutient l'ambition de transformer le port de Cotonou en une aire foncière à très haute valeur ajoutée. L'optimisation du domaine sous contrôle du port ne se cantonne pas aux seules interfaces entre les navires et les terminaux. La gestion intelligente et anticipée des pré et post-acheminements routiers se constate déjà dans la fluidité des circulations aux abords de l'enceinte. La zone industrielle de Glo-Djigbé (GDIZ), à 45 kilomètres des terminaux maritimes, s'inscrit dans un véritable continuum logistique des activités du PAC. Avec une capacité de 100 000 m<sup>2</sup> d'entrepôts, GDIZ optimise les perspectives d'industrialisation et de manufacturation béninoises en lien direct avec les investissements sur le domaine du port. Cette synergie industrialo-portuaire, co-construite entre les parties prenantes publiques et privées, renforce l'attractivité et la compétitivité du port béninois.

Les transitions énergétiques et digitales conduites par l'autorité portuaire s'intègrent dans cette ambition de transformation durable et compétitive de tout l'écosystème. Il en va de la croissance socio-économique et logistique du Bénin. Il en va également d'un développement pérenne et inclusif d'une sous-région africaine qui dépasse largement l'arrière-pays d'un port qui a l'ambition de doubler son trafic dans la prochaine décennie.

the containerised future of Benin's strategic gateway. Extending the quays and deepening the basins will enable Cotonou to provide some of the best operating conditions in the Gulf of Guinea. This win-win approach supports the ambition to transform the port of Cotonou into a highly value-added land area.

Optimising the domain under the port's control is not limited solely to vessel-terminal interfaces. Intelligent management of pre- and post-shipment road traffic can already be seen in the smooth flow of traffic around the port. The Glo-DJigbé industrial zone (GDIZ), 45 kilometres from the marine terminals, is part of a true logistics continuum for the APC's activities. With a warehouse capacity of 100,000 m<sup>2</sup>, GDIZ optimises Benin's prospects for industrialisation and manufacturing in direct link with investments in the port area. This industrial-port synergy, co-constructed between public and private stakeholders, strengthens the attractiveness and competitiveness of the Beninese port.

The energy and digital transitions implemented by the port authority are part of this ambition to transform the entire ecosystem in a sustainable and competitive way. Benin's socio-economic and logistical growth is at stake. It's also about the sustainable and inclusive development of an African sub-region that goes far beyond the hinterland of a port that has the ambition to double its traffic in the next decade.

En savoir + / Learn more:  
<https://www.sefacil.com/>





Entretien avec / Interview with Ernest Ayivi Tindo\*



« Le Bénin devrait, pour sa jeunesse, miser sur le développement de son économie bleue. »

"For its youth, Benin should bet on the development of the blue economy."

Propos recueillis par / Interview by Erwan Sterenn

**Le Bénin est un pays jeune. L'économie maritime, « l'économie bleue », est-elle une voie d'avenir pour sa jeunesse ?**

La population béninoise est en effet majoritairement jeune avec une croissance démographique soutenue de 3,5 % par an en moyenne. D'après les chiffres des derniers Recensements de l'habitat et de la population (Rhp), deux Béninois sur trois ont moins de 25 ans. Les prévisions indiquent que les effectifs des adolescents et des jeunes vont s'accroître rapidement au cours des années à venir. Estimés à près de six millions en 2011, les moins de 25 ans seront près de 9 millions à l'horizon 2025, ce qui représente en moyenne plus de 200 000 nouveaux jeunes chaque année. L'économie informelle occupe 95 % de la main d'œuvre. Le taux de sous-emploi est de 72 % pour la population active occupée (EMICoV2015) et celui du chômage est de 2,3 % (ERI-ESI 2018). Pour inverser cette tendance, le Bénin devrait clairement miser sur le développement de son « économie bleue ».

**Comment se caractérise l'économie maritime au Bénin ?**

Le Bénin dispose sur l'Atlantique d'un littoral de 125 km de long qui lui confère une zone économique exclusive (ZEE) de 27 750 km<sup>2</sup>, soit environ 40 % de sa superficie terrestre, et d'une étendue considérable d'eaux continentales (lacs, lagunes, fleuves et cours d'eau). L'économie liée à tout cet écosystème est composée d'activités traditionnelles (transport maritime, port et services connexes, chantier naval d'entretiens et de réparations, pêche, transport fluvio-lagunaire, production de sel,

**Benin is a young country. Do you think that the maritime economy, the "blue economy", is a promising way forward for its young people?**

Benin's population is predominantly young, with a steady demographic growth rate of 3.5% per year on average. According to figures from the latest Housing and Population Census (Rhp), two out of three Beninese are under the age of 25, and projections indicate that the number of teenagers in the population will rise rapidly over the coming years. Estimated at nearly six million in 2011, people under 25 years of age will be nearly 9 million by 2025, which on average represents more than an additional 200,000 young per year. The unofficial economy employs 95% of the workforce. The underemployment rate is 72% for the employed working population (EMICoV2015) while the unemployment rate is 2.3% (ERI-ESI 2018). To reverse this trend, Benin should clearly bet on the development of its "blue economy".

**How would you describe the maritime economy in Benin?**

Benin has a 125 km long coastline on the Atlantic, giving it an exclusive economic zone (EEZ) of 27,750 km<sup>2</sup>, i.e. around 40% of the country's land area, as well as a vast expanse of inland waters (lakes, lagoons, rivers and streams). The economy linked to this whole ecosystem comprises a variety of conventional activities (maritime transport, port and related services, maintenance and repair shipyards, fishing, river and lagoon transport, salt production, marine

\* Ernest TINDO est Expert en économie bleue, gestion portuaire et facilitation des échanges, Consultant international près la Banque africaine de développement (BAD), Président de l'Organisation panafricaine de la jeunesse pour l'économie bleue (OPJEB) et Secrétaire général du Cluster maritime d'Afrique francophone (CMAF). Il exerce également comme arbitre médiateur agréé.

\* Ernest TINDO is an expert in the field of the blue economy, port management and trade facilitation, an international consultant to the African Development Bank (ADB), Chairman of the African Youth Organisation for the Blue Economy (AYOBE) and Secretary General of the Maritime Cluster of French-speaking Africa (CMAF). He is also an accredited arbitrator and mediator.



« Estimés à près de six millions en 2011, les moins de 25 ans seront près de 9 millions à l'horizon 2025. »

"Estimated at nearly six million in 2011, people under 25 years of age will be nearly 9 million by 2025."

Ernest Ayivi Tindo

extraction de sable marin et lagunaire), d'activités émergentes (aquaculture, tourisme balnéaire et aquatique, croisière, sports nautiques, hydro-électricité) et d'activités transversales (câbles sous-marins et télécommunications, sécurité et sûreté maritimes, portuaires, fluvio-lagunaire, préservation de l'environnement marin et côtier, formation, etc.).

**Quels sont les secteurs de cette « économie bleue » les plus prometteurs pour la jeunesse béninoise ?**

En premier lieu, le port de Cotonou et les chantiers navals. Le Port de Cotonou contribue à 90 % des échanges avec l'extérieur, engendre jusqu'à 60 % du Produit intérieur brut (PIB), 80 à 85 % des recettes douanières et 45 à 50 % des recettes fiscales. Il a accéléré sa modernisation et sa compétitivité avec l'extension de ses infrastructures et de ses capacités d'accueil de navires de dernière génération dans le cadre d'un Plan Directeur dont

and lagoon sand extraction). There also emerging activities (aquaculture, seaside and aquatic tourism, cruises, water sports, hydroelectricity) as well as transverse industries (submarine cables and telecommunications, maritime, port, river and lagoon safety and security, preservation of the marine and coastal environment, training, etc.).

**What are the most promising sectors of this "blue economy" for the young Beninese?**

First of all, the Port of Cotonou and the shipyards. The Port of Cotonou represents 90% of the country's international trade, generating up to 60% of gross domestic product (GDP), 80 to 85% of customs revenue and 45 to 50% of tax revenue. It has accelerated the pace of its modernisation and competitiveness with the extension of its infrastructure and capacities to handle the latest generation of ships as part of



la mise en œuvre est estimée à plus de 255 milliards de Francs CFA. Nous espérons également le renforcement de la digitalisation portuaire avec à la clé, l'intelligence artificielle et la chaîne de blocs<sup>1</sup>. Cette dynamique devrait favoriser l'éclosion de chantiers navals pour l'entretien des navires. Or les chantiers navals sont particulièrement pourvoyeurs d'emplois qualifiés pour une masse critique de jeunes. Le développement d'une filière de placement des gens de mer dans les navires commerciaux et les navires de pêche industrielle constitue également une opportunité d'emplois pour la jeunesse. Il faut inciter le secteur privé à investir dans les chantiers navals, promouvoir des filières de formations spécialisées orientées vers les métiers de la mer et du littoral, pour combler l'écart de compétences dont souffre ce secteur, booster son développement et favoriser l'inclusion des jeunes. Il faut notamment soutenir les chantiers de construction de pirogues de pêche, aujourd'hui maillons faibles du secteur, dont le développement va non seulement booster l'emploi mais également renforcer la contribution de la pêche à l'économie nationale.

« Il faut promouvoir des filières de formations spécialisées orientées vers les métiers de la mer et du littoral. »

"We need to promote specialised training courses dedicated to maritime and coastal professions."

Ernest Ayivi Tindo

### La pêche peut-elle être pourvoyeuse d'emploi pour les jeunes ?

La pêche joue un rôle clé mais modeste au plan socio-économique. Elle occupe 15 % de la population active<sup>2</sup> et contribue pour 8 % au PIB agricole et 3,5 % au PIB national<sup>3</sup>. La production halieutique nationale ne couvre toutefois que 40 % des besoins du pays<sup>3</sup>. Pour combler ce manque, le Bénin importe plus de 100 000 tonnes de poissons chaque année. Le développement de l'aquaculture, une priorité du gouvernement, pour la production de poisson à des coûts compétitifs, est un défi à la fois économique, politique (au sens de la sécu-

1 - La chaîne de blocs (blockchain en anglais) est une technologie qui permet de garder la trace d'un ensemble de transactions, de manière décentralisée, sécurisée et transparente. Source : Ministère français de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique.

2 - Source Banque africaine de développement.

3 - Ministère de l'agriculture, de l'élevage et de la pêche (MAEP).



© WESTENDGET IMAGES / ALAMY STOCK PHOTO

a Master Plan, the implementation of which is estimated to cost more than 255 billion CFA Francs. We also expect a reinforcement of the port's digitalization, with artificial intelligence and blockchain<sup>1</sup> as key elements. This should encourage the emergence of shipyards for ship maintenance. And shipyards are particularly important for providing skilled jobs for a critical mass of young people.

The development of a recruitment programme for seafarers to work on merchant vessels and industrial fishing vessels also represents a job opportunity for young people. We need to encourage the private sector to invest in shipyards and promote specialised training courses dedicated to maritime and coastal professions, so as to close the gap in skills in this sector, boost its development and promote the inclusion of young people. We need, in particular, to support the construction of fishing pirogues, currently the weak link in the sector. Their development will not only boost employment but also strengthen the contribution of fishing to the national economy.

1 - Blockchain is a technology that enables a set of transactions to be recorded in a decentralised, safe and transparent way. Source: French Ministry of the Economy, Finance and Industrial and Digital Sovereignty.

rité alimentaire) et bien sûr, social avec un enjeu de création d'emploi pour les jeunes. La production de 100 000 tonnes de poissons d'élevage par an en remplacement des 100 000 tonnes de poissons importés permettrait de générer près de 70 000 emplois directs et indirects<sup>2</sup>.

### Le Président Talon a donné une forte dynamique au tourisme notamment littoral ? Quelles perspectives cela offre-t-il pour l'emploi des jeunes ?

Selon les données de l'Organisation mondiale du tourisme (OMT), le tourisme a connu une croissance significative au cours des dernières années au Bénin, avec une augmentation du nombre de visiteurs internationaux. D'après le Conseil économique et social (CES) du Bénin, en 2021, il est la deuxième source nationale de rentrée de devises et le troisième créateur d'emplois après l'agriculture et le commerce. Le Bénin dispose d'énormes potentialités en matière de tourisme maritime et balnéaire, avec son littoral, ses nombreuses mangroves, ses lagunes et ses cités lacustres comme Ganvié, la « Venise de l'Afrique ». Le développement du tourisme est, en effet, au cœur du Programme d'action du gouvernement (PAG) avec des projets comme la station balnéaire d'Avlékété ou la Route des pêches. Les investissements en cours permettront de créer un écosystème favorable à l'emploi et à l'entrepreneuriat dans ce secteur.

« La production de 100 000 tonnes de poissons d'élevage par an permettrait de générer près de 70 000 emplois directs et indirects. »

"Producing 100,000 tons of farmed fish per year would generate nearly 70,000 direct and indirect jobs."

Ernest Ayivi Tindo

### Can the fishing industry provide jobs for young people?

Fishing plays a key but relatively modest role in socio-economic terms. It employs 15% of the working population<sup>2</sup> and accounts for 8% of agricultural GDP and 3.5% of national GDP<sup>3</sup>. But national fish production covers only 40% of the country's needs<sup>3</sup>. To fill this gap, Benin imports over 100,000 tons of fish every year. The development of aquaculture, a government priority for the production of fish at competitive costs, is an economic, political (in the sense of food security) and, of course, social challenge, with job creation for young people at stake. Producing 100,000 tons of farmed fish per year instead of importing 100,000 tons of fish would generate nearly 70,000 direct and indirect jobs<sup>2</sup>.

### President Talon has given major impetus to tourism, and particularly to coastal tourism. What prospects does this offer in terms of employment for the youth?

According to the World Tourism Organisation (UNWTO), tourism has grown significantly in recent years in Benin, with an increase in the number of international visitors. According to Benin's Economic and Social Council (CES), in 2021 tourism became the country's second-largest source of foreign currency earnings and the third-largest source of employment after agriculture and commerce. With its coastline, numerous mangroves, lagoons and lakeside towns such as Ganvié, the "Venice of Africa", Benin has tremendous potential for maritime and seaside tourism. Tourism development is at the heart of the government's Action Programme (PAG), with projects such as the Avlékété seaside resort and the Fishing Road. The current investments will help to create an ecosystem that promotes employment and entrepreneurship in this sector.

2 - Source: African Development Bank.

3 - Ministry of Agriculture, Livestock and Fisheries (MAEP).

En savoir + / Learn more:  
<https://www.facebook.com/opjeb/>





Entretien avec / Interview with **Robert Masumbuko**,  
Responsable du bureau national du Bénin pour la *Banque africaine de développement*  
Head of the *African Development Bank's Office for Benin*



« **La Banque africaine de développement soutient les efforts de développement de l'économie bleue au Bénin.** »

**"The African Development Bank supports the efforts made to develop the blue economy in Benin."**

Propos recueillis par / Interview by **Erwan Sterenn**

**Quelles sont les principales missions de la Banque africaine de développement (BAD) ?**

Le Groupe de la *Banque africaine de développement* (BAD) est au cœur de la transformation du continent africain. Elle a pour objectif premier de faire reculer la pauvreté et de promouvoir une croissance économique durable sur le continent. Le portefeuille actif du Groupe de la BAD au Bénin comprend 18 opérations, d'un montant total de 1064,36 millions de dollars, reparti dans les secteurs des infrastructures (60%), l'agriculture et la pêche (9%), la gouvernance, les finances et le social (31%).

**Philippe Tous, en charge des ressources naturelles auprès de la BAD aime à rappeler<sup>1</sup> que les zones économiques exclusives cumulées<sup>2</sup> des 32 États littoraux d'Afrique<sup>3</sup> représentent un immense "territoire maritime" de 13 millions de km<sup>2</sup>, soit plus de 40% de la superficie terrestre du continent. Quelle place occupe ce vaste "monde maritime" dans les actions de la BAD ?**

Les opportunités en matière d'économie bleue touchent aux possibilités énormes de développement dans plusieurs domaines tels que la pêche et l'aquaculture, la transformation de produits de la pêche, les ports et le transport maritime, la gestion des déchets et la protection des côtes, les énergies renouvelables, l'exploitation des ressources sous-marines, la

**What are the primary missions of the African Development Bank (AfDB)?**

The *African Development Bank* (AfDB) Group is at the heart of the transformation of the African continent. Its primary objective is to reduce poverty and promote sustainable economic growth on the continent. The AfDB Group's active portfolio in Benin includes 18 operations worth a total of USD 1,064.36 million, divided between the sectors of infrastructure (60%), agriculture and fisheries (9%), governance, finance, and social issues (31%).

**Philippe Tous, who is in charge of natural resources at the AfDB, reminds us<sup>1</sup> that the combined exclusive economic zones<sup>2</sup> of the 32 coastal states in Africa<sup>3</sup> represent an immense "maritime territory" of 13 million km<sup>2</sup>, i.e. more than 40% of the continent's land area. What place does this vast "maritime world" hold in the AfDB's activities?**

The opportunities offered by the blue economy include huge potential for development in a number of areas, such as fishing and aquaculture, the processing of fish products, ports and maritime transport, waste management and coastal protection, renewable energies, the exploitation of underwater resources, marine biotechnology, research, and more. All

1 - Intervention en janvier 2024 dans l'émission *Making a difference*.  
2 - La ZEE d'un État s'étend au-delà des eaux territoriales jusqu'à 370 km (200 milles marins) des côtes.  
3 - Sur les 54 pays que compte l'Afrique, 32 ont une façade maritime et six sont des îles ou des archipels.

1 - Invited in January 2024 on the "Making a difference" programme.  
2 - A State's EEZ extends beyond its territorial waters to 370 km (200 nautical miles) from the coast.  
3 - Of the 54 countries in Africa, 32 have maritime borders and six are islands or archipelagos.



Le boulevard de la Marina à Cotonou, symbole du dynamisme béninois. / Marina Boulevard in Cotonou, a symbol of Benin's dynamism.  
« Avec les réformes engagées en matière de gouvernance économique et financière depuis 2016, le Bénin a réalisé des progrès économiques remarquables. » / "Thanks to the economic and financial governance reforms implemented since 2016, Benin has made remarkable economic progress." **Robert Masumbuko**

biotechnologie marine, la recherche, etc. Tous ces domaines de l'économie bleue sont alignés sur les cinq grandes priorités d'intervention du Groupe de la BAD (les *High 5*) : éclairer l'Afrique et l'alimenter en énergie, la nourrir, l'industrialiser, l'intégrer, enfin améliorer la qualité de vie de ses populations.

**Le Document de stratégie pays (DSP) 2022-2026 élaboré par vos services souligne la stabilité politique et les bonnes performances économiques du Bénin. Quels sont les principaux indicateurs à retenir de l'économie béninoise et avec quelles perspectives ?**

Avec les réformes engagées en matière de gouvernance économique et financière depuis 2016, le Bénin a réalisé des progrès économiques remarquables. Sur la période 2016-2023, le Bénin a réalisé un taux de croissance de 5,8% en moyenne par an, malgré les effets négatifs des crises récentes : la Covid-19, le conflit Ukraine et la Russie. Cette bonne performance a permis au Bénin, dans sa trajectoire de développement, d'accéder au statut de pays à revenu intermédiaire de la tranche inférieure en 2020, selon la Banque mondiale. La mise en place d'un cadre macroéconomique solide, combinée à une stratégie de gestion active de la dette publique ont contribué à renforcer la confiance des investisseurs internationaux envers le Bénin. Le 6 février 2024, le pays a émis avec succès sa première obligation internationale en dollars, pour un montant de 750 millions. Le 19 avril 2024, l'agence de notation *Standard & Poor's* a également rehaussé, la notation de crédit du Bénin de (B+) à (BB-) avec perspective stable. Le Bénin est désormais au même niveau de notation de risque de crédit que la Côte d'Ivoire.

these blue economy domains are consistent with the AfDB Group's five main intervention priorities (the *High 5*): lighting up Africa and supplying it with energy, feeding it, industrialising it, integrating it, and finally improving the quality of life of its people.

**The 2022-2026 Country Strategy Paper (CSP) produced by your departments highlights the political stability and good economic performance of Benin. What are the most significant indicators for the Beninese economy, and what are the prospects?**

Thanks to the economic and financial governance reforms implemented since 2016, Benin has made remarkable economic progress. Over the period 2016-2023, Benin achieved an average annual growth rate of 5.8%, despite the negative effects of recent crises: Covid-19, and the Ukraine and Russia conflict. Thanks to the economic and financial governance reforms implemented since 2016, Benin has made remarkable economic progress. Over the period 2016-2023, Benin achieved an average annual growth rate of 5.8%, despite the negative effects of recent crises: Covid-19, and the Ukraine and Russia conflict. According to the World Bank, this solid performance enabled Benin to reach the status of a lower-middle-income country in 2020, as part of its development trajectory. The introduction of a solid macroeconomic framework, combined with an active public debt management strategy, have helped to strengthen the confidence of international investors in Benin. On 6 February 2024, the country successfully issued its first international bond in dollars, for



**La protection des écosystèmes marins et le développement de l'économie maritime ont été pris en compte par le Bénin dans le Plan national de développement 2018-2025, dans la Stratégie nationale de l'économie bleue et dans le Programme d'action du gouvernement 2021-2026. Comment la Banque africaine de développement s'inscrit-elle dans cette démarche résolument volontariste du Bénin dans le domaine maritime ?**

Le Groupe de la BAD dans sa stratégie d'intervention au Bénin pour la période 2022-2026, soutient les efforts de développement de l'économie bleue. Il a ainsi appuyé en 2022, la réalisation d'une étude sur le développement de l'entrepreneuriat des jeunes en faveur de l'économie bleue. Celle-ci a révélé qu'il s'agit d'un secteur à fort potentiel de création d'emploi pour les jeunes. Parmi les réformes préconisées par l'étude, on peut citer la création d'un *Haut Conseil pour l'Économie Bleue* (HCEB) afin de favoriser la coordination et le suivi des initiatives en faveur de l'économie bleue au Bénin. L'étude a aussi recom-

an amount of \$750 million. On 19 April 2024, *Standard & Poor's* also upgraded Benin's credit rating from (B+) to (BB-) with a stable perspective. Benin now ranks at the same level of credit risk as Ivory Coast.

**The protection of marine ecosystems and the development of the maritime economy have been addressed in Benin's National Development Plan 2018-2025, in the National Blue Economy Strategy and in the Government Action Programme 2021-2026. So, what is the position of the African Development Bank with regard to Benin's resolutely proactive approach to the maritime sector?**

In its intervention strategy for Benin for the 2022-2026 period, the AfDB Group supports the efforts made to develop the blue economy. For example, in 2022, it supported a study on the development of youth entrepreneurship in the blue economy. This study revealed that the blue economy is a sector with significant job creation potential for young

*« En 2023, la Banque africaine de développement a approuvé un projet de promotion de l'aquaculture et de compétitivité des chaînes de valeur de la pêche. »*

*"In 2023, the African Development Bank approved a project for the promotion of aquaculture and competitiveness of fisheries value chains."*

Robert Masumbuko

mandé, l'importance de financer le Plan de développement du Port de Cotonou, de promouvoir les mécanismes de financements innovants pour l'économie bleue (les obligations bleues notamment) et d'encourager les approches de partenariats publics-privés pour accompagner le développement de l'économie bleue.

