

Aménagements touristiques et risques de dégradation de l'environnement côtier : analyse du réseau de transports à partir d'étude de cas du projet de développement touristique de la Route des Pêches au Bénin

Georges Y. LANMAFANKPOTIN, Secrétaire à la Communication de l'ABPEE, Responsable Communication du Projet de Développement Touristique de la Route des Pêches, Consultant et Animateur Principal du Groupe POLYGONE-CREDD, Cotonou (Bénin)

Résumé

La zone côtière et maritime du Bénin fait l'objet de maintes utilisations et de développement de diverses activités : touristiques, portuaires, industrielles, etc. qui, bien qu'indispensables au développement économique et social, présentent des nuisances pour l'environnement du littoral. Exploiter rationnellement ce dernier aux fins de tourisme et de loisir est l'une des actions majeures du Gouvernement béninois pour prévenir ou limiter les préjudices et promouvoir le développement durable de la zone marine et côtière.

C'est la raison d'être du projet "Route des Pêches" qui envisage créer une cité touristique de 3000 lits sur un espace d'environ 5000 ha. Cette étroite bande sablonneuse de 300 à 700 mètres de large enserrée entre la mer et la lagune, dont la population est d'environ 20.000 habitants est longue de 32 km. Elle va accueillir une voirie diversifiée dont la part du linéaire côtier est une autoroute (voirie principale) de 43 km avec une emprise de 42 m, deux bretelles de 5 km chacune avec construction de 2 ouvrages de franchissement, 22 km de voiries secondaires à emprise de 24 m et 15 km de voiries tertiaires à emprise non constructible de 36m, puis une amélioration de navigation de la lagune côtière.

Les aménagements touristiques projetés amèneront une population mobile évoluant en fonction des rythmes saisonniers entre 5 000 et 26 500 habitants, hormis la population actuellement implantée sur ce site. Le trafic généré par cette évolution ne pourra être absorbé par la Route des Pêches sans dégradation profonde du paysage. On craint l'augmentation de la pollution de l'air due à l'utilisation excessive de véhicules et engins au système de carburation défectueux, des risques d'atteinte aux cycles biologiques et à la productivité des écosystèmes des milieux humides, les menaces sur la petite faune, les habitats naturels et la biodiversité, l'ensablement des lits et les inondations, les expropriations et pertes de terres agricoles, le bouleversement des traditions culturelles et des valeurs historiques et religieuses puis l'enlaidissement du paysage par les panneaux publicitaires.

Le but de cette communication est de montrer les enjeux particuliers de ce projet dans un espace déjà fragile et convoité, la solution infrastructurelle envisagée par les études pour préserver l'équilibre socio-écologique du littoral et ses limites, les mesures environnementales complémentaires pour garantir une mobilité durable et un environnement littoral de qualité en s'appuyant sur des politiques et cadres d'action nationaux.

Mots-clés : Aménagements touristiques – Réseau de transports - Zone côtière – Enjeux – Équilibre socio-écologique – Mesures environnementales

1 Le projet

Le PDT-RP est une opération d'aménagement volontariste de l'espace et de développement régional inscrit aux grands travaux. Il trouve son fondement et sa pertinence dans les principaux documents nationaux de cadrage du développement, notamment :

- Plan d'Orientations Stratégiques de Développement du Bénin 2006-2011 (Axe stratégique 1 relatif à la réhabilitation et la valorisation des sites touristiques attractifs) ;

- Stratégie de Croissance pour la Réduction de la Pauvreté (« grappe » 4 : tourisme, artisanat et culture de l'axe stratégique 1 : accélération de la croissance) ;
- Études de perspective à long terme, Bénin 2025 ;
- Document de Politique Nationale du Tourisme.

Le PDT-RP vise l'accroissement de la contribution du secteur touristique au PIB global, d'ici à 2015, en plaçant le tourisme comme premier secteur pourvoyeur de devises par, entre autres, la création d'une capacité d'hébergement permanente et concurrentielle de 2000 à 3000 places à des fins touristiques diverses.