**La pêche contribue au Bénin, comme en Afrique d'une manière générale, à la sécurité alimentaire d'une grande partie de la population. Quelles sont les actions de la Banque africaine de développement dans ce domaine ?**

En 2023, le Groupe de la BAD a approuvé un *Projet de promotion de l'aquaculture et de compétitivité des chaînes de valeur de la pêche* (PROMAC), aligné sur les résultats de l'étude sur le développement de l'entrepreneuriat des jeunes en faveur de l'économie bleue. Le projet porte sur un montant de financement de 26,6 millions de dollars du *Fonds africain de développement*. Le lancement officiel des activités du projet a eu lieu le 15 mai 2024. Le projet contribuera à la réalisation de 250 hectares de parc aquacole et participera à un accroissement significatif de la contribution du secteur de la pêche et de l'aquaculture à l'économie nationale et à la sécurité alimentaire.

people. Among the reforms recommended by the study is the creation of a High Council for the Blue Economy (HCEB) to promote the coordination and follow-up of blue economy initiatives in Benin. The study also recommended the importance of financing the development plan for the Port of Cotonou, promoting innovative financing mechanisms for the blue economy (notably blue bonds) and encouraging public-private partnership approaches to support the development of the blue economy.

**In Benin, as in Africa in general, fishing contributes to the food security of a large proportion of the population. What initiatives is the African Development Bank taking in this area?**

In 2023, the AfDB Group approved a Project for the Promotion of Aquaculture and Competitiveness of Fisheries Value Chains (PROMAC), based on the results of the study on youth entrepreneurship development for the blue economy. The project involves funding of 26.6 million dollars from the African Development Fund. The official launch of the project activities took place on 15 May 2024. The project will contribute to the creation of a 250-hectare aquaculture park and



La côte à Grand-Popo. / The coast at Grand-Popo.

**Selon le DSP 2022-2026, l'assistance opérationnelle de la Banque africaine de développement au Bénin se concentrera de manière sélective sur trois principaux secteurs : l'agriculture, les transports et l'énergie avec pour cette dernière, le développement de l'énergie renouvelable. Cela suppose-t-il une action, au Bénin, en faveur des énergies marines renouvelables ?**

L'énergie fait partie des domaines prioritaires d'intervention du Groupe de la BAD au Bénin. Le Groupe de la BAD est donc intéressé à financer des projets de production d'énergies renouvelables (hydroélectricité, éolienne, solaire, etc.). Par exemple, le Port Autonome de Cotonou prépare un projet de production d'énergie éolienne. Il y a également en cours de préparation, le projet de centrale hydraulique de Dogo-bis, d'une capacité de 128 MW. Le Groupe de la BAD suit avec intérêt la préparation de tous ces projets.

**Le port de Cotonou est le poumon économique du pays. Comment participez-vous plus précisément à son développement ?**

Le Groupe de la BAD soutient la vision des Hautes Autorités du Bénin qui est de faire évoluer le pays vers une plateforme de services logistiques et d'exportation. En 2023, la BAD a approuvé le premier projet du guichet du secteur privé au Bénin, qui porte sur la modernisation et l'extension du Port autonome de Cotonou, pour un montant de 105 millions de dollars. Il convient de préciser que le guichet du secteur privé

will significantly increase the contribution of the fisheries and aquaculture sector to the national economy and food security.

**According to the 2022-2026 Country Strategy Paper, the African Development Bank's operational assistance to Benin will focus selectively on three main sectors: agriculture, transport, and energy, including, for the latter, the development of renewable energy. Does this mean that Benin will be working to promote renewable marine energy?**

Energy is one of the AfDB Group's priority areas of intervention in Benin. As a result, the AfDB Group is interested in financing renewable energy production projects (hydroelectricity, wind power, solar power, etc.). For example, the Autonomous Port of Cotonou is currently working on a wind energy production project. Another project already underway is the Dogo-bis hydropower plant, with a capacity of 128 MW. The AfDB Group follows the development of all these projects with great interest.

**The port of Cotonou is the economic heart of the country. More specifically, how are you contributing to its development?**

The AfDB Group shares the vision of Benin's High Authorities to develop the country into a logistics and export services hub. In 2023, the AfDB approved the first project of the Private Sector Window in Benin, relating to the moderni-



«La banque africaine de développement soutient les activités de protection des côtes béninoises contre l'érosion côtière.»

"The African Development Bank supports the activities to protect Benin's coastline against coastal erosion."

Robert Masumbuko

de la BAD est la fenêtre dédiée au financement des projets du secteur privé sur le continent africain, à travers des instruments de prêts et des prises de participation.

**Participez-vous à la protection des côtes béninoises contre l'érosion côtière et les submersions marines ?**

Le groupe de la BAD soutient les activités de protection des côtes béninoises contre l'érosion côtière. Avec l'Union européenne, le Groupe de la BAD finance la réalisation de l'étude de protection côtière d'un montant de 2,3 millions d'euros, dans le cadre du Projet de réhabilitation de la route Lomé-Cotonou (phase 2). Indirectement, le Groupe de la BAD a fourni en 2022, une garantie partielle de crédit (GPC) de 195 millions d'euros, qui a permis au Bénin en 2023, de lever 350 millions d'euros sur les marchés internationaux de capitaux. L'opération a permis de réaliser des économies substantielles sur le service de la dette. Les ressources mobilisées sont destinées à financer des dépenses éligibles de projets alignés sur les *Objectifs de développement durable* (ODD), parmi lesquels il y a des projets de préservation du littoral, de la vie aquatique, et de la biodiversité.

**Quels sont techniquement et précisément les instruments proposés par la Banque africaine de développement pour servir le développement de l'économie maritime au Bénin ?**

Le Groupe de la BAD accompagne le développement de l'économie bleue au Bénin avec toute une panoplie d'instruments : les projets d'investissement, les instruments de garantie pour la mobilisation de ressources sur les marchés de capitaux, et les conseils, études et assistances techniques. Par exemple, la BAD prépare actuellement une assistance technique pour aider au renforcement des capacités de développement des obligations thématiques (obligations vertes, bleues, sociales). La mise en œuvre de cet appui pourrait à terme ouvrir des perspectives pour l'émission dans le futur d'obligations bleues par le pays. Il convient de préciser que les obligations bleues, sont des ressources levées via les marchés de capitaux et affectées aux financements de projets ou de dépenses qui ont un impact positif sur l'utilisation durable des ressources des mers et des océans, des côtes, des lacs, des fleuves et des eaux souterraines. ■

sation and extension of the Autonomous Port of Cotonou, for an amount of 105 million dollars. It is important to mention that the AfDB's private sector window is dedicated to financing private sector projects on the African continent, through loan instruments and equity investments.

**Are you involved in protecting Benin's coastline against coastal erosion and flooding?**

The AfDB Group supports the activities to protect Benin's coastline against coastal erosion. Together with the European Union, the AfDB Group is financing a coastal protection study worth €2.3 million as part of the Lomé-Cotonou Road Rehabilitation Project (phase 2). Indirectly, the AfDB Group provided a €195 million partial credit guarantee (PCG) in 2022, enabling Benin to raise €350 million on the international capital markets in 2023. The operation resulted in substantial savings on debt servicing. The funds raised will be used to finance eligible expenditure on projects that meet the *Sustainable Development Goals* (SDGs), including projects to preserve the coastline, aquatic life, and biodiversity.

**Technically and specifically, what instruments does the African Development Bank offer to support the development of Benin's maritime economy?**

The AfDB Group is supporting the development of the blue economy in Benin with a wide range of instruments including investment projects, guarantee instruments for mobilising resources on capital markets, and technical advice, studies, and assistance. For example, the AfDB is currently preparing a technical assistance programme to help strengthen capacities for the development of thematic bonds (green, blue, and social bonds). The implementation of such support could ultimately pave the way for the country to issue blue bonds in the future. It should be noted that blue bonds are resources raised via the capital markets and allocated to financing projects or expenditure that have a positive impact on the sustainable use of the resources of the seas and oceans, coasts, lakes, rivers, and groundwater. ■

En savoir + / Learn more:  
<https://www.afdb.org/fr>



FONDATION

# Sefacil

PREMIER

LABORATOIRE D'IDÉES

PROSPECTIVES & STRATÉGIQUES

DÉDIÉ AUX SECTEURS

MARITIME,  
PORTUAIRE  
ET LOGISTIQUE

[www.sefacil.com](http://www.sefacil.com)

Design Artist Stéphane PADU



Entretien avec / Interview with **Arnauld Akakpo**,  
Président de la Chambre de commerce et d'industrie du Bénin (CCIB) / President of the  
Chamber of Commerce and Industry of Benin (CCIB)



« Le secteur maritime béninois encourage l'émergence de jeunes entreprises innovantes. »

"The Beninese maritime sector promotes the emergence of innovative young companies."

Propos recueillis par / Interview by Erwan Sterenn

**Quelle est la typologie des entreprises travaillant dans le secteur maritime au Bénin et que pèse aujourd'hui cet écosystème ?**

L'écosystème maritime béninois compte de nombreuses entreprises qui travaillent toutes avec l'autorité portuaire. Elles interviennent dans des domaines aussi variés que l'avitaillement et la consignation de navires, la gestion de parcs de véhicules, l'élingage, le bâchage de camions, le transit, la manutention, le contrôle de radioactivité, la gestion de déchets, la destruction de marchandises périmées, le contrôle de qualité, la surveillance et le gardiennage portuaires ou encore le gardiennage et la fourniture de personnel aux navires... Cet écosystème pèse plus 20 000 emplois directs.

**Quels sont les secteurs du maritime les plus dynamiques ?**

De manière indéniable, en termes de valeur produite, ce sont les activités traditionnelles du transport et de la logistique. Même s'il faut souligner le dynamisme de toutes les entreprises de cet écosystème maritime.

**En 2021, Bénin Terminal a signé une convention de partenariat avec la startup béninoise Green Keeper Africa. Le secteur maritime béninois favorise-t-il l'émergence de «jeunes pousses» innovantes à l'image de Green Keeper Africa ?**

Green Keeper Africa est une startup spécialisée dans les solutions innovantes, naturelles et dépolluantes. Elle a effectivement signé, le 1<sup>er</sup> avril 2021, une convention de partenariat avec le concessionnaire Bénin Terminal pour l'élimination de la pollution dans le port de Cotonou avec son produit, le GK Sorb,

**How would you describe the typology of companies operating in the maritime sector in Benin, and how important is this ecosystem today?**

Benin's maritime ecosystem is made up of a large number of companies, all of which work with the port authority. They operate in fields as varied as ship bunkering and consignment, management of vehicle fleets, slinging, truck tarpaulins, transit, handling, radioactivity control, waste management, disposal of out-of-date goods, quality control, port surveillance and security, as well as ship guarding and staffing... This ecosystem accounts for more than 20,000 direct jobs.

**Which maritime sectors are the most active?**

In terms of value produced, these are clearly the traditional transport and logistics activities. Even if it is important to underline the dynamism of all the companies involved in this maritime ecosystem.

**In 2021, Benin Terminal signed a partnership agreement with the Beninese startup Green Keeper Africa. Does Benin's maritime sector promote the emergence of innovative start-ups like Green Keeper Africa?**

Green Keeper Africa is a start-up specializing in innovative, natural, pollution-removing solutions. It actually signed, on April 1 2021, a partnership agreement with concession holder Benin Terminal to eradicate pollution in the port of Cotonou with its product, GK Sorb, an anti-pollution absorbent manufactured locally from water hyacinth. As evidenced by this collaboration, the Beninese maritime sector promotes the

un absorbant anti-pollution fabriqué localement à partir de la jacinthe d'eau. Comme en témoigne cette collaboration, le secteur maritime béninois encourage l'émergence de jeunes entreprises innovantes. Cette initiative illustre également la volonté du secteur de promouvoir des solutions écologiques et durables, en soutenant l'innovation locale. Le *Plan stratégique* de la CCI Bénin encourage cette démarche qui permet aux entreprises déjà établies de tendre la main aux jeunes entreprises afin d'utiliser leurs innovations pour plus d'efficacité et d'efficacité.

**Quels sont les principaux services proposés par la CCI Bénin aux entreprises du secteur maritime, à leur création et au cours de leur développement ?**

La CCI Bénin regroupe l'ensemble des entreprises du secteur « commerce, industrie et services ». Son rôle est de faciliter l'accès à l'information, à la formation, à la promotion et à la

emergence of innovative young companies. This initiative also illustrates the sector's commitment to promoting ecological and sustainable solutions, by supporting local innovation. The CCI Benin's Strategic Plan encourages this approach, enabling long established companies to offer a helping hand to start-ups, so that their innovations can be used more efficiently and effectively.

**What are the main services offered by the CCI Benin to companies in the maritime sector, both in their initial stages and during their development?**

The CCI Benin brings together all companies in the "trade, industry and services" sector. Its role is to support companies to ensure their long-term survival by facilitating access to information, training, promotion and defence of common business interests. Each year, it provides training and awareness-raising workshops for professional port organizations, to

« En termes de valeur produite, les activités traditionnelles du transport et de la logistique sont les plus dynamiques. »

"In terms of value produced, traditional transport and logistics activities are the most active."

Arnauld Akakpo

défense des intérêts communs des entreprises. Elle intervient ainsi chaque année auprès des organisations professionnelles des acteurs portuaires, à travers des ateliers de formation et de sensibilisation pour l'amélioration de leur activité dans le domaine des transports, du transit et des échanges. Elle organise également des rencontres avec les parties prenantes du port de Cotonou pour solutionner les difficultés liées aux formalités de dédouanement et au contrôle des marchandises.

**La CCI Bénin aide-t-elle les entreprises innovantes à accéder à des financements ?**

La CCI Bénin joue, entre autres, un rôle de facilitateur. Elle oriente les entreprises porteuses de projets innovants vers les institutions financières. La plateforme *Impulse* de la CCI Bénin les accompagne avec un objectif d'accélération de croissance. Elle permet à de très nombreuses jeunes entreprises de développer des projet en partenariat avec des entreprises établies. En tant que tiers de confiance, la CCI Bénin leur facilite ensuite la mise en relation avec les institutions bancaires. La CCI Bénin a par ailleurs mis en place un *Fonds d'appui catalytique et de solidarité* (FACS) destiné à financer et à accompagner les entreprises à fort potentiel.

help them improve their transport, transit and trade activities. It also holds meetings with the stakeholders of the Port of Cotonou to resolve difficulties linked to customs clearance formalities and goods control.

**Does the Benin CCI assist innovative businesses in accessing funding?**

One of the roles of the Benin CCI is to act as a facilitator, by directing companies with innovative projects towards financial institutions. The CCI Benin's *Impulse* platform supports them with the aim of accelerating their growth. It enables a large number of young businesses to develop projects in partnership with established companies. As a trusted third party, the CCI Benin then facilitates their connections with banking institutions. The Benin CCI has also set up a *Catalytic Support and Solidarity Fund* (FACS) to finance and support high potential businesses.

En savoir + / Learn more: [www.cci.bj](http://www.cci.bj)







Pêcheurs sur le lac Nokoué au nord de Cotonou.  
Fishermen on Lake Nokoué north of Cotonou.





## Pêche et aquaculture, la nécessité d'une gestion adéquate des ressources

### Fisheries and aquaculture: the need for appropriate resource management

Par le Professeur / By Professor **Zacharie Sohou**,  
Océanographe, directeur de l'Institut de Recherches Halieutiques et Océanologiques du Bénin (IRHOB)  
Oceanographer, Director of the Benin Institute for Halieutic and Oceanological Research (IRHOB)

Le Bénin est pourvu d'un important réseau hydrographique offrant des opportunités de pêche maritime (industrielle et artisanale) et continentale. Cette activité fournit 50% des protéines animales à la population. Face à l'augmentation de la population et à la surexploitation des ressources, la production intérieure peine toutefois à couvrir les besoins locaux.

La contribution de la pêche à la croissance du PIB a évolué de 2011 à 2014, de manière constante avec une moyenne de 3,2%. La contribution de ce sous-secteur au PIB Agricole est quant à elle restée dans une tendance baissière passant de 12,2% en 2010 à 10,6% en 2014, avec une moyenne de 11,46%.

Le sous-secteur des pêches occupe 15% de la population active totale et 25% de la population active du secteur agricole. Il représente plus de 600 000 emplois directs et indirects mais la production nationale n'assure qu'environ 35% des besoins en produits d'origine halieutique<sup>1</sup>.

La pêche maritime artisanale est pratiquée par 4 305 pêcheurs<sup>2</sup> dont 81% d'autochtones (Tofin, Pédah et Xwla) et 19% d'étrangers (Ghanéens, Togolais, Nigériens etc.), tandis que la pêche continentale est pratiquée par 40 500 Béninois appartenant aux groupes ethniques suivants : Pédah, Xwlah, Toffin, Mina, Adja, Sahouè, Fon, Goun, Aïzo, Ouatchi, Djerma du Niger, etc.<sup>3</sup>

Depuis la fin des années 1950, avec la construction du port de Cotonou, la pêche maritime s'est développée par l'arrivée massive des Ghanéens (Fanti et Keta) qui introduisent de nouveaux engins et techniques de pêche dans cette exploitation.

1 - PADPPA 2010

2 - DPH, 2014

3 - DP/UEMOA, 2013

Benin has an extensive hydrographic network that offers opportunities for maritime (industrial and artisanal) and continental fishing. This sector provides 50% of the population's animal protein. However, faced with population growth and over-exploitation of resources, domestic production can barely meet local needs.

The contribution of fishing to GDP growth evolved steadily from 2011 to 2014, with an average of 3.2%. As for the contribution of this sub-sector to agricultural GDP, it has remained on a downward trend, falling from 12.2% in 2010 to 10.6% in 2014, with an average of 11.46%.

The fisheries sub-sector employs 15% of the total working population and 25% of the working population in the agricultural sector. It accounts for more than 600,000 direct and indirect jobs, but national production provides only around 35% of the country's needs in fish products<sup>1</sup>.

A total of 4,305 fishermen<sup>2</sup> depends on artisanal maritime fishing, 81% of whom are indigenous (Tofin, Pédah and Xwla) and 19% from other countries (Ghanaians, Togolese, Nigerians, etc.), while inland fishing involves 40,500 Beninese belonging to the following ethnic groups: Pédah, Xwlah, Toffin, Mina, Adja, Sahouè, Fon, Goun, Aïzo, Ouatchi, Djerma from Niger, etc.<sup>3</sup>

Since the late 1950s, with the construction of the port of Cotonou, sea fishing has been developing with the massive arrival of Ghanaians (Fanti and Keta) who have introduced new fishing gear and techniques. The industrial fleet, which

1 - PADPPA 2010

2 - DPH, 2014

3 - DP/UEMOA, 2013



« La pêche fournit 50 % des protéines animales à la population. » / "Fishing provides 50% of the population's animal protein." **Zacharie Sohou**

La flottille industrielle qui était de 20 bateaux ne dépasse guère ces dernières années un maximum de cinq bateaux dont deux prises dans leur port d'attache (Tema au Ghana). Les résultats de l'enquête-cadre de 2014 révèlent que 728 unités de pêche sont actives dans la pêche maritime artisanale.

La diversité biologique est constituée de 449 espèces de poissons marins, 180 espèces de poissons d'eau douce, 4 espèces de crabe et 6 espèces de crevettes (eau douce, saumâtre ou marine). Les eaux maritimes sont relativement « pauvres » à cause de la faiblesse de l'*upwelling* (Ndlr, remontée d'eaux profondes qui permet la remontée de nutriments) avec un potentiel exploitable de 12 000 tonnes par an établi à la fin des années 1990. Les captures sur les cinq dernières années (2019-2023) des pêcheries maritimes sont en moyenne de 38 527 tonnes et de 40 652 tonnes pour la pêche continentale. La production aquacole sur la même période fournit en moyenne 3 186 tonnes. Elle est alors complétée par des importations moyennes de 108 927,46 tonnes par an sur la même période. En guise d'illustration, malgré une production totale de 88 612 tonnes en 2023, un déficit de 131 388 tonnes persiste par rapport à une demande de 220 000 tonnes.

Les exportations de crevettes vers l'Union européenne avaient atteint un montant de 4,9 millions € en 2002 avec un potentiel de 400 tonnes par an. À la suite des déficiences constatées dans le contrôle sanitaire et des mesures prises jugées insuffisantes par les autorités sanitaires européennes, le

previously consisted of 20 boats, has barely exceeded five in recent years, including two tuna fishing vessels flying the Ghanaian flag and landing their catches in their home port (Tema in Ghana). The results of the 2014 framework survey reveal that 728 fishing units are operating in artisanal maritime fishing.

Biological diversity consists of 449 species of marine fish, 180 species of freshwater fish, 4 species of crab and 6 species of shrimp (freshwater, brackish or marine). Due to limited upwelling (editor's note, Deep-water brought up to the surface, allowing the rise of nutrients), marine waters are relatively "poor", with an exploitable potential of 12,000 tons per year established at the end of the 1990s. Over the last five years (2019-2023), catches from marine fisheries averaged 38,527 tons, and 40,652 tons from inland fisheries. Aquaculture production over the same period supplied an average of 3,186 tons. This was supplemented by average imports of 108,927.46 tons per year over the same period. For example, despite a total production of 88,612 tons in 2023, there is still a deficit of 131,388 tons compared with a demand of 220,000 tons.

Shrimp exports to the European Union reached a total of €4.9 million in 2002, with a potential of 400 tons per year. Following the shortcomings noted in health controls and the insufficient measures taken, according to the UE health authorities, the government declared a self-suspension of exports until market requirements were met. Oyster farming,



gouvernement a décrété l'auto-suspension de l'exportation en attendant de satisfaire aux exigences du marché. L'ostréiculture, encore à l'étape de cueillette, est en cours de modernisation avec les travaux scientifiques entrepris par l'Institut de Recherches Halieutiques et Océanologiques du Bénin (IRHOB).

### POLLUTION ET PÊCHE ILLÉGALE

À la surexploitation des ressources s'ajoute la pollution des eaux par les pesticides, par les effluents urbains et industriels, par les déversements accidentels de produits pétroliers transportés par voie d'eau, la colonisation des plans d'eau par la jacinthe d'eau, le comblement des lacs et lagunes par l'érosion. Il faut aussi ajouter les pratiques de pêche illégale, Non réglementée et Non déclarée (INN) entraînant une pêche massive des juvéniles. La pêche au Bénin est passée d'une période d'abondance, de gaspillage et d'insouciance à l'épuisement des ressources halieutiques, aux disparités sociales créées par l'utilisation des systèmes *acadja* (Ndlr, technique traditionnelle d'aquaculture) qui impacte négativement les mangroves. On note un conflit permanent entre les pêches maritimes artisanale et industrielle, compte tenu de l'incursion répétée de cette dernière dans le domaine des cinq miles réservé à



© RODOLFO CONTRERAS / ALAMY STOCK PHOTO

«La stratégie du secteur de la pêche à l'horizon 2030 au Bénin inclut le développement de l'aquaculture, la promotion de la pêche hauturière, la création de nouvelles filières.»

*"By 2030, the key elements of Benin's strategy in the fisheries sector will include the development of aquaculture, the promotion of deep-sea fishing and the creation of new sectors."*

Professeur / Professor Zacharie Sohou

la première. Aujourd'hui l'invasion du domaine marin par les pêcheurs toffins qui utilisent des chaluts-bœufs pour détruire les ressources, crée des conflits entre les pêcheurs marins autochtones et ces derniers. Ces différentes pratiques irresponsables participent de façon considérable à la baisse de la production halieutique.

Les systèmes traditionnels de gestion des pêches construits autour de croyances animistes («vaudou») étaient efficaces dans le passé, du fait que les pêcheurs adhéraient aux règles de pêche. Les sanctions allaient de l'amende et de la confiscation du matériel de pêche à la flagellation publique et même à la condamnation à mort (Briones Alonso *et al.*, 2013). Ces règles disparaissent lentement aujourd'hui, et des techniques de pêche destructrices sont de plus en plus utilisées. Néanmoins le repos d'un jour par semaine est observé de façon mitigée par les pêcheurs marins artisans. La prise de l'arrêté portant instauration de repos biologique pour la pêche à la senne de

though still at an early stage, is being modernised based on research work by the Benin Institute of Fisheries and Oceanology Research (IRHOB).

### POLLUTION AND ILLEGAL FISHING

In addition to the over-exploitation of resources, water is also being polluted by pesticides, urban and industrial effluents, accidental spills of hydrocarbons transported by water, the colonisation of water bodies by water hyacinth, and the filling in of lakes and lagoons due to erosion. Another factor is illegal, unregulated, and unreported (IUU) fishing, which results in the massive capture of juvenile fish. Fishing in Benin has gone from a period of abundance, waste, and carelessness to the depletion of fish stocks and social disparities caused by the use of *acadja* (Editor's note A traditional aquaculture technique) methods and their negative impact on mangroves.

plage dans les eaux maritimes sous juridiction béninoise, est une avancée qu'il faut étendre sur les autres pêcheries.

Actuellement les deux Aires marines protégées (AMP) créées par le gouvernement participent également à la gestion durable des ressources. Aussi l'Approche Écosystémique des Pêches (AEP) est préconisée pour une gestion responsable des pêcheries. Les évaluations de stocks de poissons ont été financées par l'Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture et l'Union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA) sous la direction scientifique de l'IRHOB. La toute dernière a eu lieu du 15 au 24 février 2024 avec le soutien du Royaume du Maroc. Ses résultats sont en cours d'analyse. Malheureusement les résultats de ces recherches ne sont pas pleinement pris en compte dans les prises de décisions. Les principaux axes de la stratégie du secteur de la pêche à l'horizon 2030 au Bénin incluent le développement de l'aquaculture marine et continentale, la promotion de la pêche hauturière pour accéder à de nouvelles zones de pêche, la création de nouvelles filières pour augmenter la production. Le Bénin n'a pas les ressources suffisantes pour suivre réellement son effort de pêche et ses captures ce qui se traduit souvent par une gestion inadéquate de la ressource.

Ainsi la loi-Cadre relative à la pêche et à l'aquaculture au Bénin (N° 2014-19) doit être appliquée rigoureusement malgré l'absence de certains décrets et arrêtés.

Pour une gestion durable de la pêcherie béninoise il est préconisé l'application des résultats de recherches et de faire tous les deux ans les évaluations de stocks de poissons. Il faut une synergie effective entre la recherche, les gestionnaires de ressources et tous les autres acteurs.

Artisanal and industrial marine fisheries have constantly been in conflict, with industrial fisheries repeatedly trespassing into the five-mile zone reserved for artisanal fisheries. Today, the incursion into the maritime domain by Toffin fishermen, operating pair trawls to destroy resources, is a cause of conflict between local marine fishermen and Toffin fishermen. Such irresponsible practices play a significant part in the drop in fish production.

The traditional fisheries management systems based on animist ("voodoo") beliefs were more effective in the past because fishermen followed the fishing rules. Penalties ranged from fines and confiscation of fishing gear to public floggings and even death sentences (Briones Alonso *et al.*, 2013). Such rules are slowly being abandoned today, and destructive fishing techniques are increasingly being used. Still, the principle of a one-day break per week is not always respected by artisanal marine fishermen. The decree introducing a biological rest period for beach seine fishing in maritime waters under Beninese jurisdiction is a step forward that should be extended to other fisheries.

The two Marine Protected Areas (MPAs) established by the government now also contribute to a sustainable resources management. Accordingly, the Ecosystemic Approach to Fisheries (EAF) is being advocated as a means of responsibly managing fisheries.

FAO and the West African Economic and Monetary Union (WAEMU) funded fish stock assessments under the scientific direction of the IRHOB. The most recent survey was carried out from 15 to 24 February 2024 with the support of the Kingdom of Morocco. The data is being analysed but unfortunately, the results are not fully taken into consideration by decision makers.

By 2030, the key elements of Benin's strategy in the fisheries sector will include the development of marine and inland aquaculture, the promotion of deep-sea fishing as a means of accessing new fishing grounds, and the creation of new sectors to boost production. Benin does not have the necessary means to monitor its fishing effort and catches, which often results in inadequate management of the resource.

The framework law on Benin's fisheries and aquaculture (No. 2014-19) must therefore be applied rigorously, despite the lack of a number of decrees and orders.

To ensure the sustainable management of Benin's fisheries, we advocate that research findings should be applied, and that fish stock assessments should be carried out every two years. Effective synergy is needed between research, resource managers and all other stakeholders.

En savoir + / Learn more:  
[https://www.facebook.com/IRHOBBenin/?locale=fr\\_FR](https://www.facebook.com/IRHOBBenin/?locale=fr_FR)







## Le nouveau port de pêche artisanale de Cotonou, un projet à fort impact socio-économique

### The new artisanal fishing port in Cotonou, a project with a strong socio-economic impact

Par / By **Joris W.P. Jurriëns**, Ambassadeur du Royaume des Pays-Bas au Bénin  
Ambassador of the Kingdom of the Netherlands to Benin

Le projet d'un nouveau port de pêche artisanale à Cotonou est emblématique dans la coopération internationale entre le Bénin et les Pays-Bas. Cette coopération qui date d'il y a presque trente ans, est de plus en plus orientée vers des objectifs de développement économique et social.

La construction de ce nouveau port de pêche s'inscrit dans un programme ambitieux du gouvernement du Bénin, de modernisation des infrastructures du Port autonome de Cotonou destiné à accroître sa contribution à l'économie, à la création d'emplois et aux échanges inter-régionaux en Afrique de l'Ouest. Le Port autonome de Cotonou joue en effet, rappelons-le, un grand rôle dans la facilitation de ces échanges en offrant un accès à la mer à des pays du Sahel comme le Niger et le Burkina Faso, et contribue largement, pour près de 60%, aux recettes fiscales du Bénin.

La décision des Pays-Bas d'investir dans la construction d'un port de pêche artisanale moderne à Cotonou a été motivée par le souci d'accompagner le développement du pays et d'offrir des opportunités économiques aux jeunes et aux femmes. Le développement économique inclusif et durable est en effet au cœur de la coopération entre les deux pays dans le cadre plus large de l'initiative *Team Europe* avec les autres États membres de l'Union Européenne au Bénin.

C'est son impact social élevé qui a principalement suscité l'intérêt des Pays-Bas pour ce projet. Estimé à 72 millions d'euros, celui-ci sera entièrement financé à l'aide de l'instrument DRIVE de l'Agence néerlandaise de développement, *Invest international BV*, à raison de 50% en don et de 50% en prêt concessionnel au gouvernement du Bénin<sup>1</sup>.

1 - Le Prêt concessionnel est un prêt à des conditions financières très favorables, qui contribue à la politique d'aide au développement du pays qui en bénéficie.

The project to develop a new artisanal fishing port in Cotonou symbolises the international cooperation between Benin and the Netherlands. This partnership, initiated nearly thirty years ago, is increasingly oriented towards economic and social development objectives.

The construction of this new fishing port is part of an ambitious programme launched by the Government of Benin to modernise the infrastructure of the Autonomous Port of Cotonou, with the aim of increasing its contribution to the economy, employment and inter-regional trade in West Africa. By providing access to the sea for Sahelian countries such as Niger and Burkina Faso, the Autonomous Port of Cotonou plays a major role in facilitating these exchanges. It also contributes significantly – almost 60% – to Benin's tax revenues.

The Dutch decision to invest in the construction of a modern artisanal fishing port in Cotonou was driven by a desire to support the country's development and provide economic opportunities for young people and women. Inclusive and sustainable economic development is at the heart of the cooperation between our two countries as part of the wider *Team Europe* initiative with the other EU Member States in Benin.

The major reason for the Netherlands' decision to support the project was its high social impact. Estimated at 72 million euros, it will be entirely funded through the DRIVE programme of the Dutch development agency, *Invest international BV*, with 50% in the form of a grant and 50% in the form of a concessional loan to the Benin government<sup>1</sup>.

1 - A concessional loan is a loan on very favourable financial terms that contributes to the development aid policy of the recipient country.



Le port de pêche artisanale aujourd'hui (à gauche) et à partir de fin 2025 (à droite).  
The artisanal fishing port today (left) and from late 2025 (right).



«La construction de ce nouveau port de pêche s'inscrit dans un programme ambitieux du gouvernement du Bénin.»

*"The construction of this new fishing port is part of an ambitious programme launched by the Government of Benin."*

Joris W.P. Jurriëns

Le nouveau port de pêche de Cotonou présentera des avantages importants pour l'ensemble des acteurs portuaires. Ce sera d'abord une installation plus sûre, plus sécurisée, plus qualitative pour les communautés de pêcheurs et de mareyeuses, mieux intégrée dans le paysage urbain de Cotonou et créant plus d'espace pour les utilisateurs et les petites entreprises impliquées dans l'industrie de la pêche.

Il offrira également aux pêcheurs et autres acteurs, la possibilité d'augmenter considérablement leurs revenus, d'améliorer leur niveau de vie et de bénéficier de services sociaux et professionnels plus importants. Sa construction sur un nouveau site libère par ailleurs de l'espace pour le port autonome de Cotonou qui va l'exploiter pour aménager un centre logistique moderne, indispensable au bon fonctionnement du terminal 5 actuellement en construction, qui favorisera la fluidité et la rapidité de traitement du port de marchandises.

Ce projet favorise donc les autres investissements du port de Cotonou avec l'ambition de doubler la capacité de gestion de ce dernier et de renforcer sa position stratégique dans la sous-région. Les travaux pour la construction du nouveau port de pêche artisanale doivent commencer avant fin 2024 pour une livraison prévue fin 2025. Avec ses objectifs économiques et sociaux, ce projet illustre un bel exemple de la coopération entre les Pays-Bas et le Bénin qui va contribuer à stimuler le développement économique et commercial du pays, de manière inclusive et durable, avec une franche implication des secteurs privés béninois et néerlandais. ■

The new Cotonou fishing port will provide significant benefits for all port stakeholders. First, it will be a safer, more secure, more qualitative facility for the communities of fishermen and fish wholesalers, better integrated into Cotonou's urban landscape and creating more space for users and small businesses involved in the fishing industry.

It will also offer fishermen and other stakeholders the opportunity to significantly increase their income, improve their standard of living and benefit from greater social and professional services. Its construction on a new site will also leave space available for the Autonomous Port of Cotonou, enabling it to develop a modern logistics hub, essential for the smooth operation of terminal 5 currently under construction, which will improve the port's fluidity and speed in handling goods.

Overall, this project encourages other investment projects by the Port of Cotonou, with the aim of doubling the port's handling capacity and strengthening its strategic position in the sub-region. Construction work on the new artisanal fishing port is expected to begin before the end of 2024, with delivery scheduled for the end of 2025.

With its economic and social objectives, this project is a good example of cooperation between the Netherlands and Benin, which will help to stimulate the economic and commercial development of the country in an inclusive and sustainable way, with the full involvement of the Beninese and Dutch private sectors. ■





La cité lacustre de Ganvié sur le lac Nokoué.  
The lakeside town of Ganvié on Lake Nokoué.





© DR

# Le Bénin, acteur engagé pour la préservation de l'environnement

## Benin, a committed contributor to the preservation of the environment

Par / By **Frédéric Fontaine\***

Situé dans le golfe de Guinée, le Bénin dispose d'une façade littorale de 125 km où vit plus de 50 % de sa population et sont installés plus de 80 % de ses industries.

La forte concentration des activités socio-économiques sur le littoral engendre inévitablement des pressions sur les écosystèmes marins et côtiers telles que la surpêche et la pêche illégale, l'exploitation des mangroves (dont la superficie a été réduite d'un quart au Bénin en 30 ans), les pollutions (hydrocarbures, dégazage des navires, exploitation des usines, plastiques...).

A ces pressions humaines, s'ajoutent les pressions naturelles. Le Bénin est vulnérable au changement climatique, et en particulier aux menaces que l'élévation du niveau de la mer fait peser sur son littoral qui présente un taux d'érosion côtière parmi les plus élevés du golfe de Guinée. Environ 65 % des côtes béninoises sont soumises à une érosion moyenne de 4 mètres par an qui peut atteindre jusqu'à 30 mètres pour les zones les plus exposées.

Ces menaces ont un impact direct sur les infrastructures et les équipements (routes, voies de communication, ports...), les terres cultivées, les populations et leurs moyens de subsistance et plus globalement l'économie du pays.

Les activités économiques générées par l'espace marin et côtier du pays lui procurent plus de 70 % de son produit intérieur brut (PIB), tous secteurs confondus.

La pêche couvre 40,86 % des besoins en protéines halieutiques de la population et contribue à 8,02 % du Produit Intérieur Brut Agricole.

Selon la Banque mondiale<sup>1</sup>, l'impact global du changement climatique sur l'économie du Bénin pourrait se traduire par des pertes annuelles du Produit intérieur brut (PIB) pouvant atteindre 19 % d'ici 2050.

<sup>1</sup> - Banque Mondiale, *Bénin Perspectives Économiques, s'adapter au changement climatique pour une croissance économique durable et résiliente*, Mai 2024.

Located in the gulf of Guinea, Benin has a 125 km coastline where more than 50% of its population and over 80% of its industries are concentrated.

The high density of socio-economic activities along the coast inevitably leads to pressures on marine and coastal ecosystems, such as overfishing and illegal fishing, the exploitation of mangroves (the area of which has been reduced by a quarter in Benin in 30 years) and pollution (hydrocarbons, degassing from ships, factory operations, plastics, etc.).

In addition to these human pressures, natural threats are also identified. Benin is particularly vulnerable to climate change, and notably to the threats posed by rising sea levels to its coastline, which is subject to one of the highest rates of coastal erosion in the gulf of Guinea. Around 65% of Benin's coastline face an average erosion rate of 4 metres per year, which can reach up to 30 metres in the most exposed areas.

Such threats have a direct impact on infrastructure and facilities (roads, communication routes, ports, etc.), cultivated land, people and their means of subsistence and, more generally, on the country's economy. The economic activities generated by the country's marine and coastal areas provide more than 70% of its gross domestic product (GDP), taking all sectors together. Fishing provides 40.86% of the population's needs in fish protein and accounts for 8.02% of the Gross Domestic Product from agriculture. According to the World Bank<sup>1</sup>, the overall impact of climate change on Benin's economy could result in annual losses in Gross Domestic Product (GDP) of up to 19% by 2050. The oceans play a key role in mitigating climate change. They constitute the largest heat sink on the planet as well as an effective carbon sink, trapping around 25% of global CO<sub>2</sub> emissions.

With a carbon sequestration capacity seven times greater than that of rainforests, mangroves and seagrass beds play

<sup>1</sup> - World Bank, *Benin Economic Update, adapting to climate change for sustainable and resilient economic growth*, May 2024.

\*Frédéric Fontaine est avocat au Barreau de Paris, Officier de marine de réserve et Président du Conseil de surveillance de *Marine & Océans*.  
\*Frédéric Fontaine is a member of the Paris Bar, a reserve officer in the French Navy and Chairman of the Supervisory Board of *Marine & Océans*.



L'immense littoral de Grand-Popo dans le département du Mono (sud-ouest du Bénin).  
The vast Grand-Popo coastline in the Mono department (south-west Benin).

«Le gouvernement béninois a élaboré une politique ambitieuse de gestion durable des ressources maritimes décrite dans le Programme d'action gouvernemental (PAG) 2021-2026.»

"The Beninese government drew up an ambitious policy for the sustainable management of maritime resources, described in the Government Action Programme (PAG) 2021-2026."

Frédéric Fontaine

© AUPÉLIS

Les océans jouent un rôle essentiel dans l'atténuation du changement climatique. Ils constituent en effet le plus grand puits de chaleur de la planète et un puits de carbone efficace, emprisonnant environ 25 % des émissions de CO<sub>2</sub>.

Les mangroves et les herbiers marins jouent un rôle essentiel dans la régulation climatique avec une capacité de séquestration du carbone sept fois supérieure à celle de la forêt tropicale. Dès lors, la préservation des écosystèmes marins et côtiers représente un enjeu essentiel dans la lutte du Bénin contre le dérèglement climatique, pour le développement de son économie bleue et la sécurité alimentaire de sa population.

### UNE POLITIQUE NATIONALE AMBITIEUSE

Afin d'y faire face, le gouvernement a élaboré une politique ambitieuse de gestion durable des ressources maritimes, priorité faisant partie intégrante de sa vision décrite dans le *Programme d'action gouvernemental* (PAG) 2021-2026.

Un cadre légal et réglementaire vient appuyer, et en particulier la loi du 16 avril 2018 portant protection, aménagement et mise en valeur de la zone littorale en République du Bénin et ses huit décrets d'application pris en juillet 2023.

Afin de le faire connaître au plus grand nombre et sensibiliser les populations aux questions environnementales et à leurs enjeux pour susciter les bonnes pratiques et faire cesser les comportements néfastes pour l'environnement, le gouvernement et ses administrations ont lancé des actions de communication relayées par les médias. Les journalistes bénéficient ainsi de séances de formation spécifiques à ces thématiques dans le cadre du programme de gestion du littoral ouest africain (WACA) de la Banque mondiale.

an essential role in climate regulation. Preserving marine and coastal ecosystems thus constitutes a key challenge in Benin's fight against climate change, for the development of its blue water economy and the food security of its population.

### AN AMBITIOUS NATIONAL POLICY

To address these issues, the government drew up an ambitious policy for the sustainable management of maritime resources, a priority included in its long-term vision described in the Government Action Programme (PAG) 2021-2026. This is supported by a legal and regulatory framework, in particular the law of 16 April 2018 on the protection, development and enhancement of the coastal zone in the Republic of Benin and its eight implementing decrees issued in July 2023. With a view to raising awareness of environmental issues among the public, encouraging good practice and prevent environmentally destructive behaviours, the government and its agencies have initiated communication campaigns relayed by the media.

As part of the World Bank's West African Coastal Area Management (WACA) programme, specific training sessions have been provided for journalists on these issues. Several ministries are involved in the operational implementation of policies and measures aimed at preserving Benin's marine and coastal ecosystems. The Ministry of the Living Environment and Transport, in charge of Sustainable Development is responsible for managing the marine and coastal environment and governs issues relating to shipping and the maritime economy. The Ministry of Agriculture, Livestock and Fisheries is in charge of living marine resources. The Ministry of Defence is responsible for maritime safety and security. The Ministry



Plusieurs ministères sont impliqués dans la mise en œuvre pratique des politiques et mesures destinées à la préservation de l'écosystème marin et côtier du Bénin.

Le *Ministère du cadre de vie et des transports chargé du développement durable* assure la gestion de l'environnement marin et côtier et régit les questions relatives à la navigation et à l'économie maritime. Le *Ministère de l'agriculture, de l'élevage et de la pêche* s'occupe des ressources marines vivantes. Le *Ministère de la défense* est en charge de la sécurité et de la sûreté maritimes. Enfin, le *Ministère de l'enseignement supérieur et de la recherche scientifique* chapeaute la recherche en sciences marines et la formation des spécialistes de la discipline.

En mai 2022 le *Ministère du cadre de vie et des transports chargé du développement durable*, a arrêté un *Plan national d'adaptation* (PNA) aux changements climatiques, outil prospectif d'élaboration d'une riposte à moyen et long terme contre les effets néfastes de la variabilité et des changements climatiques qui se fixe pour objectif de renforcer la résilience climatique tant des populations que des écosystèmes.

Un organisme public, la *Cellule nationale de protection et de gestion du littoral*, a été créé en 2023 avec pour mission de coordonner les actions publiques dans la zone littorale et promouvoir la coopération sous-régionale pour la protection du littoral.

Parmi les projets et initiatives de préservation des écosystèmes et aires marines du Bénin, on peut citer notamment : la création de deux aires marines protégées (AMP) destinées à sécuriser la mangrove et les ressources halieutiques à Donaten (Cotonou) et à la Bouche du Roy (Grand-Popo) ; les travaux et aménagements (construction de digues, rechargement des plages par dragage...) de la côte pour assurer sa protection contre l'érosion à Cotonou, Ouidah et Grand-Popo ; la construction de stations de traitement des boues de vidange ; le projet *Gestion intégrée de la zone marine et côtière* du Bénin (GIZMaC) ; le projet de renforcement du couvert végétal pour la mise en terre de plans de cocotiers sur la bande côtière ; l'élaboration de plans d'urbanisme et le développement de programmes immobiliers écoresponsables pour favoriser une offre touristique balnéaire et écotouristique cohérente avec les objectifs de développement durable.

Pour renforcer ses actions, l'Etat béninois peut s'appuyer sur les ONG telles que *ECO-Bénin* soutenue par des partenaires internationaux (*Fonds français pour l'environnement mondial*, *Planète urgence*, *IUCN Pays-Bas...*) et *Nature tropicale* soutenue par des entreprises du secteur maritime comme CMA-CGM et le Groupe DEME/SDI qui lui fournissent des équipements. Ensemble, en janvier 2024, elles ont procédé au lâcher symbolique de bébés tortues sur le site des tortues marines de Tokplégbé dans l'aire marine protégée Donaten.

#### UN ENGAGEMENT INTERNATIONAL FORT

Sur le plan international, le Bénin est également un acteur très engagé dans la lutte pour la préservation des océans. En 1987, il a ratifié la convention de Montego Bay de 1982 sur le droit de la mer. Il a participé à la première conférence des Nations unies sur les océans à New-York en 2017 consacrée à la mise

of Higher Education and Scientific Research is responsible for marine science research and for the training of specialists in this field. In May 2022, the Ministry for the Living Environment and Transport, in charge of Sustainable Development adopted the National Climate Change Adaptation Plan (PNA), intended as a forward-looking tool for developing a medium and long-term response to the adverse effects of climate variability and change, with the aim of strengthening the climate resilience of both populations and ecosystems.

« *Le Gouvernement béninois a élaboré une politique ambitieuse de gestion durable des ressources maritimes.* »

"*The Beninese government drew up an ambitious policy for the sustainable management of maritime resources.*"

Frédéric Fontaine

A new public body, the National Coastal Protection and Management Office, was established in 2023 to coordinate public action in the coastal zone and promote sub-regional cooperation for coastal protection. Other projects and initiatives to preserve Benin's ecosystems and marine areas include the creation of two marine protected areas (MPAs) to protect mangroves and fishery resources at Donaten (Cotonou) and Bouche du Roy (Grand-Popo); works and improvements (construction of dikes, beach restoration by dredging, etc. ) to protect the coast against erosion in Cotonou, Ouidah and Grand-Popo; the construction of sewage sludge treatment plants; the Integrated Management of Benin's Coastal Zone (GIZMaC) project; the project to strengthen plant cover by planting coconut trees along the coastal strip; the drawing up of urban plans and the development of eco-friendly real estate programmes to promote seaside and ecotourism that are consistent with sustainable development objectives.

To further enhance its actions, the Beninese government can rely on NGOs such as ECO-BENIN supported by international sponsors (The French Facility for Global Environment, Planète Urgence, IUCN Netherlands...) and Nature Tropicale, supported by shipping companies such as CMA-CGM and the DEME/SDI Group, which supply it with material and equipment. Together, in January 2024, they made a symbolic release of baby turtles at the Tokplégbé marine turtle site in the Donaten marine protected area.

#### A STRONG INTERNATIONAL COMMITMENT

At a global level, Benin is also deeply involved in the fight to preserve the oceans. In 1987, the country ratified the 1982 Montego Bay Convention on the Law of the Sea. It took

Le Président Patrice Talon lors d'une conférence « Pays ACP (Afrique Caraïbes Pacifique) - Union européenne », sur la réponse à apporter aux grands défis, pauvreté, terrorisme, migration mais aussi changement climatique et développement durable. Le Bénin est très présent dans les instances internationales sur les sujets environnementaux.

President Patrice Talon at an "ACP (Africa Caribbean Pacific) countries - European Union" conference on how to address the major challenges of poverty, terrorism, migration, but also climate change and sustainable development. Benin is very active in international forums on environmental issues.