Quatre sites d'aménagement constituent l'armature du projet avec une emprise foncière variable dont chacun correspond à des produits touristiques spécifiques : i) plage de Fidjrossè (5 km de plage de Cotonou à Ouidah) à aménager au profit des populations de Cotonou et environs ainsi que de tous touristes passionnés de cadre atypique balnéaire et jouxtant un parc naturel d'attraction très paysager parsemé de cocotiers, ii) Adounko, destiné à accueillir des activités touristiques récréatives combinées avec un aménagement urbain, iii) Avlékété, destiné à accueillir des activités éco touristiques susceptibles de le mettre en valeur sans le dégrader, iv) Djègbadji, destiné à accueillir un tourisme balnéaire et culturel de haut standing avec des résidences et des hôtels haut de gamme.

La zone d'implantation du projet s'étend sur 32 km de long (de l'extrémité Sud de l'aéroport de Cotonou à Azizakouè plage) et 800 m de large en moyenne (entre l'océan au sud et la lagune côtière au nord). La superficie totale couverte est de 3589 ha, dont 1050 ha sont aménageables. Le reste non aménageable, est occupé par des terroirs villageois, marais, plans d'eau, mangroves...

2 Les enjeux

Le territoire du projet touristique d'aménagement de la route des pêches est directement concerné par plusieurs infrastructures et une voirie diversifiée dont :

- une autoroute (voirie principale) de 43 km avec une emprise de 42 m ;
- deux bretelles de 5 km chacune avec construction de 2 ouvrages de franchissement ;
- 22 km de voiries secondaires à emprise de 24 m et
- 15 km de voiries tertiaires à emprise non constructible de 36m ;
- port de plaisance ;
- aménagement fluvial pour une amélioration de navigation de la lagune côtière.

Les évaluations environnementales entreprises par le PDTRP doivent prendre en compte et articuler deux types de problématiques :

- traiter les enjeux particuliers que constitue la menace d'une congestion grandissante de cette partie du littoral. En effet, les problèmes posés sont directement liés à l'urbanisation projetée de la Route des pêches. Cette zone d'aménagement est une étroite bande sablonneuse de 300 à 800 m enserrée entre la mer et la lagune dont la population est d'environ 20.000 habitants. Les aménagements touristiques projetés emmèneront une population mobile évoluant en fonction des rythmes saisonniers entre 5000 et 10.000 personnes. Le débordement de la ville de Cotonou vers l'Ouest permet d'envisager à moyen et long terme une population additive pouvant évoluer entre 12 000 et 18 000 Habitants. Cette projection met en évidence l'ampleur de la population additive allant d'environ 5000 et 26.000 habitants sans prise en compte de la population implantée sur ce site. Le trafic généré par cette évolution ne pourra être absorbé par la route des pêches sans dégradation profonde de la route des pêches. La solution envisageable est donc de reporter ce trafic vers le Nord, donc vers la RNIE 1 pour préserver l'équilibre socio-écologique du littoral.

D'autre part, un trafic ville « banlieue » s'organisera naturellement à proximité de Cotonou. Des jonctions devront être envisagées entre le centre de la ville administrative et les zones à activité industrielle et tertiaire situées aux abords de la RNIE1. Ces accès devront être évolués en particulier vers des zones d'activité vers lesquelles s'organisera un trafic dit de « service ».

La route des pêches est caractérisée par un trafic intense de véhicules à carburation défectueuse. Les impacts négatifs sur l'environnement sont déjà importants (pollution de l'air et émission de gaz à effet de serre) et la qualité de vie (bruit, encombrements surtout les week-end).

Cet enjeu est à la base de la solution infrastructurelle orientée vers le développement d'une alternative crédible de transport en commun, mais aussi vers les instruments de maîtrise des mobilités.