© PRÉSIDENTIE DU BÉNIN

en œuvre de l'*Objectif de développement durable (ODD) 14*, puis à celle de 2022 qui s'est tenue à Lisbonne pour promouvoir des solutions innovantes fondées sur la science pour gérer de manière durable les ressources marines. En novembre 2023, il a participé au *Blue Africa Summit*, forum de rencontres sur les enjeux maritimes en Afrique qui s'est tenu à Tanger. Il prépare activement la 3<sup>ème</sup> édition de la *Conférence des Nations unies pour l'océan* (CNUO3), coorganisée par la France et le Costa Rica qui se déroulera en France, à Nice, en juin 2025.

L'un des grands objectifs de la CNUO3 sera de dynamiser les processus existants des négociations internationales ayant une dimension maritime, telles que celles en cours pour un accord sur la lutte contre la pollution plastique.

Dans cette perspective, à l'initiative de l'Ambassadeur de France au Bénin, une rencontre s'est tenue le 30 novembre 2023 à l'Institut Français de Cotonou. Cet événement a réuni les principaux acteurs béninois du secteur maritime issus des ministères, du monde universitaire et de la société civile, dont des autorités royales de Ouidah, l'une des plus importantes villes côtières du pays.

Les présentations et échanges ont mis en exergue la nécessité de renforcer les activités de recherche océanographique et d'évolution des stocks halieutiques dans les eaux béninoises, l'intérêt de la stratégie nationale pour l'économie bleue et la nécessité de la poursuite des efforts et progrès pour sécuriser les eaux béninoises en luttant contre les activités illicites. ■

part in the first United Nations conference on the oceans in New York in 2017, dedicated to the implementation of Sustainable Development Goal (SDG) 14, and then in the 2022 conference held in Lisbon to promote innovative science-based solutions for the sustainable management of marine resources. In November 2023, Benin took part in the Blue Africa Summit, a forum held in Tangiers to discuss maritime issues in Africa. Benin is also actively preparing for the 3<sup>rd</sup> United Nations Ocean Conference (UNOC3), co-organised by France and Costa Rica, which is due to take place in Nice, France, in June 2025.

One of the main objectives of the UNOC3 will consist in boosting existing international negotiation processes with a maritime dimension, such as those currently underway to reach an agreement on the fight against plastic pollution.

To this end, on the initiative of the French Ambassador to Benin, a meeting was held on 30 November 2023 at the French Institute in Cotonou. The event brought together the major players in Benin's maritime sector from government ministries, academia and civil society, including the royal authorities of Ouidah, one of Benin's largest coastal towns. The lectures and discussions highlighted the need to intensify oceanographic research and monitoring of fish stocks in Beninese waters, the importance of the national strategy for the blue economy, and the need for continued efforts and progress to make Beninese waters safer by combating illegal activities. ■



Entretien avec / Interview with **Jules Victorien Kougblenou**,  
 Directeur général de l'Agence nationale du domaine et du foncier / Director General of the  
 National Agency of Domain and Land



« Le gouvernement travaille  
 à élaborer des stratégies de gestion  
 côtière durable. »

"The government is working  
 to develop sustainable coastal  
 management strategies"

Propos recueillis par / Interview by **Erwan Sterenn**

**Quelles sont les missions de l'Agence nationale du domaine et du foncier que vous dirigez ?**

L'Agence nationale du domaine et du foncier (ANDF) est le bras séculier de l'État pour la mise en œuvre de toutes les politiques publiques en matière foncière et domaniale. A ce titre, elle assure pour le compte de l'État, la conception des politiques de réformes, la mise en œuvre ou la coordination des opérations de maîtrise foncière, la surveillance et la gestion du patrimoine immobilier bâti ou non bâti de l'État, la veille pour une mise en œuvre appropriée, cohérente, harmonieuse et efficace de la législation foncière et domaniale par tous les acteurs et parties prenantes intervenant sur les diverses chaînes de formalisation des opérations foncières et domaniales.

Elle est chargée prioritairement de la sécurisation juridique des actifs immobiliers et de la conservation des droits réels immobiliers autre que la propriété, pour le compte des particuliers et des personnes morales de droit public. En son sein, une entité spécifique, la Régie de la propriété foncière et des hypothèques, est dédiée à la mission de sécurisation juridique et à la conservation des biens et droits immobiliers. Elle coordonne également la réalisation du cadastre national et sa gestion, et assure la mise place de divers outils techniques devant faciliter la gestion de l'administration foncière et la formalisation des opérations inhérentes.

**Quels sont les grands projets immobiliers, privés et publics, à venir sur le littoral béninois ?**

Il y en a un certain nombre et notamment le projet de la *Route des pêches* qui prévoit la création d'une zone d'aménagement touristique incluant la construction d'hôtels, d'ensembles rési-

**You are Director General of the National Agency of Domain and Land, what are its missions?**

The Agency is the State's secular arm for implementing all public policies relating to land and domain. As such, it draws up reform policies on behalf of the State, implements or coordinates land management operations, monitors and manages the State's built and unbuilt real estate assets, and ensures that land and property legislation is implemented appropriately, consistently, harmoniously and effectively by all the players and stakeholders involved in the various stages of formalising land and property transactions.

It is primarily responsible for the legal protection of real estate assets and the conservation of real property rights other than ownership, on behalf of private individuals and legal entities governed by public law. Within this body, a specific entity, the Land Ownership and Mortgages Registry is in charge of the legal protection and conservation of real estate assets and rights. It also co-ordinates the creation and management of the national land register, and implements various technical tools to facilitate land administration management and the formalisation of related operations.

**What are the major private and public housing projects coming up on Benin's coastline?**

A number of major programmes are planned, including the *Fishing Road* project, which includes the creation of a tourist development area with hotels, residential complexes, leisure facilities, shops, transport and hospitals. There is for instance the construction of a flagship hospital in Abomey Calavi, the construction of a new fishing port in Cotonou, or



La *Route des pêches* reliera en 2025 Cotonou à Ouidah sur 40 kilomètres le long du littoral. / By 2025, the *Fishing Road* will connect Cotonou to Ouidah along a 40-kilometer stretch of coastline.

dentiels, d'infrastructures de loisirs, de commerces, de transports, d'hôpitaux ; la construction d'un hôpital de référence à Abomey Calavi ; la construction d'un nouveau port de pêche à Cotonou ; la construction d'un complexe balnéaire à Akpaka (PLM Eldorado) ; l'aménagement de la Route des couvents vodoun ; l'aménagement d'une station balnéaire d'exception à Avlékété (Club Méditerranée) ; le musée international des arts et civilisations vodoun à Porto Novo...

**Qu'en est-il, sur le plan du foncier, du port de Cotonou et de son développement ?**

Le foncier et le développement du port de Cotonou sont étroitement liés. Le port de Cotonou est l'un des principaux ports d'Afrique de l'Ouest. Il joue un rôle crucial dans le développement économique du Bénin. Fort de cet enjeu, des initiatives sont prises pour moderniser les infrastructures et développer les zones industrielles autour du port. Ces projets visent à stimuler le commerce et l'investissement, ce qui, bien évidemment, a un impact positif sur l'économie locale.

En matière foncière, le développement du port de Cotonou a nécessité la concession de terrains pour l'expansion des activités, des infrastructures portuaires et la création de zones industrielles. Cela permet d'attirer les investisseurs et de favoriser le développement économique à long terme.

Sur le plan juridique, le Bénin dispose de lois et de réglementations qui encadrent la gestion du foncier et les activités portuaires. Par exemple, la loi n° 2020 – 059 du 05 février 2020

the construction of a seaside resort in Akpaka (PLM Eldorado). The improvement of the Vodoun Convents Route is also scheduled for completion, as is the development of an exceptional seaside resort at Avlékété (Club Méditerranée) and the International Museum of Vodoun Arts and Civilisations in Porto Novo...

**In terms of land, what about the Port of Cotonou and its development?**

Land and the development of the port of Cotonou are closely linked. The port of Cotonou is one of the most important ports in West Africa. It plays a crucial role in the economic development of the country. In this context, initiatives are being taken to modernise the infrastructure and develop the industrial zones around the port. These projects aim to stimulate trade and investment, which of course has a positive impact on the local economy.

In terms of land use, the development of the Port of Cotonou necessitated the concession of land for the expansion of activities, port infrastructures and the creation of industrial zones. This helps to attract investors and to promote long-term economic development.

In legal terms, Benin has laws and regulations governing land management and port activities. For example, law no. 2020 – 059 of 05 February 2020 on the terms and conditions for delimiting and occupying the public maritime domain and law no. 2010-11 of 07 March 2011 on the maritime code in



«Le littoral du Bénin est particulièrement vulnérable aux effets de la montée des eaux.»

*"Benin's coastline is particularly vulnerable to the effects of rising sea levels."*

Jules Victorien Kougblenou

portant conditions et modalités de délimitation et d'occupation du domaine public maritime et la loi n° 2010-11 du 07 mars 2011 portant code maritime en République du Bénin réglementent l'utilisation des terres situées le long des côtes et à proximité des ports. Ces textes visent à protéger les intérêts économiques et environnementaux du pays en régulant les activités foncières dans ces zones stratégiques.

**À la suite du réchauffement climatique, la montée du niveau de la mer menace de nombreux littoraux dans le monde. De quelle manière le littoral du Bénin est-il concerné et comment anticipez-vous cela ?**

Effectivement, la montée du niveau de la mer due au réchauffement climatique est une préoccupation majeure pour de nombreux littoraux à travers le monde, y compris celui du Bénin. En raison de sa position géographique, le littoral du Bénin est particulièrement vulnérable aux effets de la montée des eaux. Des mesures sont prises pour anticiper et faire face à cette situation. Le gouvernement béninois travaille en collaboration avec des organisations internationales et régionales pour élaborer des stratégies de gestion côtière durable.

Le *Programme de gestion du littoral ouest-africain* (WACA) a pour objectif d'aider les pays du golfe de Guinée à protéger leurs zones côtières. Au cours des deux dernières années, la *Banque mondiale*, par l'intermédiaire de ce programme, a fourni une aide technique au Bénin, afin que le pays puisse trouver des solutions pour protéger son littoral dans cette région particulièrement fragile. Cela comprend la construction de digues et de barrages, la restauration des écosystèmes côtiers, la sensibilisation à l'adaptation au changement climatique et la gestion des ressources en eau.

Le *Projet d'urgence de gestion environnementale en milieu urbain* (PUGEMU) améliore l'infrastructure et atténue les effets des inondations sur l'environnement afin de faire face à l'augmentation des précipitations. Étant donné que les inondations risquent de s'accroître, ce projet vise à renforcer la résilience, à améliorer les conditions de vie de la population et à soutenir la croissance économique.



La côte, attaquée par la mer, à Ouidah.  
The coastline slowly swallowed by the sea in Ouidah.

© BARTÉK WRZEŚNIEWSKI / ALAMY STOCK PHOTO

the Republic of Benin regulate the use of land along the coast and near ports. These provisions aim to protect the country's economic and environmental interests by regulating land activities in these strategic areas.

**Due to global warming, many coastlines worldwide are threatened by rising sea levels. How is Benin's coast affected, and how do you anticipate this?**

Indeed, rising sea levels due to global warming are a major concern for many coastlines around the world, and Benin's is no exception. Because of its geographical position, our coastline is particularly vulnerable to the effects of rising sea levels. Measures are being taken to anticipate and cope with this situation.

The Beninese government is working with international and regional organisations to develop sustainable coastal management strategies.

The West African Coastal Area Management Programme (WACA) is aimed at helping the countries of the Gulf of Guinea to protect their coastal zones.

Over the past two years, the World Bank, through this programme, has provided technical assistance to Benin to help the country find solutions to protect its coastline in this particularly fragile region. This includes building dykes and dams, restoring coastal ecosystems, raising awareness of climate change adaptation and managing water resources.

The Urban Environmental Management Emergency Project (PUGEMU) is improving infrastructure and mitigating the effects of flooding on the environment in response to increased rainfall. As flooding is likely to increase, this project is intended to increase resilience, improve living conditions for the population and support economic growth.

**Des études techniques sont menées par ailleurs. Qu'en ressort-il ?**

Des études sont menées pour évaluer les impacts potentiels de la montée du niveau de la mer sur les communautés côtières et les infrastructures. Ces études ont permis d'identifier les zones les plus vulnérables et de définir une zone d'intervention. Il s'agit des secteurs de côte entre le chenal de Cotonou et PK11, entre Fidjrossè et Ouidah et entre Hillacondji et Grand-Popo. La côte à l'Est de Cotonou et celle entre Hillacondji et Grand-Popo seront également protégées contre l'érosion côtière. Les aménagements touristiques et balnéaires sont en cours d'être réalisés pour contribuer à la réduction de la pauvreté dans les régions d'accueil. La zone côtière du Bénin bénéficie également d'un plan d'urbanisme qui est en cohérence avec les actions du *Plan d'Action du Gouvernement* (PAG). Certaines parties de plage seront rechargées par dragage. La résilience de la zone côtière face au changement climatique sera renforcée. D'immenses épis ont permis de faire reculer l'océan et d'assurer la sécurité des riverains.

Il est important de noter que la lutte contre le réchauffement climatique et la réduction des émissions de gaz à effet de serre sont également des priorités pour le Bénin. En s'engageant dans des politiques de développement durable et en favorisant les énergies renouvelables, le pays contribue à atténuer les effets du changement climatique à l'échelle mondiale. Le réchauffement climatique ayant une incidence sur le niveau des mers, l'érosion côtière a été l'un des sujets abordés par les dirigeants béninois à la 28<sup>ème</sup> *Conférence des Parties sur le Climat* de l'ONU (COP 28) qui s'est déroulée du 30 novembre au 12 décembre 2023 à Dubaï, aux Émirats Arabes Unis. Cela explique sans doute, le souci du Gouvernement à mener la bataille contre la montée du niveau de la mer.

**Technical studies are also being carried out. What do they show?**

Studies are being carried out to assess the potential impact of rising sea levels on coastal communities and infrastructure. Based on these studies, the most vulnerable areas have been identified and an intervention zone has been defined. These are the coastal sectors between the Cotonou channel and PK11, between Fidjrossè and Ouidah and between Hillacondji and Grand-Popo. The coast to the east of Cotonou and between Hillacondji and Grand-Popo will also be protected against coastal erosion. Tourism and seaside facilities are being developed to help reduce poverty in the host regions. Benin's coastal zone also has an urban development plan that is consistent with the actions of the Government's Action Plan (PAG). Some beach areas will be refilled by dredging. The resilience of the coastal zone to climate change will be improved. Huge groynes have helped to retreat the ocean and ensure the safety of local residents.

*«En s'engageant dans des politiques de développement durable et en favorisant les énergies renouvelables, le Bénin contribue à atténuer les effets du changement climatique à l'échelle mondiale.»*

*"By committing to sustainable development policies and promoting renewable energies, Benin is contributing to mitigating the effects of climate change on a global scale."*

Jules Victorien Kougblenou

It should be noted that the fight against global warming and the reduction of greenhouse gas emissions are also priorities for Benin. By committing to sustainable development policies and promoting renewable energies, Benin is contributing to mitigating the effects of climate change on a global scale. Because global warming has an impact on sea levels, coastal erosion was one of the issues addressed by Benin's leaders at the 28th UN Conference of the Parties on Climate Change (COP 28), which took place from 30 November to 12 December 2023 in Dubai, United Arab Emirates. This probably explains the government's concern to wage a battle against rising sea levels.





Accueil en musique pour des touristes allant découvrir la cité lacustre de Ganvié. Le tourisme est l'un des axes prioritaires de développement fixés par le Président Talon.

Musical welcome for tourists discovering the lakeside town of Ganvié. Tourism is one of President Talon's development priorities.





## Le littoral, un atout naturel exceptionnel pour le Bénin

### The coastline, an outstanding natural asset for Benin

Par / By **Jean-Michel Abimbola**, Ministre du tourisme / Minister of Tourism

Au Bénin, un travail magnifique de restructuration de l'offre touristique se fait depuis l'avènement du régime du Président Patrice Talon. Il va aboutir en 2025, à la création d'une destination touristique de référence, au terme d'une kyrielle de projets et de réformes visant à densifier l'offre touristique et à la mettre aux normes et standards internationaux. Un point d'honneur est mis dans les villes côtières à développer les produits touristiques le long du littoral.

En décidant depuis 2016 de mettre le meilleur potentiel du pays (à savoir le patrimoine, la culture, les arts, et les potentialités touristiques) au cœur des stratégies de développement pour la création de richesses et d'emplois au profit de la jeunesse, le Président Patrice Talon ambitionne de faire du Bénin un hub touristique de qualité. Une vision soutenue par des investissements massifs de plus de plus de 1 250 000 milliards de francs CFA dans le secteur sur la période 2016-2026. Le grand littoral du Bénin s'étend de Grand-Popo à l'Ouest du pays, à Sèmè-Kpodji et Porto-Novo, offrant une grande diversité de paysages. Les plages de sable fin, les lagunes et les estuaires constituent des atouts naturels qui attirent les touristes en quête de détente et de découverte.

A Cotonou, les infrastructures donnent une certaine attractivité à la ville qui abrite également, conformément à la vision du Gouvernement, des monuments et des statues de figures emblématiques, ce qui en fait l'une des grandes capitales les plus visitées en Afrique. A quelques mètres de la mer sont érigés le *Monument aux Dévoués*, l'*Amazon* et la statue de Bio Guerra. Chacun d'eux trône au milieu d'un jardin apaisant qui porte à la détente.

L'hôtel cinq étoiles Sofitel Cotonou, construit suivant les normes internationales et qui offre une belle vue sur la mer, vient renforcer l'attractivité de Cotonou et garantir un séjour confortable aux touristes. Il est impossible aujourd'hui de passer sur le boulevard de la Marina sans accorder quelques minutes d'attention à cette infrastructure hôtelière logée au milieu d'autres complexes hôteliers de haut standing, grâce auxquels le Bénin accueille désormais des événements prestigieux. Le mur du Port autonome de Cotonou s'est transformé de-

Since the election of President Patrice Talon, Benin has been engaged in a remarkable effort to restructure its tourism industry. In 2025, this process will lead to the emergence of Benin as a reference tourist destination, thanks to a host of projects and reforms intended to boost the country's offer in terms of tourism and bring it up to international norms and standards. In coastal towns, particular emphasis is placed on developing tourism activities along the coast.

With his decision in 2016 to place the country's highest potential - its heritage, culture, arts and tourism assets - at the heart of development strategies to create wealth and jobs for its youth, President Patrice Talon already had the ambition to make Benin a quality tourism destination. A vision supported by massive investments of more than 1,250,000 billion CFA francs in the sector over the period 2016-2026. Benin's extensive coastline stretches from Grand-Popo in the west of the country to Sèmè-Kpodji and Porto-Novo, offering a wide variety of landscapes. The fine sandy beaches, lagoons and estuaries are natural assets that attract tourists in search of relaxation and discovery.

The infrastructure in Cotonou has made the city quite attractive and, in line with the government's vision, the city has monuments and statues of emblematic figures, making it one of the most visited capitals in Africa. Just a few metres from the sea are the Monument to the Devoted, the Amazon and the statue of Bio Guerra. Each monument stands in the middle of a soothing garden that invites you to relax.

The five-star Sofitel Cotonou hotel, built to international standards and with its beautiful sea views, adds to Cotonou's appeal and guarantees a comfortable stay for tourists. It is now just impossible to pass along the Marina boulevard without paying a few minutes' attention to this hotel infrastructure, situated in the midst of other top-class hotel resorts, thanks to which Benin is now able to host prestigious events. In recent years, the wall of the Autonomous Port of Cotonou has been transformed into an open-air gallery. The work of leading Beninese and foreign artists, which every year completes the existing graffiti, offers visitors a variety of works



Le site naturel du futur Club Med à Avlékété près de Ouidah, visité ici en octobre 2021 par l'équipe dirigeante de l'entreprise. / The natural site of the future Club Med at Avlékété near Ouidah, visited here in October 2021 by the company's management team.

« Au Bénin, un travail magnifique de restructuration de l'offre touristique va aboutir en 2025, à la création d'une destination de référence. »

"In Benin, a remarkable effort to restructure the tourism offering will result in the creation of a reference destination by 2025."

Jean-Michel Abimbola

puis quelques années en une galerie à ciel ouvert. Les réalisations de grands artistes béninois et étrangers qui viennent compléter chaque année les graffitis qui s'y trouvent, offrent aux visiteurs une variété d'œuvres racontant l'histoire du pays, les valeurs qui le sédimentent, la protection de l'environnement et le dialogue inter-religieux.

Des espaces verts aménagés le long du boulevard de la Marina viennent agrémenter la vue. A tout cela s'ajoute l'aménagement du *Quartier culturel et créatif* de Cotonou (QCC) pensé comme un cluster qui intègre des espaces de créations artistiques, de rencontres et d'échanges entre les acteurs du monde de l'art et le public, et de diffusion. Cet aménagement est propice à la déambulation, à des balades à pied et à vélo prisées par les familles et les touristes. Mais avant d'admirer tout cela, l'aéroport international de Cotonou, qui a fait peau neuve pour se conformer aux normes internationales de l'aviation civile, vous accueille à votre descente de l'avion pour les formalités éventuelles.

recounting the country's history, its founding values, environmental protection and inter-religious dialogue.

Green spaces along the Marina boulevard add to the view. In addition, the Cotonou Cultural and Creative Quarter (QCC) has been designed as a cluster combining spaces for artistic creation, meetings and exchanges between those involved in the world of art and the public, and for the promotion of art. This new layout is ideal for wandering around, walking and cycling, a much-appreciated pastime for families and visitors alike. But before you admire this, Cotonou international airport, recently renovated to comply with international civil aviation standards, will welcome you as you step off the plane for any formalities you may need to complete.

By 2025, the development of green spaces, public places, tourist sites and tourist trails along the sea, in particular the *Fishing Road*, will make Cotonou's tourism offering more extensive and attractive to visitors from all over the world. This tourist *Fishing Road* runs from the airport to the Door



L'aménagement des espaces verts, des lieux publics, des sites et des voies touristiques le long de la mer, notamment la *Route des pêches*, permettront de densifier d'ici 2025 l'offre touristique de Cotonou afin d'en faire un produit d'intérêt pour les touristes à travers le monde.

Cette *Route des pêches* à vocation touristique part de l'aéroport jusqu'à la Porte du non-retour à Ouidah, un édifice historique de la traite négrière en pleine réhabilitation pour le tourisme mémoriel. En effet, Ouidah qui a vécu le commerce des esclaves en porte encore les stigmates. Le Gouvernement a décidé, à juste titre, de faire une place importante au tourisme mémoriel avec un vaste projet qui donne à Ouidah, son statut de « Cité musée ». Ce projet comprend la réhabilitation de la Porte du non-retour, du Fort Portugais, de la Place aux enchères, du Fort français et du Mémoriel de Zoungbodji. Il y a également le projet de construction du Musée international de la mémoire de l'Esclavage (MIME) à l'intérieur du Fort Portugais, la construction des routes dont la *Route de l'Esclave* allant de la Place aux enchères à la Porte du non-retour, et la construction du *Complexe Marina* à Ouidah. Les travaux d'aménagement dans « Ouidah, Cité musée » offrent



© PRÉSIDENTIE DU BÉNIN

« Le gouvernement du Bénin veut densifier son offre touristique, notamment au niveau des villes côtières, pour pouvoir tenir toute sa place sur le continent et à travers le monde. »

*"The government of Benin clearly has the ambition to expand its tourism offering, notably in coastal towns, with a view to taking its rightful place on the continent and throughout the world."*

Jean-Michel Abimbola

également un parcours exceptionnel à travers un paysage marqué par le patrimoine architectural historique, les métiers et savoirs ancestraux qui plongent le visiteur dans l'histoire et la créativité, caractéristiques de cette ville historique.

Ouidah est également une destination propice pour faire du « segment balnéaire », un moteur de développement du tourisme et un lieu favorable à l'écotourisme. Le Gouvernement y développe un projet d'aménagement d'une station balnéaire d'exception, précisément dans l'arrondissement d'Avlékété. A terme, des fronts de mer seront aménagés pour accueillir des équipements de loisirs résidentiels et de détente comme le Village de vacances. Des établissements d'accueil seront développés avec des hôtels de standing de très grande capacité et un établissement de luxe composé d'une vingtaine de lodges nichés dans la mangrove sur la *Route des Pêches*.

En plus des infrastructures modernes en cours de réalisation à Avlékété, le Bénin a prévu la construction d'un golf 18 trous *championship* pour renforcer le potentiel touristique de la zone. Le golf est considéré comme discipline sportive de

of No Return in Ouidah, a historic building from the slave trade that is currently being renovated for memorial tourism. Indeed, the city of Ouidah, a place marked by the slave trade, still bears the scars of its past. The government rightly decided to give a prominent place to memorial tourism with a vast project giving Ouidah its status of "Museum City". This project includes the rehabilitation of the Gate of No Return, the Portuguese Fort, the Auction Square, the French Fort and the Zoungbodji Memorial. There is also a project to build the International Slavery Memorial Museum (MIME) inside the Portuguese Fort, the construction of roads including the Slave Road from the Auction Square to the Door of No Return, and the construction of the Marina Complex in Ouidah. The development work in "Ouidah, Museum City" also offers an exceptional experience through a landscape marked by historic architectural heritage, ancestral trades and knowledge, immersing visitors in the history and creativity so typical of this historic city.

Ouidah is also an ideal destination for making the "seaside sector" a driving force for the development of tourism as well

référence, avec des espaces spécifiques dédiés à sa pratique. Le projet intègre un complexe touristique et un parcours immersif « le Bateau du départ » à Djègbadji.

In fine, cet important domaine du littoral bénéficie d'un vaste projet pour devenir une cité musée d'exception, mieux, une destination phare du tourisme mémoriel en Afrique. Son potentiel touristique se trouve valorisé et ses produits touristiques diversifiés avec l'amélioration de l'accueil touristique, l'aménagement d'espaces de loisirs et de promenade, la signalétique et un village artisanal.

A Porto-Novo, ville côtière également et jadis grand royaume du Bénin, la construction du Musée international du Vodoun et la réhabilitation des Musées Adandé et Honmè permettront d'avoir une meilleure compréhension du Vodun. Ce musée viendra compléter l'offre touristique sur le Vodun également marquée par la *Route des Couvents Vodun* qui propose aux visiteurs une expérience immersive de découverte du Vodun.

Ganvié, la cité lacustre est un patrimoine unique au monde. L'ambition du Bénin est de faire de ce lieu une destination authentique, atypique et originale. Située à l'Ouest, la ville de Grand-Popo est connue pour ses plages paisibles et ses villages de pêcheurs pittoresques. C'est une destination prisée pour le tourisme de détente, avec des activités comme la pêche artisanale, les promenades en pirogue sur la rivière Mono, et la découverte des cultures locales. Sous l'impulsion du Président Patrice Talon, un investissement important est fait pour la valorisation du site de *La bouche du Roy*.

Au regard de tout ceci, on peut se convaincre que le gouvernement du Bénin, conscient que le tourisme est une véritable industrie, ambitionne de densifier son offre touristique, notamment au niveau des villes côtières pour pouvoir tenir toute sa place sur le continent et à travers le monde. ■

La *Route des pêches*, à vocation éminemment touristique, part de l'aéroport de Cotonou jusqu'à la Porte du non-retour à Ouidah.

The *Fishing Road*, primarily intended as a tourist experience, goes from Cotonou airport to the Door of No Return in Ouidah.

as a favourable place for ecotourism. Here, the government is developing a project to create an exceptional seaside resort, precisely in the Avlékété district. Eventually, a number of seafronts will be converted into residential leisure and relaxation facilities, such as a holiday village. Accommodation facilities will be developed, including very large capacity luxury hotels and a luxury establishment of some twenty lodges nestled in the mangroves along the *Fishing Road*.

In addition to the modern infrastructure currently under construction at Avlékété, Benin is planning to build an 18-hole championship golf course to further strengthen the tourism potential of the area. Golf is regarded as a reference sport discipline, with specific areas dedicated to its practice. The project includes a tourist complex as well as an immersive discovery tour called "The Departure Boat" in Djègbadji.

Ultimately, this important coastal domain is the focus of a vast project to become an exceptional museum city, and even better, a flagship destination for memorial tourism in Africa. As a result, its potential as a tourist destination is enhanced and the range of its tourist products diversified, with the improvement of tourist services, the development of leisure and walking areas, improved signage and a craft village.

In Porto-Novo, another coastal city and once the great kingdom of Benin, the construction of the *International Vodun Museum* and the renovation of the Adandé and Honmè Museums will allow visitors to have a better understanding of *Vodun*. This museum will complement the range of tourist activities related to *Vodun*, including the *Vodun Convents Trail*, which offers visitors an immersive experience to discover *Vodun*.

The lakeside town of Ganvié is a world heritage site like no other. The ambition of Benin is to make this place an authentic, unconventional and original destination. Located in the west of the country, Grand-Popo is famous for its peaceful beaches and picturesque fishing villages. It is a popular destination for tourists seeking relaxation, with activities such as artisanal fishing, pirogue trips on the Mono river, and the discovery of local cultures. Under the impetus of President Patrice Talon, a major investment is being made to develop and promote the site of *La bouche du Roy*.

With all this in mind, the government of Benin, fully aware that tourism is a real industry, clearly has the ambition to expand its tourism offering, notably in coastal towns, with a view to taking its rightful place on the continent and throughout the world. ■

En savoir + / Learn more:  
<https://tourisme.gouv.bj/>





Entretien avec / Interview with **Juliette Peron**,  
Directrice générale de l'Hôtel Sofitel Cotonou Marina Hôtel & Spa  
General Manager of the Hotel Sofitel Cotonou Marina Hotel & Spa



## « Le Sofitel Cotonou accompagne les ambitions du Bénin en matière de tourisme. »

### "Sofitel Cotonou supports Benin's ambitions in tourism."

Propos recueillis par / Interview by **Frédéric Fontaine**

**Le nouvel hôtel Sofitel Cotonou Marina Hôtel & Spa est érigé sur le site de l'ancien et illustre Bénin Marina Hôtel. Quels ont été les principaux défis de ce projet ?**

Cet hôtel représente un enjeu économique majeur pour le groupe et pour le Bénin. C'est un enjeu de construction par la taille du site et le choix des matériaux par rapport au climat local et à la position en bord de mer. C'est un enjeu opérationnel avec la difficulté d'ouvrir un hôtel 5 étoiles dans un pays ne disposant d'aucune formation en hôtellerie de luxe ce qui signifie former des compétences locales, favoriser le transfert de compétences, créer des partenariats avec des organismes locaux de formation pour développer cette filière au Bénin. C'est aussi un enjeu « mémoriel ». De nombreux béninois ont une histoire personnelle avec le Bénin Marina Hôtel et même avant quand il était encore le Sheraton. C'est là où ils ont appris à nager, où ils ont fêté leurs premiers anniversaires, où ils venaient passer les dimanches en famille. C'est tout un imaginaire, des souvenirs... Aujourd'hui, le plus grand enjeu pour nous, c'est d'être à la hauteur de ces souvenirs, dans un lieu complètement différent, avec pour objectif... d'en créer de nouveaux ! C'est enfin un enjeu culturel avec la volonté de faire du Sofitel un lieu de promotion de l'art contemporain béninois et de créer des espaces accessibles à tous les Béninois.

**De quelle manière cet hôtel illustre-t-il les nouvelles ambitions du Bénin dans le domaine du tourisme ?**

Le gouvernement du Bénin, dans le cadre de son Programme d'Action « Bénin Révélé », souhaite faire du tourisme un levier majeur de développement de l'économie du pays en capitalisant sur sa richesse naturelle et culturelle. Dans ce cadre, il s'appuie sur l'ensemble des acteurs engagés à faire de la « Destination Bénin » une destination de premier plan sur la

**The new Sofitel Cotonou Marina Hotel & Spa is built on the site of the former and famous Benin Marina Hotel. What were the main challenges of this project?**

This hotel constitutes a major economic challenge both for the Group and for the country. It is a challenge in terms of construction, given the size of the site and the choice of materials considering the local climate and our location close to the sea. It's an operational challenge, with the difficulty of opening a 5-star hotel in a country where there is no educational courses specifically dedicated to the luxury hotel industry, which means developing local skills, encouraging the transfer of skills and creating partnerships with local education institutions to develop this sector in Benin. This is also a "memorial" issue: many Beninese have a personal history with the Benin Marina Hotel, and even before that when it was still the Sheraton. This is where they learned to swim, where they celebrated their first birthdays, where they came to spend Sundays with their families. Today, the biggest challenge for us is to be able to live up to these memories, in a completely different venue, with the aim of creating new ones! Finally, there's the cultural challenge of making the Sofitel a showcase for contemporary Beninese art and creating spaces that are accessible to all Beninese.

**How does this hotel illustrate Benin's new ambitions in terms of tourism?**

As part of its Action Programme "Benin Revealed", the Government of Benin aims to make tourism a major lever for developing the country's economy by capitalising on its natural and cultural wealth. To this end, it is relying on all the players involved to make "Destination Benin" a leading destination on the international scene, a hot spot for international, cultural, memorial, leisure and business tourism. It



scène internationale, un *hot spot* du tourisme international, culturel, mémoriel, de détente et de loisirs ou d'affaires. C'est donc naturellement que le Sofitel Cotonou Marina Hotel & Spa s'inscrit dans cette vision très engagée et très opérationnelle du gouvernement béninois avec des objectifs déjà à l'horizon 2025. Nous proposons de nombreux atouts essentiels au développement de l'attractivité du Bénin, et sommes fiers aujourd'hui d'être une destination au cœur même de la « Destination Bénin ». Notre objectif est d'incarner la destination luxe, la destination détente, la destination business *made in Bénin*, et d'offrir au Bénin un réceptif touristique à la hauteur de ses ambitions de développement international, avec un petit focus... sur les arts et la culture !

**L'hôtel intègre l'ancien Centre international de conférences de Cotonou. Pourquoi et avec quels objectifs ?**

Dans le cadre du développement du tourisme événementiel et d'affaires au Bénin et fort de la stabilité exceptionnelle du pays, nous avons souhaité pouvoir proposer une offre événementielle intégrée incluant l'ensemble des services de l'hôtel, une offre à « 360° » pour des événements d'affaires-loisirs sur-mesure et clé en main, afin de faire du Bénin une destination touristique d'affaires de premier plan dans la sous-région.

**Comment se positionne votre établissement dans l'offre hôtelière au Bénin, en Afrique et dans la gamme du Groupe Accor ?**

C'est le premier hôtel 5 étoiles au Bénin, le premier complexe hôtelier réalisé dans un esprit *luxury resort* pour en faire une

« Le gouvernement du Bénin, dans le cadre de son Programme d'Action « Bénin Révélé », souhaite faire du tourisme un levier majeur de développement de l'économie. »

"As part of its Action Programme "Benin Revealed", the Government of Benin aims to make tourism a major lever for developing the country's economy."

Juliette Peron

is therefore quite obvious that the Sofitel Cotonou Marina Hotel & Spa is part of this highly committed and operational vision of the Beninese government, with objectives already set for 2025. We offer many assets that are essential to developing the attractiveness of Benin, and today we are proud to be a destination at the very heart of "Destination Benin". Our aim is to incarnate the luxury destination, the relaxation destination, the "made in Benin" business destination, and to offer Benin a tourist destination that matches its ambitions for international development, with a special focus on the arts and culture!



destination dans la Destination : on viendra au Bénin pour le Sofitel autant que l'on viendra au Sofitel pour découvrir le Bénin. Il est le *Flagship* en Afrique de Sofitel, la marque de luxe historique du groupe Accor et un levier de renforcement de la présence du groupe sur le segment luxe en Afrique.

**L'hôtel est installé sur une emprise de 29 hectares sur le littoral Atlantique. Qu'est-ce que cela signifie pour vous ?**

Le *Sofitel Cotonou Marina Hotel & Spa* est installé dans un environnement naturel exceptionnel. C'est le seul hôtel de Cotonou qui dispose d'un accès direct à la plage permettant à nos clients de profiter d'un littoral encore « sauvage ». L'objectif est de faire de cet atout géographique un outil d'immersion dans la nature luxuriante du Bénin avec un chemin de déambula-

« *Le Sofitel Cotonou Marina Hotel & Spa est installé dans un environnement naturel exceptionnel.* »

*"The Sofitel Cotonou Marina Hotel & Spa is situated in an exceptional natural environment."*

Juliette Peron

tion dans un parc planté d'espèces locales, la création d'un parcours sportif, le départ de balades à vélo vers la Route des Pêches, l'utilisation de plantes locales dans la cuisine, dans les rituels du Spa, la valorisation des produits de la mer dans la cuisine dans le respect de la saisonnalité de la pêche, la valorisation des pêcheurs avec le rituel de la relève du filet. La démarche environnementale est dans l'ADN de Sofitel avec par exemple le recyclage des huiles de cuisine, l'usage de bouteilles d'eau en verre recyclé, la disparition recherchée des plastiques...

**Quelle place a été réservée à la tradition et à la culture béninoise ?**

L'essence du Sofitel, et c'est d'ailleurs la signification même de notre logo, c'est ce qu'on appelle le *Cultural Link*. Le *Cultural Link*, c'est notre identité, notre engagement permanent à mixer, à *blender*, à mélanger la culture du luxe à la française avec la culture des villes et des pays dans lesquels nous nous implantons. C'est un véritable ancrage local qui se traduit par l'imprégnation de nos hôtels et de notre culture d'entreprise par les cultures locales. Des rituels aux poli-

**The hotel integrates the former Cotonou International Conference Centre. Why and with which goals?**

As part of the development of business and event tourism in Benin, and thanks to the remarkable stability of the country, we wanted to be able to offer an integrated events package including the entire range of the hotel's services, a "360°" package for tailor-made and turnkey business-leisure events, with the aim of making Benin a leading business tourism destination in the sub-region.

**What is the positioning of your hotel in Benin, in Africa and in the Accor Group's range?**

The hotel is the first 5-star hotel in Benin, the first hotel complex to be built in a luxury resort style to make it a destination within the Destination itself: people will come to Benin for the Sofitel just as much as they will come to the Sofitel to discover Benin. It is the Flagship of Sofitel in Africa, Accor's historic luxury brand, as well as a lever for strengthening the Group's presence in the luxury segment in Africa.

**The hotel is built on a 29-hectare estate on the Atlantic coast. What does this mean to you?**

The Sofitel Cotonou Marina Hotel & Spa is situated in an exceptional natural environment. It is the only hotel in Cotonou with direct access to the beach, allowing our guests to enjoy a coastline that has remained "wild". The aim is to use this geographical asset to immerse guests in Benin's luxuriant nature, with a pathway through a park planted with local species, the creation of a sports trail, the start of bike rides along the Fishing Route, the use of local plants in our cuisine and in our spa rituals, the promotion of seafood products in our meals while respecting the seasonal nature of fishing, and the celebration of fishermen in the ritual of hauling in their nets. The environmental approach is part of Sofitel's corporate philosophy, with, for example, the recycling of cooking oils, the use of recycled glass water bottles, the aim of banning the use of plastics, etc.

**How much attention has been paid to Beninese tradition and culture?**

The essence of the Sofitel, and indeed the very meaning of our logo, is what we call the *Cultural Link*. The *Cultural Link* is our identity, our permanent commitment to blending French luxury culture with the culture of the cities and countries in which we operate. It's a real local connection, which translates into our hotels and our corporate culture being impregnated by local cultures. From rituals to recruitment policies, from the choice of collaborators to the languages we speak in our lobbies, the *Cultural Link* is something that is lived throughout our customers' experience in our hotels. It's a story of encounters, between cultures, worlds, stories and people. At the Sofitel Cotonou Marina Hotel & Spa, design meets Beninese art



© IDANNA DIAS PHOTOGRAPHY

tiques de recrutement, du choix des collaborations aux langues que nous parlons dans nos lobbys, le *Cultural Link* se vit tout au long de l'expérience de nos clients au sein de nos établissements. C'est une histoire de rencontre, entre des cultures, entre des mondes, des histoires, des individus. Au *Sofitel Cotonou Marina Hotel & Spa*, le *design* rencontre l'art béninois dans tous les bâtiments et à tous les étages : 150 œuvres choisies par l'Agence pour le Développement de l'Art Contemporain (ADAC, Ex-



© IDANNA DIAS PHOTOGRAPHY

Galerie Nationale) y sont exposées. On peut dire que nous sommes un véritable musée d'Art contemporain ! Nous mettons également le Bénin dans nos assiettes puisque nos chefs valorisent les produits locaux béninois dans les cartes de nos 5 bars et restaurants et plus particulièrement à l'*Ami*, la brasserie gastronomique dont la carte sera signée par la cheffe étoilée Giorgiana Viou, qui met la gastronomie béninoise au cœur de ses créations culinaires. Nous avons aussi signé un partenariat avec l'agence nationale de développement touristique, *Bénin Tourisme*, afin de mettre en avant la « Destination Bénin » à partir du Sofitel : nous proposerons à nos clients des circuits de découverte du Bénin coconstruits avec Bénin Tourisme, ceci afin de découvrir les richesses culturelles, patrimoniales et naturelles du Bénin, avec bien sûr ce petit *French Zest* Sofitel qui nous caractérise. ■

in every building and on every floor: 150 artworks selected by the Contemporary Art Development Agency (ADAC, formerly the National Gallery) are on display. In other words, we're a real museum of contemporary art! Benin is also in our cuisine, with our chefs showcasing local Beninese products on the menus of our 5 bars and restaurants, and more particularly at l'*Ami*, the gourmet Brasserie, with a menu designed by Michelin-starred chef Giorgiana Viou, who puts Beninese gastronomy at the heart of her cooking creations. We also signed a partnership with the national tourism development agency, Benin Tourisme, to promote "Destination Benin" from the Sofitel. Together with Benin Tourisme we will propose discovery tours of the country to our guests, so they can discover the cultural, heritage and natural riches of Benin, with, of course, this Sofitel French Zest that makes us so special. ■





## A la découverte du littoral béninois, entre nature, peuple et culture

### Discovering Benin's coastline, at the crossroads of nature, people and culture

Par / By Gràce Gloria Dan\*

Le littoral du Bénin s'étend sur environ 125 kilomètres, le long du golfe de Guinée, de Grand-Popo à l'ouest, proche de la frontière avec le Togo, jusqu'à la frontière avec le Nigeria à l'Est. Il est caractérisé par une grande diversité de sites et de paysages mêlant plages sablonneuses, mangroves, lacs et lagunes. Si l'on se réfère à l'histoire, la côte béninoise est l'une des toutes premières à avoir accueilli les navires esclavagistes. Plusieurs communautés, de différentes ethnies, y sont installées, dont l'histoire, étroitement liée à la traite, est encore racontée de génération en génération.

Située à égale distance de Cotonou et de Grand-Popo, Ouidah est réputée pour son riche patrimoine culturel et son rôle dans ce honteux commerce des noirs déportés dans les plantations d'Amérique. Aujourd'hui ville-musée témoin de la traite, elle est l'une des destinations les plus touristiques de la côte, offrant un mélange fascinant d'histoire, de culture et de spiritualité. La ville abrite de nombreux temples et sanctuaires vaudou. Chaque année, le 10 janvier précisément, elle accueille le *Festival International du Vodoun* promu depuis peu sous le vocable de *Vodun Days* : trois jours de festivités qui attirent des pratiquants et des curieux du monde entier.

#### COTONOU, ENTRE MER ET LAGUNE

Cotonou est dans l'histoire la deuxième ville côtière du Bénin car elle a été le second port clandestin d'où partaient les esclaves. Elle est aujourd'hui le principal pôle économique du pays, par son port autonome qui dessert les pays de l'*hinterland* et par ses activités commerciales et industrielles. La ville est connue pour ses marchés animés dont

Benin's coastline stretches nearly 125 kilometres along the Gulf of Guinea, from Grand-Popo to the west, close to the Togolese border, to the Nigerian border to the east. It offers a wide variety of sites and landscapes, with sandy beaches, mangroves, lakes and lagoons. Looking back in history, the Beninese coast was among the earliest to harbour slave ships. Several communities of different ethnicities have settled there, and their stories, closely linked to the slave trade, are still told from generation to generation.

Located halfway between Cotonou and Grand-Popo, the town of Ouidah is renowned for its rich cultural heritage, and for the role it played in the shameful trade of black people deported to American plantations. Now a museum town that bears witness to the slave trade, it has become one of the most popular tourist destinations on the coast, offering a captivating blend of history, culture and spirituality. The town is home to numerous voodoo temples and shrines. Every year, precisely on 10 January, it hosts the International Vodoun Festival, recently renamed Vodun Days: three days of festivities bringing together faithful and visitors from all over the world.

#### COTONOU, BETWEEN THE SEA AND THE LAGOON

Historically, Cotonou has always had the status of Benin's second-largest coastal city, as it used to be the second clandestine port of departure for slaves. Today, it is the main economic hub of the country, with its autonomous port, serving the countries of the hinterland, and its commercial and industrial activities. The city is famous for its

\* Gràce Gloria Dan est une professionnelle du secteur touristique. Guide de tourisme accréditée, formatrice, elle est directrice des opérations touristiques à KOOABO ([www.kooabo.com](http://www.kooabo.com)), une start-up spécialisée dans les expériences touristiques.



\* Gràce Gloria DAN works as a professional in tourism. An accredited tourist guide and trainer, she is Director of Tourism Operations at KOOABO ([www.kooabo.com](http://www.kooabo.com)), a start-up specialising in tourism experiences.



celui de Dantokpa, le plus grand marché à ciel ouvert de la sous-région. Elle est également réputée pour son *Monument de l'Amazone*, le deuxième plus grand d'Afrique en l'honneur des femmes guerrières de l'ancien royaume du Danxomè<sup>1</sup>, pour son mur de graffitis ou *Mur du patrimoine*, le troisième plus long au monde, ainsi que pour ses espaces naturels protégés, notamment plages et mangroves, et sa diversité culturelle. A noter le rendez-vous, chaque année, les 24 et 25 décembre, à Sémé-Podji, à 30 km de Cotonou, des fidèles de l'église du christianisme céleste qui se rassemblent par milliers dans cette ville littorale du sud-est du Bénin. Autre visite, incontournable, à la porte de Cotonou, celle du lac Nokoué qui abrite l'un des plus grands villages lacustres du continent, Ganvié également appelé la « Venise de l'Afrique ». D'une superficie de plus de 150 km<sup>2</sup> pendant la saison sèche<sup>2</sup>, le lac Nokoué est un écosystème exceptionnel duquel 15 000 pêcheurs, vivant dans ces villages, extraient une grande part de la production halieutique du Bénin<sup>2</sup>.

#### VACANCES BALNÉAIRES À GRAND-POPO

A environ 70 km de Cotonou, proche de la frontière togolaise, se trouve Grand-Popo, la troisième ville côtière du pays. Autrefois comptoir important durant la période de la traite des noirs, c'est une ville paisible connue pour ses plages de sable fin, ses lagunes et son riche patrimoine naturel, culturel et culinaire. Le culte *Vodun* y reste encore très présent et contribue à la préservation de ses richesses naturelles, culturelles et halieutiques. Dotée d'auberges et d'hôtels accueillants, Grand-Popo

1 - Appelé Royaume du Dahomey par la France ou Danhomé en langue fon, l'une des langues majoritaires du Bénin.

2 - Source Institut de recherche pour le développement : [www.lemag.ird.fr](http://www.lemag.ird.fr)

lively markets, including Dantokpa, the largest open-air market in the sub-region. It is also renowned for its Amazon Monument, the second largest in Africa, in honour of the warrior women of the ancient kingdom of Danxomè<sup>1</sup>, its graffiti wall or Heritage Wall, the third longest in the world, as well as its protected natural areas, notably beaches and mangroves, and its cultural diversity. A special highlight is the annual gathering on 24 and 25 December at Sémé-Podji, 30km away from Cotonou, of the faithful of the Church of Celestial Christianity, who gather there in their thousands. Another must-see visit just outside Cotonou is Lake Nokoué, where you can find Ganvié, also known as the "Venice of Africa", one of the largest lakeside villages on the continent. Covering an area of over 150 km<sup>2</sup> during the dry season<sup>2</sup>, Lake Nokoué is an exceptional ecosystem from which some 15,000 fishermen living in these villages catch a significant proportion of Benin's fish production<sup>2</sup>.

#### SEASIDE HOLIDAYS IN GRAND-POPO

About 70 km from Cotonou, close to the Togolese border, is Grand-Popo, the third-largest coastal town in the country. Once a major trading post during the slave trade, it is now a peaceful town renowned for its fine sandy beaches, its lagoons and its rich natural, cultural and culinary heritage. The Vodun cult is still very much alive in the area, contributing to the preservation of its natural, cultural and fishing resources. With its friendly inns and hotels, Grand-Popo is an ideal destination for a seaside break, particularly between November

1 - Called the Kingdom of Dahomey by France or Danhomé in Fon language, one of the majority languages in Benin.

2 - Source French Development Research Institute: [www.lemag.ird.fr](http://www.lemag.ird.fr)



est une destination idéale pour des vacances balnéaires notamment entre novembre et février où il est possible d'aller au large à la rencontre des baleines, espèces protégées par le Bénin. D'autres espèces sont également officiellement protégées avec l'appui des ONG et des communautés locales comme la tortue luth, le dauphin, en l'occurrence le dauphin à bosse de l'Atlantique, le lamantin, le requin ou le poisson-scie. La pêche constitue l'une des activités économiques majeures du littoral béninois. Elle est majoritairement pratiquée par les Xwla, les Xweda, et les Tofin, très présents dans les villes dont ils étaient pratiquement les fondateurs comme Ouidah, Grand-Popo et Cotonou. Maquereaux, sardines, thons, barracudas, soles, capitaines, merlans, crevettes, crabes, huîtres, moules, calamars, palourdes, escargots de mer... se dégustent ainsi dans la cuisine locale et dans les nombreux restaurants du littoral, accompagnés des laitues, carottes, concombres, choux ou autres navets souvent cultivés dans des espaces maraîchers du bord de mer.

### UN ÉCOSYSTÈME RICHE ET DIVERSIFIÉ

Autre site remarquable à visiter près de Grand-Popo, la réserve de la « Bouche du Roy », magnifique zone de mangroves et de biodiversité marine reconnue par le Programme sur l'homme et la biosphère de l'UNESCO<sup>3</sup>, où le fleuve Mono et l'Atlantique se livrent un combat perpétuel. Les lagunes et les mangroves du



© GILLES COMLANI / ALAMY STOCK PHOTO

«L'un des premiers projets du gouvernement béninois dans le domaine touristique est l'assainissement, l'aménagement et le développement des lacs et lagunes.»

"One of the Beninese government's first projects in the tourism sector is the sanitation, management and development of lakes and lagoons."

Grâce Gloria Dan

littoral sont des habitats cruciaux qui abritent une très grande variété de faune et de flore. Propices à diverses activités nautiques, elles permettent surtout de découvrir la vie quotidienne des communautés locales qui œuvrent pour la protection et la conservation de ces environnements fragiles. Les mangroves d'Adouanko non loin de Cotonou, en direction de Ouidah par la Route des pêches, emportent le visiteur dans une nature pittoresque et verdoyante qu'il peut aussi parcourir en kayak, en harmonie avec la nature. Autre spécificité du littoral béninois, la production de sel qui mobilise les femmes des communes côtières, particulièrement de Ouidah, Kpomassè, Grand-Popo, Comè et Sèmè-Podji. Réunies en associations, elles se plaisent à faire découvrir les techniques traditionnelles d'extraction et de production de ce sel local qui apporte un complément de revenu nécessaire à leur famille.

3 - Ce Programme vise à améliorer, sur une base scientifique, les relations entre les peuples et leur environnement. Source Unesco.

and February, when visitors can enjoy a whale watching trip, a species protected by Benin. Other species are also officially protected with the support of NGOs and local communities, such as the leatherback turtle, the Atlantic humpback dolphin, the manatee, the shark and the sawfish.

Fishing constitutes one of the major economic activities on the Beninese coast. It is mainly practised by the Xwla, Xweda and Tofin communities, whose presence is particularly strong in the towns they practically founded, such as Ouidah, Grand-Popo and Cotonou. Mackerel, sardines, tuna, barracudas, sole, perch, merling, prawns, crabs, oysters, mussels, squid, clams, sea snails, etc. are all found in the local cuisine and in the many restaurants along the coast, served with lettuce, carrots, cucumbers, cabbage or turnips often grown in the market gardens along the seafont.

3 - This programme aims at improving, on a scientific basis, relations between populations and their environment. Source Unesco.

« Autre visite, incontournable, à la porte de Cotonou, celle du lac Nokoué qui abrite l'un des plus grands villages lacustres du continent, Ganvié également appelé la « Venise de l'Afrique. »

"Another must-see visit just outside Cotonou is Lake Nokoué, where you can find Ganvié, also known as the "Venice of Africa", one of the largest lakeside villages on the continent."

Grâce Gloria Dan

### DES AMBITIONS TOURISTIQUES

Depuis 2016, le gouvernement béninois, sous l'impulsion du chef de l'État Patrice Talon, a fait souffler un vent porteur sur le secteur touristique à travers de nombreux projets. Le premier d'entre eux est l'assainissement, l'aménagement et le développement des lacs et lagunes. L'objectif est de réhabiliter et réaménager les lacs Nokoué et Ahémé ainsi que la lagune de Porto-Novo pour favoriser le développement socio-économique durable des localités qui s'y trouvent. Cet important projet vise à assainir et à reboiser ces immenses plans d'eau, et à restaurer leur écosystème pour favoriser le tourisme et le transport fluvio-lagunaire. Autre projet, la protection du littoral et le renforcement de la résilience de la zone côtière face au changement climatique. Dans le cadre du programme WACA, programme de gestion du littoral ouest-africain financé par la Banque mondiale, le gouvernement béninois a ainsi pris des mesures contre l'érosion de la côte, à l'Est de Cotonou et entre Hillacondji et Grand-Popo. L'ambition est clairement de faire du littoral béninois, riche de sa nature, de son histoire et de sa culture, un atout majeur du tourisme national. ■

### A RICH AND DIVERSE ECOSYSTEM

Another outstanding site to visit near Grand-Popo is the "Bouche du Roy" reserve, a magnificent area of mangroves and marine biodiversity recognised by UNESCO's Man and the Biosphere Programme<sup>3</sup>, a place where the Mono River and the Atlantic Ocean meet in a perpetual struggle.

The coastal lagoons and mangrove swamps are vital habitats and home to a wide variety of flora and fauna. The lagoons and mangroves are perfect for a variety of water sports, but above all they provide an opportunity to discover the daily lives of the local communities who work to protect and preserve these fragile environments. The mangroves of Adouanko, not far from Cotonou, on the way to Ouidah via the fishing route, take visitors into a picturesque and verdant natural environment that can also be explored by kayak, in harmony with nature.

Another unique feature of Benin's coastline is salt production, involving women from coastal communities, particularly Ouidah, Kpomassè, Grand-Popo, Comè and Sèmè-Podji. Gathered into associations, they like to share the traditional techniques of extraction and production of this local salt, a valuable source of additional income for their families.

### AMBITIONS FOR TOURISM

Since 2016, the Beninese government, under the impetus of Head of State Patrice Talon, has brought a breath of fresh air to the tourism business through a number of projects. The first of these is the restoration, management and development of lakes and lagoons. The aim is to rehabilitate and redevelop lakes Nokoué and Ahémé, as well as the Porto-Novo lagoon, to promote the sustainable socio-economic development of the local communities. This important project is intended to clean up and reforest these huge bodies of water, and restore their ecosystems to promote tourism and river-lagoon transport. Another project focuses on protecting the coastline and strengthening the resilience of the coastal zone in the face of climate change. As part of the WACA programme, a West African coastal management programme funded by the World Bank, the Beninese government has taken measures to combat coastal erosion to the east of Cotonou and between Hillacondji and Grand-Popo. The ambition is clearly to make Benin's coastline, with its rich nature, history and culture, a major asset for national tourism view to raising awareness of environmental issues among the public, encouraging good practice and prevent environmentally destructive behaviours, the government and its agencies have initiated communication campaigns relayed by the media.

As part of the World Bank's West African Coastal Area Management (WACA) programme, specific training sessions have been provided for journalists on these issues. Several ministries are involved in the operational implementation of policies and measures aimed at preserving Benin's marine and coastal ecosystems. ■



## Voyage au cœur de la mystique Vodun

### A journey to the heart of Vodun mysticism

« Le Vodun est une philosophie, avec un concept centré autour de l'homme, et une religion avec une théologie, un clergé, des couvents, des obédiences, des pratiques et des rites. »

"Vodun is a philosophy, with a concept centred on man, and a religion with a theology, clergy, convents, obedience, practices and rites."

Professeur / Professor **Mahougnon Kakpo**

Découverte / Discovery page 88.

Vodun Egúngún en démonstration. Les peuples Àjǎ-Tádó ont une culture approfondie des masques. Ils savent y faire admirablement jouer l'osmose entre le beau et le sacré, entre religion et esthétique. Ici, le masque Egúngún, l'un des plus représentatifs parmi les Vodun dans cette sphère culturelle. / Vodun Egúngún in demonstration. The Àjǎ-Tádó people have a profound culture of masks. They know how to perfectly combine beauty and the sacred, religion and aesthetics. Here, the Egúngún mask, one of the most representative of the Vodun in this cultural sphere.



Entretien avec / Interview with **Mahougnon Kakpo**,  
Président du Comité des rites Vodun / Chairman of the Vodun Rites Committee\*



« **Le Vodun est une religion  
largement pratiquée au Bénin.** »

"**The Vodun religion is widely  
practised in Benin.**"

**Quelles sont les missions du Comité des rites Vodun que vous présidez ?**

Le gouvernement a mis en place ce Comité pour servir de bras technique à tout ce qui concerne le *Vodun*, avec l'intention de construire un projet de tourisme religieux auquel le *Vodun* donnerait un nouvel essor, et donner une plus grande visibilité au pays et surtout à notre économie. Le *Vodun* étant une religion, il touche aux sensibilités. Il fallait donc réunir une équipe de praticiens, d'experts, de scientifiques, chargée de conseiller le gouvernement autour des questions relatives au *Vodun*. Celle-ci compte une dizaine de membres.

**Pour éclairer nos lecteurs profanes, pouvez-vous tout d'abord nous expliquer ce qu'est précisément le Vodun et la place que celui-ci occupe aujourd'hui au Bénin ?**

Le *Vodun* est une philosophie, avec un concept centré autour de l'homme, et une religion qui a une théologie, un clergé, des couvents, des obédiences, des pratiques et rites. Le principe fondamental du *Vodun* est fondé sur les éléments de la nature, qui s'harmonisent avec l'être suprême qui permet aux humains d'avoir une traversée décente de l'existence. Il faut distinguer le *Vodun* comme concept et religion, des *Vodun* en tant qu'obédiences. Le *Vodun* est une religion monothéiste, qui part du principe qu'il existe un Être suprême, le Transcendant, ou l'Être absolu lumineux, que nul ne peut dépasser, qui a tout créé et que rien n'a créé. Cet Être suprême a des déclinaisons au niveau des éléments de la nature auxquels s'adressent les humains (la terre, l'air, l'eau et le feu), et qui renvoient à des principes conceptualisés. Ces *Vodun* tutélaires ont chacun une fonctionnalité, une famille : lorsque l'on a une préoccupation, l'on sait à quel *Vodun* s'adresser car chaque *Vodun* a une grâce associée. Le *Vodun* a une hiérarchie bien organisée, des parures sacrées, des noms spécifiques pour chaque fidèle, le tout tourné vers le bonheur de l'être humain : c'est un humanisme total.

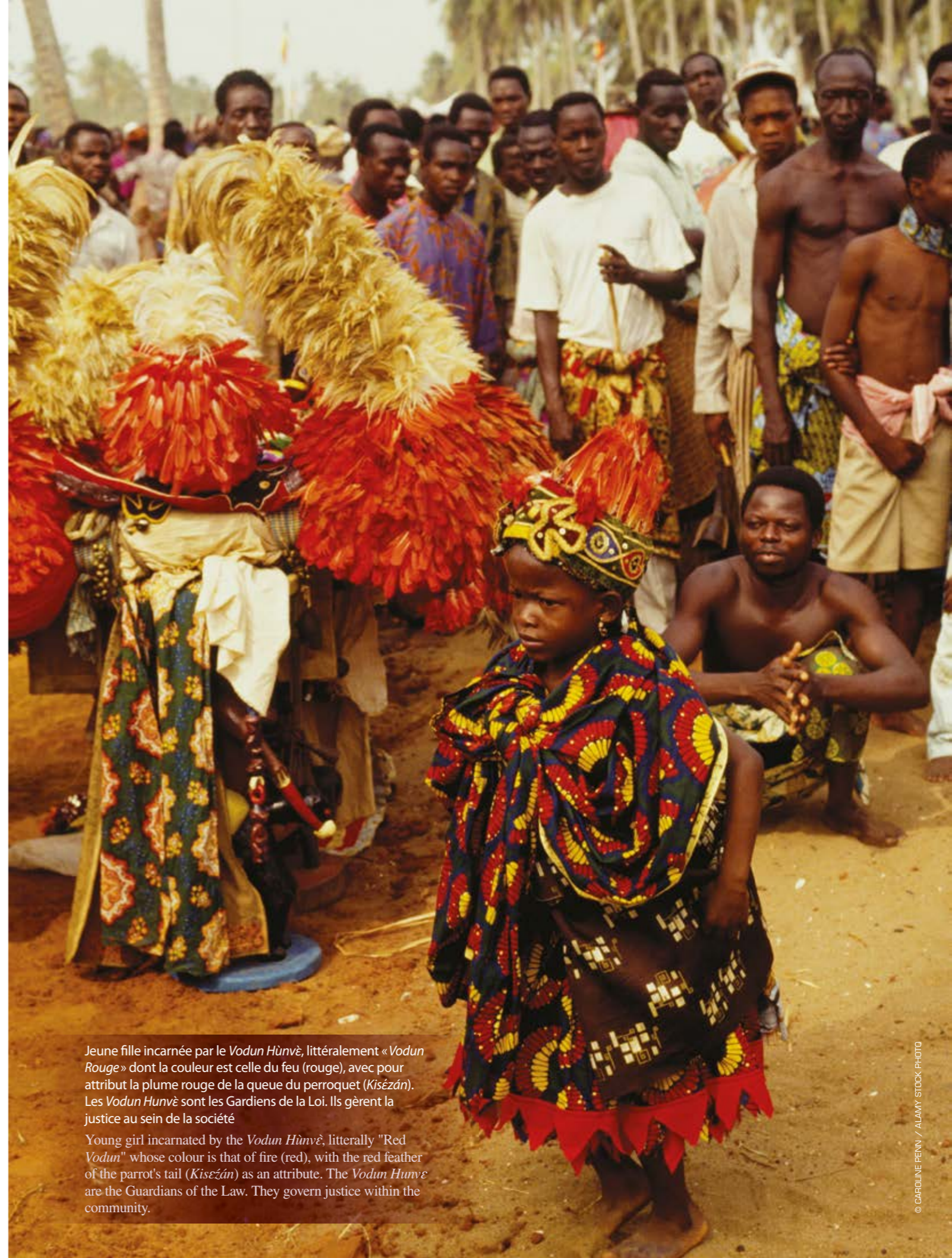
Propos recueillis par / Interview by **Aurélien Duchêne**

**What are the missions of the Vodun Rites Committee that you chair?**

The government set up this Committee to serve as the technical arm for everything relating to *Vodun*, with the intention of building a religious tourism project to which *Vodun* would give new impetus, and give greater visibility to the country and above all to our economy. Being a religion, *Vodun* touches people's sensibilities. We therefore needed to put together a team of practitioners, experts and scientists to advise the government on *Vodun*-related issues. This team comprises about ten members.

**To help our uninitiated readers, could you first explain what Vodun is and what place it occupies in Benin today?**

*Vodun* is a philosophy, with a concept centred on man, and a religion with a theology, clergy, convents, obedience, practices and rites. The founding principle of *Vodun* is based on the elements of nature, which harmonise with the Supreme Being that enables humans to enjoy a respectable passage through life. A distinction must be made between *Vodun* as a concept and a religion, and *Vodun* as an obedience. *Vodun* is a monotheistic religion, based on the principle that there is a Supreme Being, the Transcendent, or luminous Absolute Being, whom no one can transcend, who created everything and whom nothing has created. This Supreme Being translates into the elements of nature to which humans are committed (earth, air, water and fire), and which refer to conceptualised principles. Each of these tutelary *Vodun* has a function, a family: whenever you have a concern, you know exactly to which *Vodun* you should turn, because each *Vodun* has its own associated grace. The *Vodun* has a well-organised hierarchy, sacred ornaments and specific names for each devotee, all dedicated to human happiness: it is pure humanism.



Jeune fille incarnée par le *Vodun Hùnvè*, littéralement « *Vodun Rouge* » dont la couleur est celle du feu (rouge), avec pour attribut la plume rouge de la queue du perroquet (*Kisézán*). Les *Vodun Hùnvè* sont les Gardiens de la Loi. Ils gèrent la justice au sein de la société

Young girl incarnated by the *Vodun Hùnvè*, literally "Red Vodun" whose colour is that of fire (red), with the red feather of the parrot's tail (*Kisézán*) as an attribute. The *Vodun Hùnvè* are the Guardians of the Law. They govern justice within the community.

\*Ancien ministre de l'Enseignement secondaire, technique et de la formation professionnelle du Bénin.

\*Chairman of the Vodun Rites Committee, former Minister of Secondary and Technical Education and Professional Training in Benin.



**La mise en place de la «Route des Couvents Vodun» illustre-t-elle le rôle que veut donner le Bénin au Vodun dans la politique touristique du pays ? Et en quoi consiste précisément cette «Route des Couvents Vodun» ?**

Le Vodun est une religion largement pratiquée au Bénin. Ceux qui habitent dans l'aire culturelle Vodun vivent dans sa pratique même s'ils ne le suivent pas personnellement, car la mentalité du Vodun fait que chaque famille a ses Vodun tutélaires qui veillent sur elle. La plupart des Béninois «consument» du Vodun sans le savoir, car le Vodun va au-delà de la pratique cultuelle et est devenu une culture. Ne peut-on pas partir de cette culture, de cette religion pour donner une orientation nouvelle à notre économie ? La plupart de nos compatriotes ont eu une connaissance faussée du Vodun, car il a subi plusieurs assauts historiques : le colonisateur venu

**Does the introduction of the "Vodun Monastery Route" illustrate the role that Benin wants to give to Vodun in the tourism policy of the country? And what exactly does this "Vodun Monastery Route" consist of?**

The Vodun religion is widely practised in Benin. Those who live in the Vodun cultural area live by its practice even if they do not follow it personally, because the Vodun mentality means that each family has its tutelary Vodun watching over it. Most Beninese people 'consume' Vodun without knowing it, because Vodun goes beyond worship and has become a culture. So, why not use this culture, this religion, as a springboard to give our economy a new direction? Most of our compatriots have a distorted knowledge of Vodun, because it has suffered several historical assaults: the coloniser who came with his Bible or his Koran described it



Vodun Aciné (Atchinan). Aciné est une des obédiences du Vodun Huivè. Vodun Aciné (Atchinan). Aciné is one of the obedience of the Vodun Huivè.

avec sa Bible ou son Coran l'a présenté comme une mauvaise religion ou de la sorcellerie, arguant du fait que ceux qui le pratiquent le font dans la clandestinité. Dans ces conditions, un gouvernement éclairé, avec son objectif culturel et touristique, organise autour du Vodun une promotion touristique pour combattre ces a priori négatifs. Promouvoir le Vodun ne signifie pas que le gouvernement demande aux citoyens de se tourner vers le Vodun en tant que religion, car le Bénin

as a wicked religion or witchcraft, arguing that those who practise it do so clandestinely. With this in mind, an enlightened government, in line with its cultural and tourism ambitions, implements a tourism promotion campaign around Vodun to combat these negative preconceptions. Promoting Vodun does not mean that the government is asking people to turn to Vodun as a religion, because Benin is a secular country: the aim is to help



Vodun Zangbétò. Ce Vodun est un Ordre initiatique dont la représentation visuelle est un masque. Il a pour mission la régulation de la sécurité nocturne dans les villages et agglomérations d'où son nom Zangbétò (Gardien de nuit). / Vodun Zangbétò. This Vodun is an initiatory Order whose visual representation is a mask. Its mission is to regulate night-time security in villages and towns, hence its name Zangbétò (Night Watchman).

est un pays laïc : l'objectif est de le faire découvrir. D'où un certain nombre de projets, comme celui de la Route des Couvents Vodun. Chaque temple étant dédié à une obédience, le gouvernement identifie les couvents les plus importants, les rénove, et met en place un dispositif pour faciliter la visite de ceux qui souhaiteraient voir et en savoir plus sur le Vodun. Un autre projet est la construction d'un musée international du Vodun dont je préside le comité de préfiguration, et qui sera inauguré en décembre 2025. Les Vodun pratiqués dans d'autres pays seront représentés dans ce musée.

**La ville de Ouidah a organisé, en janvier 2024, la première édition des «Vodun days». Quel est le sens de cette manifestation et quels sont ses objectifs ?**

Les Vodun days viennent se greffer sur une manifestation inscrite dans la Constitution qui a lieu tous les 10 janvier. A Ouidah, l'événement dure plusieurs jours et vise à présenter au monde entier le Vodun, avec une grande cérémonie solennelle devant ses grands dignitaires et ses fidèles sélectionnés. Après une procession où l'on décline les grâces du Vodun concerné, il y a des danses, des prières. Cette promotion touristique du Vodun a attiré des centaines de visiteurs étrangers pour la première édition de cette célébration.

people discover it. Hence a number of projects, such as the Vodun Monastery Trail. Each temple being dedicated to an obedience, the government identifies the most important convents, renovates them and implements a plan to facilitate visits by those wishing to see and learn more about Vodun. Another project is the construction of an International Vodun Museum (MIV), for which I am chairing the prefiguration committee, and which is due to open in December 2025. Vodun practised in other countries will be represented in this museum.

**In January 2024, the city of Ouidah organised the first "Vodun days". What is the purpose of this event and what are its objectives?**

Vodun Days are an extension of another event enshrined in the Constitution, which takes place every 10 January. In Ouidah, the event lasts several days and is aimed at presenting Vodun to the whole world, with a great solemn ceremony before its great dignitaries and selected faithful. After a procession in which graces are offered to the Vodun concerned, people dance and pray. This tourist promotion of Vodun attracted hundreds of foreign visitors to the first edition of this celebration.



**Quelle est la relation du Vodun avec la mer et comment cela se traduit-il ?**

La mer, c'est l'élément Eau. Le Vodun Tutélaire de l'Élément Eau est le Vodun *Tɔ̀x̀sú*. C'est le Vodun qui gère le domaine du Mémorial par l'instauration d'une stèle pour les «*débuts de vie*» trop tôt brisés (avortons, enfants mort-nés...), de même que pour les ancêtres béatifiés et sanctifiés. Le principe de ce Vodun est fondé essentiellement sur le refus de la mort comme un *achèvement*, de même que sur la nécessité d'ériger une stèle pour ceux qui ont transité et qui ont utilement vécu pour leur communauté. En refusant le principe de la *mort-achèvement* par la célébration de la doctrine de la *vie-éternité*, ce Vodun est la cristallisation de l'idée de la

**What connection does the Vodun have with the sea, and how does this translate?**

The sea is the Water Element. The Tutelary Vodun of the Water Element is *Vodun Tɔ̀x̀sú*. It holds the Memorial domain through a stèle for the "beginnings of lives" broken too soon (aborted babies, stillborn children, etc.), as well as for beatified and sanctified ancestors. The principle of this Vodun is mainly based on the rejection of death as a completion, as well as on the need to erect a stèle for those who have passed through and who have lived usefully for their community. By rejecting the principle of death as completion through the celebration of the doctrine of life-eternity, this Vodun crystallises the idea of the proscription of harm to both human



Un homme incarné par le Vodun *Hùnvè*.  
A man embodied by the Vodun *Hùnvè*.

proscription du préjudice à la vie tant humaine qu'animale. Le siège de ce Vodun n'est pas dans l'eau, mais les *Esprits* qu'il incarne y sont invoqués pour être vénérés dans un temple spécifiquement dédié.

Ce Vodun a une sous-famille nombreuse dont *Mami-Dan*. Certains utilisent la terminologie de «*Mami-Wata*» (de «*Water*» = «eau» en anglais, pour dire «*Mère des eaux*»), mais il s'agit d'un phénomène différent. Car, le Vodun Tutélaire de l'Élément Air est le Vodun *Dan*. En reliant le haut et le bas, ce Vodun gère le vaste domaine des Finances et de l'Économie. Il est, en conséquence, le garant de la fortune et de la prospérité. Ce Vodun a une sous-famille nombreuse dont les membres gèrent des espaces sur la terre (dans la forêt ou non) et dans les eaux (douces ou marines).

and animal life. The seat of this Vodun is not in the water, but the spirits it embodies are invoked there, to be venerated in a specifically dedicated temple. This Vodun has a large sub-family, including *Mami-Dan*. Some use the terminology 'Mami-Wata' (from 'Water'), but this is a different phenomenon, because the Tutelary Vodun of the Air Element is Vodun *Dan*. By linking the upper and lower realms, this Vodun governs the vast domain of Finance and the Economy, and is therefore the guardian of wealth and prosperity. This Vodun has a large sub-family whose members govern areas of land (in the forest or not) and water (fresh or marine). The Vodun *Dan* who control marine waters originate from the Vodun *Mami-Dan*, some of whose family members are: *Mami déúnsú*, *Mami Ablɔ*, *Mami Apùké*, *Ajàkpá Koliko*....



Jeune homme incarné par le Vodun *Gànbàdà*.  
Ce Vodun porte la grâce du charme et de la séduction dans les relations interpersonnelles.

Les Vodun *Dan* qui gèrent les eaux marines proviennent du Vodun *Mami-Dan* dont quelques membres de la famille sont : *Mami déúnsú*, *Mami Ablɔ*, *Mami Apùké*, *Ajàkpá Koliko*...

Young man embodied by the Vodun *Gànbàdà*. This Vodun carries the grace of charm and seduction into interpersonal relationships.

**Historiquement, la mer a pu représenter une source de danger et de tragédie pour les Béninois. Pour autant, *Mami Wata*, symbole de pureté et de résurrection, est associée au bonheur et la fécondité. Comment expliquer cette apparente contradiction ?**

Il n'y a pas de contradiction. Si la mer a effectivement été une voie d'accès et de communication pour les envahisseurs et les esclavagistes, elle est surtout le siège du Vodun *Mami Wata* dont la conception préexistait bien avant eux.

**Historically, the sea has been a source of danger and tragedy for the Beninese people. Yet *Mami Wata*, a symbol of purity and resurrection, is associated with happiness and fertility. How do you explain this apparent contradiction?**

There is no contradiction. While the sea was indeed a route of access and communication for invaders and slavers, it is above all the seat of the Vodun *Mami Wata*, whose conception existed long before them.

**Quel rôle a joué la mer dans la diffusion de la religion et de la culture Vodun aux Caraïbes et aux Amériques ?**

Si malheureusement les pratiquants du Vodun ont été victimes de l'esclavage par la mer, c'est aussi par la mer qu'ils ont apporté leur religion avec laquelle ils sont partis. Le mouvement se perpétue aujourd'hui par d'autres voies, mais si le Vodun est aujourd'hui pratiqué en Haïti, à Saint-Domingue, au Brésil, c'est par la mer qu'il s'est diffusé. Il n'y a là non plus aucune contradiction entre le Vodun *Mami-Dan* dont la mer a servi de voie de diffusion. On peut même dire que c'est par la mer que le Vodun a pu être connu dans le monde entier, car les gens connaissent aujourd'hui beaucoup plus le Vodun haïtien, la Santeria, le Candomblé brésilien, que celui qui se pratique au Bénin. C'est seulement maintenant que nous commençons à faire la promotion touristique du Vodun au Bénin. ■

**What role did the sea play in the diffusion of the Vodun religion and culture in the Caribbean and the Americas?**

While, sadly, Vodun practitioners were victims of slavery by sea, it was also by sea that those people brought their religion with them. The movement continues today by other means, but if Vodun is practised today in Haïti, Santo Domingo and Brazil, it was initially spread by sea. Again, there is no contradiction between Vodun *Mami-Dan* and the sea, which served as a means of diffusion. We could even say that Vodun became known throughout the world thanks to the sea, because today people are much more familiar with Haitian Vodun, Santeria and Brazilian Candomblé than they are with the Vodun practised in Benin. It is only recently that we have begun to promote Vodun as a tourist attraction in Benin. ■





# Mami Wata

## Maîtresse des eaux

## Mistress of the Waters

Par / By **Philippe Charlier\***, Vice-Doyen (culture & patrimoine) UFR Simone Veil-santé  
Vice-Dean (culture & heritage) Simone Veil-Santé University

Les racines de *Mami Wata* sont aquatiques. Divinité des eaux, elle trouve sa source sur terre et sur mer. La queue de poisson qui termine l'extrémité inférieure de son corps la lie aux eaux salées des océans.

The roots of *Mami Wata* are aquatic. As a water divinity, she originates from both land and sea. The fish tail at the lower end of her body links her to the salty waters of the oceans.



Statue de culte de *Mami Wata* (Bénin) plus frustrée et austère, bicéphale, illustrant son pouvoir de métamorphose. Des scarifications rituelles sont visibles sur les joues d'un de ses deux visages, et la surface du bois est couverte d'une croûte huileuse de matières sacrificielle.

A more frustrated and austere two-headed cult statue of *Mami Wata* (Benin), illustrating her power of metamorphosis. Ritual scarification marks are visible on the cheeks of one of her two faces, and the surface of the wood is covered with an oily crust of sacrificial material.

© COLL. P. CHARLIER / LAAB / UVSQ

\*Philippe Charlier est l'auteur de : *Vaudou. L'homme, la nature et les dieux (Bénin)*. Paris, Plon, coll. Terre Humaine, 2021.

\*Philippe Charlier is the author of "*Vaudou. L'homme, la nature et les dieux (Benin)*". Paris, Plon, Terre Humaine series, 2021.



Statue de culte de *Mami Wata* (Ghana) sous sa forme indianisante, avec les cheveux noirs défaits, un visage pâle souriant, et un troisième œil ornant son front. Elle tient dans les mains un serpent qu'elle porte sur les épaules, et le bas de son corps est une queue de poisson.

Cult statue of *Mami Wata* (Ghana) in her Indian-style form, with loose black hair, a pale smiling face and a third eye adorning her forehead. She is holding a snake in her hands and carrying it on her shoulders, and the lower part of her body is a fish tail.

© COLL. P. CHARLIER / LAAB / UVSQ



Quatre statues de culte de *Mami Wata* figurant la déesse sauf celle de droite, figurant une prêtresse, avec une perle à l'oreille droite et une coiffe complexe incorporant des objets rituels, provenant du Bénin près de la frontière avec le Nigeria.

Four cult statues of *Mami Wata* featuring the goddess except the one on the right, featuring a priestess, with a bead in her right ear and a complex headdress incorporating ritual objects, from Benin near the border with Nigeria.



© COLL. P. CHARLIER / LAAB / UNISQ

Reine des métamorphoses, elle change de forme et d'attributs selon son bon vouloir : plus souvent femme qu'homme, elle aime multiplier sa tête ou ses membres, modifier sa couleur, et prendre un aspect animal. En raison de ce pouvoir magique inégalable, elle est aussi crainte qu'adorée : qui sait si derrière cette jeune fille au regard bleu-vert ne se cache pas la déesse venue inspecter ses fidèles ?

Le territoire de *Mami Wata* est immense, peut-être même le plus grand de toutes les divinités du panthéon vodou : les eaux. D'un bout à l'autre de l'Atlantique, et au sein du territoire de l'Afrique de l'Ouest : Bénin, Togo, façade ouest et sud du Nigéria.

Et puis, avec la traite négrière et les esclaves transportant leurs dieux sur leurs épaules, *Mami Wata* («*Mother water*») s'est retrouvée projetée au Cameroun, au Ghana et dans la Caraïbe : c'est *La Sirène* du vaudou haïtien, *Madre de agua* du *palo monte* de Cuba, ou *Maman-Dlo* («*maman de l'eau*») du quimbois (Antilles françaises).

Son chemin a aussi croisé celui des engagés indiens qui, dans un syncrétisme saisissant, lui ont laissé le troisième œil (*bindi*) de la déesse Durga et une robe comparable à un sari. ■

Queen of metamorphoses, she can change shape and attributes whenever she wants: more often a woman than a man, she likes to multiply her head or limbs, change her colour, and even take on an animal appearance. Because of her unrivalled magical powers, she is as feared as she is adored: who knows if behind this blue-green-eyed girl lies the goddess who has come to visit her faithful?

*Mami Wata's* territory is immense, and perhaps the largest of all the deities in the Vodou pantheon: the waters. From one shore of the Atlantic to the other, and within the territory of West Africa: Benin, Togo, and the west and south sides of Nigeria.

And then, with the slave trade and the slaves carrying their gods on their shoulders, *Mami Wata* (*Mother water*) was eventually projected to Cameroon, Ghana and the Caribbean. She is the Siren of Haitian voodoo, *Madre de agua* of Cuba's *palo monte*, or *Maman-Dlo* ("mother of water") of the quimbois (French West Indies).

Her path also crossed that of the Indian indentured servants who, in a striking syncretism, left her the third eye (*bindi*) of the goddess Durga and a dress resembling a sari. ■

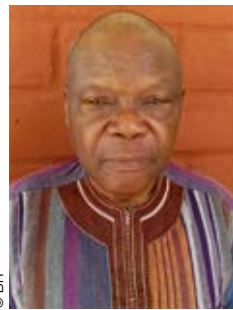
Grande statue de culte de *Mami Wata* (Togo ?) «*en majesté*», les bras élevés autour desquels s'enroulent des serpents. Le bas de son corps est un hybride poisson/serpent qui remonte vers son nombril. Sévère et fière, elle est couverte de dépôts de talc et de «*bleu de vaisselle*» remplaçant l'indigo, désormais trop cher.

A large cult statue of *Mami Wata* (Togo?) "In majesty", her arms raised with snakes wrapped around them. The lower section of her body is a fish/snake hybrid that rises towards her navel. Tough and proud, she is covered in talc deposits and "dish blue", replacing indigo, which is now too expensive.



© COLL. P. CHARLIER / LAAB / UNISQ





## Le royaume du Danhomè et l'océan

### The kingdom of Danhomè and the ocean

Par / By **Gabin Bernard Djimassè\***

En 1645, le prince Aho devient le premier roi du Danhomè sous le nom de Houégbadja. Le royaume connaîtra ensuite une succession de douze rois<sup>1</sup>. De sa capitale Agbomè, les différents rois assureront son extension jusqu'à l'océan Atlantique. Les successeurs du roi Houégbadja appliqueront en effet l'une de ses prescriptions les plus chères, de toujours agrandir le royaume. Entre autres territoires annexés, le roi Agadja étendra son pouvoir jusqu'à Sahè, actuel Savi, ce qui lui permettra d'accéder à la mer et de négocier directement avec les esclavagistes européens installés dans la ville portuaire de Gléhoué (Ouidah). Kotonou (Cotonou) tombera de la même manière dans le giron du Danhomè.

Les rois du Danhomè exerçaient ainsi un contrôle rigoureux sur l'océan Atlantique, sans lequel ils n'auraient jamais pu dominer et gérer le commerce transatlantique et s'imposer comme seuls interlocuteurs des marchands européens. Le Danhomè a pris en charge le commerce à partir des côtes de Ouidah et a imposé son rythme aux négociants.

#### DU ROYAUME À LA RÉPUBLIQUE

En 1889, le roi Gbéhanzin (Béhanzin) succède à son père le roi Glélé. Ignorant les recommandations de la conférence de Berlin (1884-1885) qui a donné les pleins pouvoirs à la France sur les côtes atlantiques du Danhomè, il dénonce les quelques conditions fixées par son père pour la cession de Cotonou à celle-ci. C'est l'alibi dont se servira la France pour lancer la guerre coloniale contre le Danhomè. Les forces étant inégales,

1 - Houegbadja (1645-1685), Akaba (1685-1708), Hangbe (1708-1711), Agadja (1711-1740), Tegbessou (1740-1774), Kpengla (1774-1789), Agonglo (1789-1797), Adandozan (1789-1818), Ghezo (1818-1858), Glélé (1858-1889), Gbéhanzin (1890-1894), Agoli-Agbo (1894-1900).

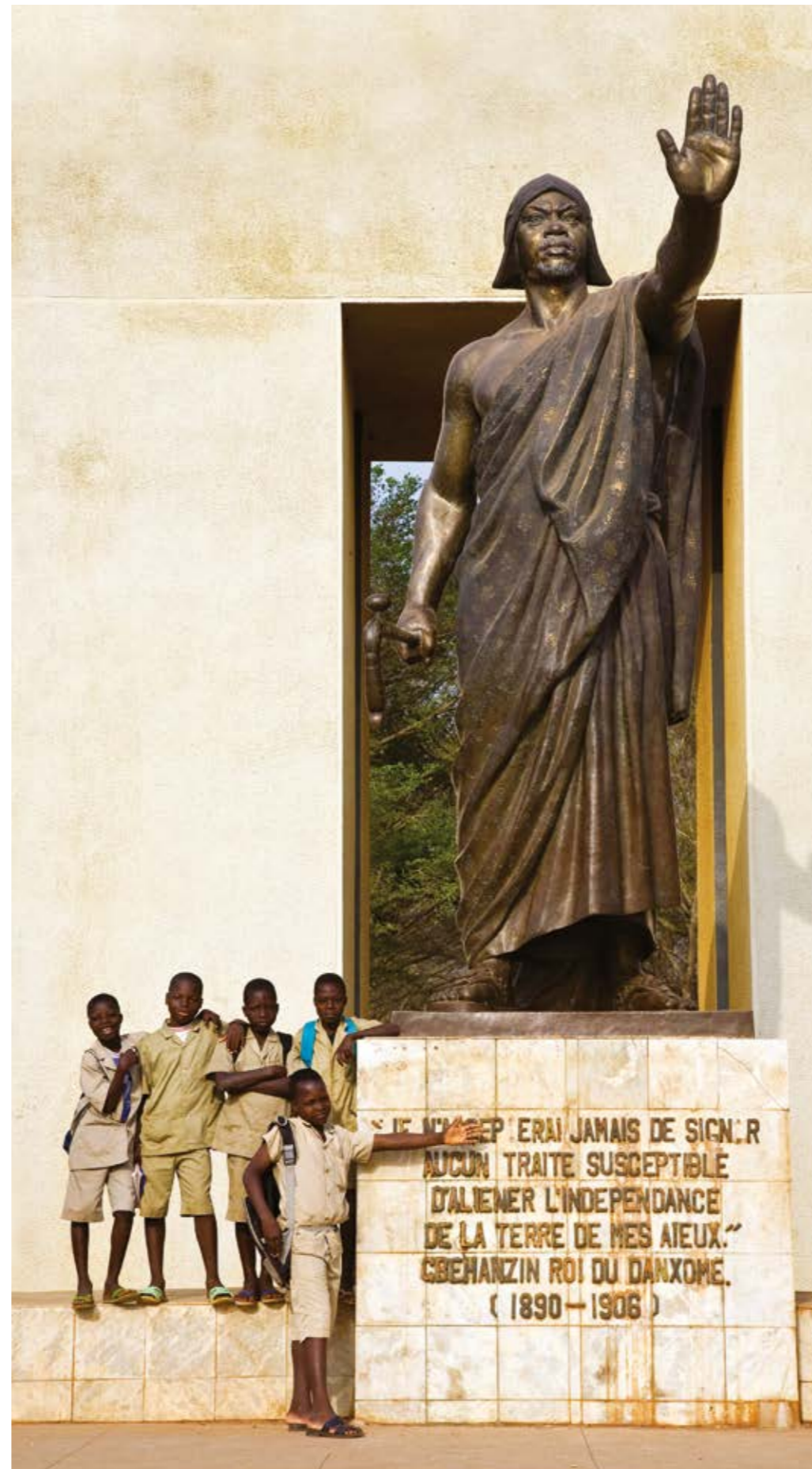
In 1645, Prince Aho became the first king of Danhomè with the name of Houégbadja. The kingdom would subsequently be ruled by a succession of twelve kings<sup>1</sup>. From the capital Agbomè (Abomey), the successive kings ensured its expansion to the Atlantic Ocean. The successors of King Houégbadja always fulfilled one of his most cherished prescriptions: to expand the kingdom. Among other annexed territories, King Agadja extended his power as far as Sahè, now Savi, which gave him access to the sea and enabled him to negotiate directly with the European slave traders established in the port town of Gléhoué (Ouidah). Kotonou (Cotonou) also became part of Danhomè.

As a result, Danhomè kings would control the Atlantic Ocean, without which they would have been unable to dominate and rule transatlantic trade, and impose themselves as the sole interlocutors of European merchants. Danhomè ruled trade from the coasts of Ouidah and set the pace for traders.

1 - Houegbadja (1645-1685), Akaba (1685-1708), Hangbe (1708-1711), Agadja (1711-1740), Tegbessou (1740-1774), Kpengla (1774-1789), Agonglo (1789-1797), Adandozan (1789-1818), Ghezo (1818-1858), Glélé (1858-1889), Gbehanzin (1890-1894), Agoli-Agbo (1894-1900).

\* Historien chercheur, collectionneur d'objets d'art cultuel *Vodun*, ancien directeur de l'Office du tourisme d'Abomey et de sa région, aujourd'hui président du conseil d'administration de la Maison du tourisme d'Abomey et de sa région.

\* Historian and researcher, collector of *Vodun* cultural artefacts, former director of the Tourist Office of Abomey and its region, now Chairman of the board of the Tourist Office of Abomey and its region.



« Non à l'envahisseur ! »  
Monument dédié au roi Gbéhanzin  
près du palais royal d'Abomey.  
"No to the invader!"  
Monument to King Gbéhanzin near  
the royal palace in Abomey.

#### FROM THE KINGDOM TO THE REPUBLIC

In 1889, King Gbéhanzin (Béhanzin) succeeded his father King Glélé. Disregarding the provisions of the Berlin Conference (1884-1885), which granted full powers to France over the Atlantic coast of Danhomè, he denounced the few conditions set by his father for the cession of Cotonou. France would use this as an alibi to launch the colonial war against Danhomè. With the forces being unequal, the Danhomè troops were defeated and the kingdom was placed under a protectorate. After annexing the vast territories from the north of Danhomè to the Niger river, the French named the entire new area the "Dahomey colony" and dependencies.

In December 1958, this colony became the Republic of Dahomey, which gained independence on 1 August 1960. Following the military coup of 26 October 1972, the Republic of Dahomey became the People's Republic of Benin on 30 November 1975. Another transition would occur in February 1990 with the National Conference of the Nation's Vital Forces. The People's Republic of Benin would then become the Republic of Benin, taking on all the attributes of Dahomey (flag, anthem, seal, coat of arms).

#### THE IMPORTANCE OF THE OCEAN

From the Kingdom to the Republic, the importance of the Atlantic Ocean to Dahomey's development would be impossible to describe exhaustively. In fact, the sea is at the heart of every aspect of Dahomey's development. When the kings travelled more than 100 km by foot to reach the ocean and make it their own, it was certainly no coincidence. They clearly understood its importance to the prosperity of the Kingdom's economy. All manufactured goods arrived from Europe by sea. Without them, there were no tools, and without tools there was no trade between Europe and Africa. The ocean provides a large part of our food. It plays a crucial role for the environment and facilitates travel from one continent to another. Without the ocean, the map of the world would never have been completed. Without the ocean, the triangular trade would never have existed and all the stories linked to the slave trade would never have happened.

This ability to appropriate the ocean gave the kingdom of Danhomè a new influence and much greater visibility compared to its status as a landlocked kingdom. As a result of this control over the ocean, the Danhomè kings became the exclusive interlocutors of all the European powers wishing to exploit the ocean for any kind of activity. This is why colonial France attempted to negotiate with King Glélé and then with his son Gbéhanzin to establish a trading post in Cotonou. As previously mentioned, it was the undermining of these negotiations that led Danhomè into the colo-

© DANITA DELMONT / ALAMY STOCK PHOTO



les troupes du Danhomè sont vaincues et le royaume est placé sous protectorat. Les Français après avoir annexé les vastes territoires du nord du Danxomè jusqu'au fleuve Niger, appelleront l'ensemble du nouvel espace « colonie du Dahomey » et dépendances. Cette colonie deviendra en décembre 1958 la République du Dahomey qui accédera le 1er août 1960 à l'indépendance. Suite au coup d'état militaire du 26 octobre 1972, la République du Dahomey deviendra le 30 novembre 1975 la République populaire du Bénin. Une nouvelle mutation interviendra en février 1990 avec la *Conférence nationale des forces vives de la nation* à l'issue de laquelle la République populaire du Bénin deviendra la République du Bénin reprenant tous les attributs du Dahomey (drapeau, hymne, sceau, armoirie).

### LA PLACE DE L'OCÉAN

Du Royaume à la République, l'océan Atlantique a joué un rôle si important pour le pays qu'on ne saurait le décrire de manière exhaustive. On retrouve, de fait, la mer au carrefour de tous les axes de développement du Dahomey. Si les rois ont fait plus de 100 km à pied pour accéder à l'océan et se l'approprier, ce n'est pas par hasard. Ils ont bien perçu son importance pour la prospérité de l'économie du Royaume. C'est par lui que tous les produits manufacturés sont arrivés d'Europe. Sans eux, il n'y avait pas d'outil et sans outil il n'y avait pas d'échanges commerciaux entre l'Europe et l'Afrique. L'océan garantit une bonne partie de notre alimentation. Il joue un rôle crucial pour l'environnement et facilite les déplacements d'un continent à l'autre. Sans l'océan, la carte du monde n'aurait jamais pu être réalisée. Sans l'océan, le commerce triangulaire n'aurait jamais existé et toutes les histoires liées à la traite négrière ne se seraient jamais produites.

Cette capacité à s'approprier l'océan a donné au royaume du Danhomè un nouveau rayonnement, une visibilité beaucoup plus importante qu'il n'en avait lorsqu'il était enclavé. Fort de cette mainmise sur l'océan, les rois du Danhomè sont devenus les seuls interlocuteurs de toutes les puissances européennes voulant utiliser l'océan pour quelque activité que ce soit. C'est la raison pour laquelle la France colonialiste a cherché à négocier avec le roi Glélé puis avec son fils Gbèhanzin pour l'installation d'un comptoir commercial à Cotonou. C'est la remise en cause, nous l'avons vu, de cette négociation qui a conduit le Danhomè à la conquête coloniale dont l'histoire a retenu la grande résistance des vaillantes femmes guerrières (Agoodjie), les amazones du Danhomè, et la détermination du redoutable roi Gbèhanzin.

L'océan a été le poumon de l'économie du royaume du Danhomè. Le commerce avec les États européens, comme celui du palmier à huile et de ses dérivés qui ont rendu le Danhomè célèbre, n'a été possible que grâce à l'océan. Tout ce que nous reprochons aujourd'hui à l'Europe comme catastrophes humaines (esclavage, colonisation) n'a pu se produire que parce que l'océan existait. Les peuples de l'ancien Danhomè, le Bénin d'aujourd'hui, ont découvert le reste du monde, les cinq continents, par les voyageurs qui sont arrivés jusqu'à eux par l'océan. Aujourd'hui nous ne pouvons pas ne pas parler de la traite



© MICHELE BURGESS / ALAMY STOCK PHOTO

La porte du non retour à Ouidah.  
The Door of no return in Ouidah.

« *Le Danhomè a pris en charge le commerce à partir des côtes de Ouidah et a imposé son rythme aux négociants.* »

*"Danhomè ruled trade from the coasts of Ouidah and set the pace for traders."*

Gabin Bernard Djimassè

nial war. History records the great resistance of the valiant women warriors (Agoodjie), the Amazons of Danhomè, and the determination of the formidable king Gbèhanzin. The ocean was the lifeblood of the Danhomè kingdom's economy. Trade with European countries, such as palm oil trade and its derivatives that made Danhomè famous, was only possible thanks to the ocean. All those human disasters (slavery, colonisation) that we blame Europe for today only happened because the ocean existed. The peoples of ancient Danhomè, today's Benin, discovered the rest of the world, the five continents, through the travellers who came to them by ocean.

négrière. Elle n'a été rendue possible que par l'exploitation de l'océan qui a permis de rapprocher le continent africain du continent américain. Cette activité qui a duré au moins trois siècles a créé des douleurs inexprimables.

Mais nous devons aujourd'hui concilier l'héritage mémoriel avec les exigences de l'avenir, dans l'esprit de la déclaration du Président Patrice Talon lors de son voyage en décembre dernier à la Martinique<sup>2</sup>. « *Notre histoire est commune, a-t-il dit, mais je ne suis pas venu pour remuer le couteau dans une plaie qu'il convient plutôt d'œuvrer à cicatriser. Les polémiques les plus légitimes, les rancœurs les plus légitimes ne doivent pas nous enchaîner au passé, car elles sont des facteurs de sous-développement.* »

Le président Talon a par ailleurs eu l'idée transcendante de proposer au parlement béninois un projet de loi qui permettra de donner la nationalité béninoise à tout citoyen afro-descendant qui en ferait la demande. Avec pour seules restrictions le droit de vote et celui d'être agent permanent de l'État Béninois.

Souvent source de malheur et de tragédie dans le passé, l'océan doit représenter dans l'avenir une source de rayonnement et de prospérité pour le peuple béninois. ■

2 - Le Président Talon s'est rendu à la Martinique du 13 au 17 décembre 2023 pour le vernissage de l'exposition « Révélation ! Art contemporain du Bénin » à la Fondation Clément. La Martinique où, comme le rappelle le magazine *Jeune Afrique* ([www.jeuneafrique.com](http://www.jeuneafrique.com)), « le roi Béhanzin, vaincu par les Français à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, fut exilé entre 1894 et 1906 ».

« *Souvent source de malheur et de tragédie dans le passé, l'océan doit représenter dans l'avenir une source de rayonnement et de prospérité pour le peuple béninois.* »

*"Although the ocean was often a source of misfortune and tragedy in the past, in the future it should be a source of influence and prosperity for the Beninese people."*

Gabin Bernard Djimassè

Today, we cannot avoid talking about the slave trade. It was only made possible by the exploitation of the ocean, which brought Africa closer to America. This activity, which lasted for at least three centuries, caused inexpressible pain. But we now need to reconcile the legacy of our past with the demands of the future, in line with the statement made by President Patrice Talon during his visit to Martinique last December<sup>2</sup>. "Our history is shared," he said, "but I did not come here to twist the knife in a wound that we should be working to heal. The most legitimate polemics and resentments should not bind us to the past, for they are factors in underdevelopment".

President Talon also had the brilliant idea of proposing a bill to the Beninese parliament that would allow Beninese nationality to be granted to any Afro-descendant citizen applying for it. The only restrictions being the right to vote and the right to be a civil servant of the Beninese state.

Although the ocean was often a source of misfortune and tragedy in the past, in the future it should be a source of influence and prosperity for the Beninese people. ■

2 - President Talon visited Martinique from 13 to 17 December 2023 for the opening of the exhibition "Révélation! Contemporary Art from Benin" at the Clément Foundation. Martinique, where, as recalled by the magazine *Jeune Afrique* ([www.jeuneafrique.com](http://www.jeuneafrique.com)), "King Behanzin, defeated by the French at the end of the 19<sup>th</sup> century, was exiled between 1894 and 1906".



## La politique étrangère du Bénin, d'hier à aujourd'hui Benin's foreign policy, past and present

Marius Loko – Préface / Foreword : Pr Nassirou Bako Arifari

L'Harmattan, 2022 – 302 pages – 31 euros

Rarement la politique étrangère et la diplomatie n'ont suscité autant d'intérêt dans le débat public béninois que ces dernières années, en raison des mutations profondes à l'œuvre dans ce secteur depuis l'avènement au pouvoir du Président Patrice Talon en 2016. Le Bénin est indépendant depuis plus de 60 ans. Cet ouvrage, qui couvre la période 1960 à 2020, met en lumière les paramètres essentiels qui déterminent la formulation de la politique étrangère du Bénin, le processus décisionnel, la doctrine et le contenu, les permanences et ruptures dans son déploiement, ses principaux résultats, défis et perspectives.

Marius Loko est ministre plénipotentiaire des Affaires étrangères. Il a été notamment conseiller à la mission permanente du Bénin auprès des Nations unies à New York, chef de cabinet du Médiateur de la République du Bénin et Assistant du ministre béninois des Affaires étrangères et de la Coopération. Il enseigne à la Faculté de droit de l'Université Catholique de l'Afrique de l'Ouest et à l'École Nationale d'Administration et de Magistrature du Bénin.



Rarely in recent years have foreign policy and diplomacy aroused so much interest in the Beninese public debate, as a result of the profound changes that have taken place in these areas since President Patrice Talon came to power in 2016. Benin became independent more than 60 years ago. This book, which covers the period from 1960 to 2020, highlights the key parameters that determine the definition of Benin's foreign policy, the decision-making process, the doctrine and content, the continuities and changes in its deployment, and its main results, challenges and prospects.

Marius Loko is Minister Plenipotentiary for Foreign Affairs. He has been a counsellor at Benin's Permanent Mission to the United Nations in New York, head of the cabinet of the Mediator of the Republic of Benin and assistant to the Beninese Minister of Foreign Affairs and Cooperation. He teaches at the Faculty of Law of the Catholic University of West Africa and at Benin's National School of Administration and Magistracy.

## Histoires courtes maritimes et portuaires - Tome II – d'Afrique uniquement Maritime and port short stories - Volume 2 – from Africa only

Yann Alix – Préface / Foreword : Philippe Labonne

EMS management & société, 2023 – 140 pages – 12 euros

« Cet ouvrage dépeint avec précision et sensibilité les divers enjeux et visions d'une Afrique portuaire aspirant à une prospérité, une efficacité et une inclusivité toujours croissantes. Il met en lumière l'importance de la solidarité et de la collaboration entre les nations du Sud pour sculpter un avenir portuaire africain résilient et florissant. Un livre essentiel pour ceux qui cherchent à comprendre et à apprécier les nuances et les potentiels de l'évolution portuaire de notre continent. Une lecture indispensable ! » (Hassan ABKARI, Directeur Général – Tanger Med Port Authority).

« Ces histoires courtes africaines permettent de penser le temps long de nos développements portuaires. Les décideurs, les managers, les investisseurs, les opérateurs ou simplement les observateurs des secteurs maritime, portuaire et logistique y trouveront une source d'inspiration. » (Jean-Marie KOFFI, Secrétaire général de l'Association de Gestion des Ports de l'Afrique de l'Ouest et du centre).

Depuis 2011, Yann Alix occupe le poste de Délégué Général de la Fondation SEFACIL, laboratoire d'idées prospectives sur les stratégies maritime, portuaire et logistique. Il a fondé et dirige la collection *Les Océanides* et co-dirige la collection *Afrique Atlantique*. Yann Alix est titulaire d'un PhD de Concordia University (1999) et d'un doctorat en géographie des transports de l'Université de Caen en France.



"This book accurately and sensitively depicts the various issues and visions of a ports-focused Africa aspiring to ever-increasing prosperity, efficiency and inclusiveness. It highlights the importance of solidarity and collaboration between the nations of the South in shaping a resilient and flourishing African port future. An essential book for those who seek to understand and appreciate the nuances and potentials of our continent's port evolution. A must-read" (Hassan ABKARI, Managing Director - Tanger Med Port Authority).

"These short African stories help us to think about the long-term nature of our port developments. Decision-makers, managers, investors, operators or simply observers of the maritime, port and logistics sectors will find them a source of inspiration". (Jean-Marie KOFFI, Secretary General of the Association de Gestion des Ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre).

Since 2011, Yann Alix has held the position of Managing Director of the SEFACIL Foundation, a think-tank for forward-looking approaches to maritime, port and logistics strategies. He founded and directs the *Les Océanides* collection and co-edits the *Afrique Atlantique* collection. Yann Alix holds a PhD from Concordia University (1999) and a doctorate in transport geography from the University of Caen in France.

## Le dessous des cartes / Behind the scenes

### La puissance et la mer Power and the sea

Emilie Aubry, Frank Tétart – Cartographie / Cartography : Thomas Ansart

Tallandier-Arte Editions, Septembre / September 2024

234 pages – 29,90 euros

« C'est par la mer qu'il convient de commenter toute géographie » écrivait Michelet.

La mer fascine les hommes qui veulent la maîtriser. Elle est un atout de puissance depuis des millénaires. Elle est aussi le théâtre des guerres du XXI<sup>ème</sup> siècle, de la mer Noire à la mer Rouge et peut-être demain dans les mers polaires...

Cela se passe aussi « 20 000 lieues » sous les mers là où se joue la guerre invisible de l'information puisque 90% de nos échanges téléphoniques et Internet passent par les câbles sous-marins. Les océans du monde, par où passent 90% du commerce mondial, sont devenus le cadre privilégié de la confrontation mondiale entre les grandes puissances. La Chine notamment, qui colonise des îlots en Asie-Pacifique, veut réécrire le droit international et s'imposer en nouvelle impératrice des mers de la région. Sans oublier les enjeux de la pêche et des trafics illicites, la montée des températures et du niveau de la mer, sujets qui concernent tous le Golfe de Guinée. Cet ouvrage est une croisière en une vingtaine d'escales qui sont autant d'enjeux majeurs pour comprendre que le XXI<sup>ème</sup> siècle s'écrit aussi sur les océans du monde.



Michelet once wrote: "Every geography should begin with the sea".

The sea fascinates men who wish to dominate it. It has been an asset of power for thousands of years. It is also the stage of the 21st century wars, from the Black Sea to the Red Sea, and perhaps tomorrow in the polar seas...

It's also taking place "20,000 leagues" under the seas, where the invisible war of information is being conducted, with 90% of our telephone and Internet exchanges passing through undersea cables.

The world's oceans, which account for 90% of global trade, have become the privileged stage for global confrontation between the

great powers. China in particular, which is colonizing islets in the Asia-Pacific, is seeking to rewrite international law and impose itself as the new empress of the seas in the region.

Not to mention the issues of fishing and illegal trafficking, rising temperatures and sea levels, all of which affect the Gulf of Guinea. This book is like a cruise visiting some twenty different ports of call, all of which illustrate the major issues at stake in understanding that the 21<sup>st</sup> century is also being written on the world's oceans.

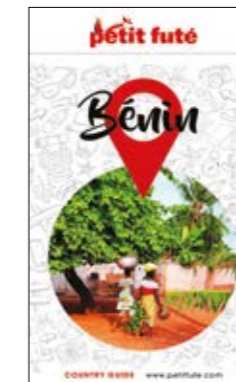
## Petit Futé Guide Bénin 2023 The Benin 2023 Petit Futé Guide

Dominique Auzias – Jean-Paul Labourdette

Petit futé, 2022 – 216 pages – 16,95 euros

Aller au Bénin, c'est aller au-devant de découvertes, admirer les paysages lagunaires du littoral, glisser sur les eaux mêlées du fleuve et de la mer dans une végétation luxuriante.

C'est se promener dans les villages environnants et y apercevoir d'innombrables fétiches. C'est là, dans le Sud, que l'on peut approcher le *Vodun*, ce culte mystérieux, si puissant qu'il a été transplanté de l'autre côté de l'Atlantique. A Abomey, en revanche, on a l'impression d'être en terrain plus connu. Les anciens palais royaux se visitent. Ce sont des musées qui recèlent des trésors étonnants.



Travelling to Benin means discovering new things, admiring the lagoon landscapes along the coast, gliding on the mixed waters of the river and the sea surrounded by luxuriant vegetation. It means wandering around the surrounding villages and spotting countless fetiches. It is here, in the south, that you can approach the *Vodun*, a mysterious cult so powerful that it has been transplanted to the other side of the Atlantic. In Abomey, in contrast, you'll feel more at home on familiar ground. The former royal palaces are open to visitors. These are museums full of amazing treasures.



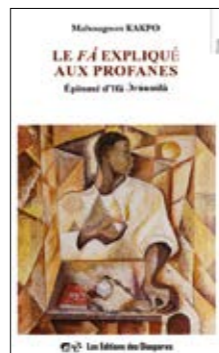
## Le Fá expliqué aux profanes / Fá explained to non-specialists

Pr. Mahougnon Kakpo

Editions des diasporas, 2021 – 163 pages

Nous avons besoin d'indiquer des repères pour une saisie sans ambages du Fá. C'est là l'objectif de cet essai qui s'adresse à ceux qui ont entendu parler ou ont approché le Fá, soit sous l'angle des préjugés colportés depuis le XVII<sup>ème</sup> siècle par les envahisseurs et missionnaires occidentaux ainsi que par leurs suppôts africains, soit sous l'angle d'appréciations positives mais sans grande possibilité d'aller plus loin dans la définition.

Ce livre s'adresse aussi, et c'est fondamental, aux *Bòkón ò* et *Babalawo* (Prêtres du Fá), jeunes ou anciens dans l'exercice de la profession, mais qui ignorent toujours (encore) comment appréhender et même parfois comment concevoir l'art qu'ils pratiquent chaque jour et dans lequel ils excellent. Aux demandeurs ou aux bénéficiaires des services du Fá qui, en dépit des soins apportés par les *Bòkón ò* praticiens, ne perçoivent toujours ni le sens ni la portée d'une telle intervention dans leur vie, et qui continuent de confondre science et méthode initiatique, divination et pensée philosophique, éthique et religion..., ce livre apporte un éclairage saisissant et définitif par sa propre méthode qui procède du panégyrique. Né au Bénin, le Professeur Mahougnon Kakpo enseigne à l'Université d'Abomey-Calavi (Bénin). Spécialiste des littératures africaines francophones auxquelles il a consacré de nombreuses études, il s'intéresse depuis plusieurs années aux recherches sur la poétique de la littérature orale sacrée en Afrique (lire son article page 86). ■



We need to set out guidelines for a clear understanding of Fá. This is the aim of this essay, which is addressed to those who have heard of or approached Fá, either from the angle of the prejudices peddled since the seventeenth century by Western invaders and missionaries and their African henchmen, or from the angle of positive appreciations but without much possibility of going further in the definition.

This book is also addressed, and this is fundamental, to the *Bòkón ò* and *Babalawo* (Priests of the Fá), young or old in the exercise of the profession, but who still (yet) do not know how to apprehend and sometimes even how to conceive the art they practise every day and in which they excel. For those seeking, or benefiting from, the services of the Fá who, despite the care provided by the *Bòkón ò* practitioners, still fail to grasp the meaning and significance of such an intervention in their lives, and who continue to confuse science and initiatory method, divination and philosophical thought, ethics and religion..., this book provides a striking and definitive insight through its own panegyric-like method. Born in Benin, Professor Mahougnon Kakpo teaches at the University of Abomey-Calavi (Benin). A specialist in Francophone African literature, to which he has dedicated numerous studies. For several years he has been interested in research into the poetics of sacred oral literature in Africa (see his article on page 86). ■

## Révélation ! Art contemporain du Bénin Revelation! Contemporary art from Benin

Collectif / Collective work

Hervé Chopin Editions, 2024 – 255 pages – 28,50 euros

Catalogue de l'exposition «Révélation ! Art contemporain du Bénin» en Martinique. Cette exposition a réuni 42 artistes contemporains et plus d'une centaine d'œuvres, déployant toute la vitalité de la scène artistique du Bénin et de sa diaspora à travers une diversité de médiums et de supports : peinture, sculpture, installation, art vidéo, dessin, art numérique, performance... Présentée à La Fondation Clément (Martinique) en partenariat avec l'Agence de développement des arts et de la culture du Bénin (ADAC), cette exposition vient renforcer la volonté de rencontres artistiques entre les scènes africaines et caribéennes, et met un coup de projecteur inédit sur la création contemporaine des artistes majeurs et émergents du Bénin. Ce catalogue officiel de l'exposition à la Fondation Clément honore le retour au Bénin des 26 trésors royaux après près de 130 années d'exil et offre un parcours entre art classique et art contemporain sur trois siècles d'histoire de l'art du Bénin, une façon particulière de raconter la société, le Bénin, le monde, la vie, l'histoire. ■



Catalogue of the exhibition "Révélation ! Contemporary art from Benin" in Martinique. This exhibition brought together 42 contemporary artists and over a hundred works, reflecting the vitality of the art scene in Benin and its diaspora through a diversity of media and supports: painting, sculpture, installation, video art, drawing, digital art, performance... The exhibition, hosted by La Fondation Clément (Martinique) in partnership with Benin's Arts and Culture Development Agency (ADAC), reinforces the desire for artistic encounters between the African and Caribbean art scenes, and shines an unprecedented spotlight on the contemporary work of Benin's major and emerging artists. This official catalogue of the exhibition at the Fondation Clément honours the return to Benin of the 26 royal treasures after nearly 130 years in exile, and takes visitors on a journey between classical and contemporary art over three centuries of Beninese art history, a unique way of telling the story of society, Benin, the world, life and history. ■

## Trésors royaux du Bénin

Art du Bénin d'hier et d'aujourd'hui, de la restitution à la révélation

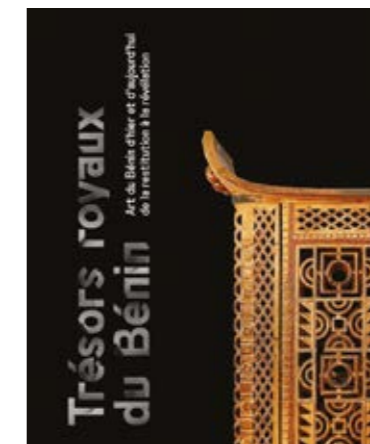
## Royal treasures of Benin

Beninese art past and present, from restitution to revelation

Sous la direction de la Présidence de la République du Bénin / Under the direction of the Presidency of the Republic of Benin

Hermann, 2022 – 200 pages – 32 euros

Cent vingt-neuf ans après leur pillage, et au terme de deux ans de négociation, vingt-six trésors royaux ont été restitués en novembre 2021 par la France au Bénin. Présenté par le président de la République du Bénin, Patrice Talon, cet ouvrage est la première partie du catalogue d'une exposition historique au palais présidentiel à Cotonou : « Art du Bénin d'hier et d'aujourd'hui, de la restitution à la révélation ». Retraçant l'histoire des objets, leur importance artistique et leur poids symbolique, ce premier volet de l'exposition prend le temps de nous offrir l'ensemble des vingt-six pièces restituées, l'occasion de redécouvrir l'art béninois et son patrimoine dans toute leur majesté. ■



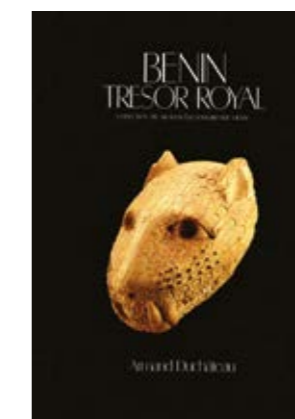
One hundred and twenty-nine years after they were plundered, and after two years of negotiations, twenty-six royal treasures were returned to Benin by France in November 2021. Presented by the President of the Republic of Benin, Patrice Talon, this book is the first part of the catalogue of a historic exhibition at the Presidential Palace in Cotonou: "Benin Art of Yesterday and Today, from Restitution to Revelation". Tracing the history of the artifacts, their artistic importance and their symbolic weight, this first part of the exhibition takes the time to offer us all the twenty-six items returned, an opportunity to rediscover the Beninese art and heritage in all their majesty. ■

## Benin, trésor royal / Benin, royal treasure

Armand Duchâteau

Dapper, 1999 – 135 pages – 10 euros

Le vaste travail de synthèse du professeur Armand Duchâteau permet d'appréhender, dans son contexte historique et sociologique, depuis le XIII<sup>e</sup> siècle, un grand art de cour, celui de l'ancien royaume du Bénin. Maîtres de la technique de la fonte à cire perdue, les artistes ont réalisé des œuvres de tendance naturaliste d'une rare perfection : des figures de nains, des têtes commémoratives, des bas-reliefs où sont fixés les rites et cérémonies de la vie à la cour. Ces trésors royaux, en ivoire ou en bronze, occupent une place privilégiée dans les arts « classiques » de l'Afrique noire. Armand Duchâteau est Docteur en philosophie et ès lettres, agrégé d'histoire, maître de conférences à l'Université de Vienne. Il a fait des études de lettres, d'histoire et de géographie à Bruxelles et Paris, d'ethnologie, de linguistique africaine, d'archéologie et de sociologie à Louvain et à Vienne. Il est l'auteur de nombreuses publications sur l'histoire de l'Angola au XVII<sup>ème</sup> siècle et sur l'ethnohistoire africain. Il est conservateur en chef du département Afrique noire au Museum für Völkerkunde de Vienne. ■



The extensive research work by Professor Armand Duchâteau provides a historical and sociological context for the great court art of the ancient kingdom of Benin from the 13th century onwards.

Masters of the lost-wax casting technique, the artists produced works with a naturalistic tendency of rare perfection: figures of dwarfs, commemorative heads, bas-reliefs setting out the rites and ceremonies of court life. These royal treasures, made of ivory or bronze, hold a special place in the 'classical' arts of Black Africa.

Armand Duchâteau has a PhD in philosophy and literature, a degree in history and is a lecturer at the University of Vienna. He studied literature, history and geography in Brussels and Paris, ethnology, African linguistics, archaeology and sociology in Louvain and Vienna.

He is the author of numerous publications on the history of Angola in the seventeenth century and on African ethnohistory. He is head curator of the Black Africa department at the Museum für Völkerkunde in Vienna. ■







# CORSAIR

Voyagez en bonne compagnie | ✈



PARIS – COTONOU | ✈

Jusqu'à 5 vols par semaine  
dont 3 vols directs

Renseignements dans votre agence de voyages ou sur [flycorsair.com](https://flycorsair.com)