Deux options combinées sont rendues possibles : la maîtrise des mobilités comme question centrale de la planification centrale de la route des pêches en densifiant les aménagements au niveau des sites prioritaires notamment par la création de zones d'activités et de loisirs et d'assurer la mixité des fonctions (habitations, sport et récréations) ; des actions spécifiques à mener dans les stations touristiques (circulations douces) en offrant aux touristes une chaîne complète de transports collectifs. Ceci indique de structurer l'espace régional (et national) par un réseau routier hiérarchisé propre à favoriser des fonctions urbaines durables : l'État doit s'appliquer avec persévérance à conforter les situations urbaines les plus porteuses ou les mieux assises, en réalisant d'abord et aussi rapidement que possible un réseau routier (national) positionnant solidement certains centres urbains aux carrefours de trafic prometteur, notamment sur les itinéraires est-ouest et nord-sud. Ainsi, pour les transports et les infrastructures, il est indiqué :

- Une intégration des projets d'infrastructure, en particulier de transports, dans une démarche d'ensemble d'aménagement des terres tenant compte des exigences de gestion durable des ressources naturelles ;
 - l'application de mesures dissuasives par rapport aux travaux et méthodes de construction destructrices des ressources naturelles ou génératrices de risques d'accidents pour les populations, et l'encouragement aux méthodes appropriées de réalisation des travaux et ouvrages.
- maintenir les attraits paysagers du site pour que, du point de vue environnemental, l'équipement en infrastructures ait recherché les solutions qui dénaturent le moins possible le site ; et que du point de vue sociale, un dispositif soit mis en place par le projet pour l'adhésion et la participation des populations locales afin d'être l'occasion d'améliorer l'accès des villages aux infrastructures de base et surtout de procurer aux populations locales des conditions meilleures d'habitat et de vie.

La Route des Pêches se caractérise, en effet, par de nombreuses contraintes, liées à la fois à la fragilité de l'environnement, au produit peu diversifié qu'elle offre et à la prédominance du produit balnéaire. Par ailleurs, du fait de l'existence d'une dérive littorale active, l'existence d'aménagements sur le rivage risque de créer des zones d'engraissement ou d'érosion à l'aval de ces infrastructures.

La question de la préservation des ressources et de la durabilité de leur exploitation dans le cadre de ce projet touristique est au cœur dans ce deuxième enjeu. D'où, l'option du projet de donner une valeur économique à la ressource importante de biodiversité, d'identifier les actions possibles à engager pour préserver le maximum de biodiversité dont les coûts d'aménagement doivent tenir compte à travers une évaluation économique qui permette de : faire un choix optimal d'aménagement qui contribuera réellement au bien-être et auquel il faudra allouer les ressources rares de l'État; identifier le scénario de gestion/aménagement qui apporte le plus d'avantages nets (avantages totaux - coûts totaux) à la société et révéler l'utilisation efficiente de l'environnement.

3. La solution infrastructurelle

Ces enjeux importants ont permis de redéfinir la trame viaire en vue d'assurer une meilleure fonctionnalité à la zone du projet:

- Entre Fidjrossè et Togbin, le tracé de la route littorale dite "route des pêches" ouverte à la circulation en 1962 sera déporté de 150-200 m vers le nord pour s'établir à mi-chemin entre le rivage et la lagune côtière, de façon à permettre une double vue sur la lagune et la mer.
- L'articulation entre le front océanique et le front lagunaire sera assurée par une voie centrale structurante, desservant les deux côtés du cordon littoral. Cette voie sera parfois bordée par des constructions assez denses, conférant au projet un aspect urbain prononcé. Dans d'autres secteurs, elle sera marquée par des «coulées végétales» accueillant des équipements sportifs et ludiques et jouant le rôle de "patio vert" à l'échelle de tout le développement.
- Le tracé actuel de la piste existante sera conservé sur l'ensemble de son tracé entre la Porte de Non Retour et Adoungo Beach. Un reprofilage avec apport de latérite et comptage serait prévu.
- Des déviations sont prévues aux approches des villages afin de limiter les vitesses et de permettre aux pêcheurs de tirer leurs filets sans traverser la piste.
- Les voies d'accès et de traversées seront bitumées au gabarit bien étudié en fonction du trafic induit et du trafic détourné.
- Les voies de distribution seront pavées.

Ainsi, le schéma directeur a dégagé la nécessité d'intégrer le développement dans une structure viaire globale, à laquelle sont reliés les accès et dessertes à l'intérieur du site. L'emplacement des développements, le caractère spécifique du site ainsi que la volonté d'articuler ces développements à leur environnement ont conduit à faire des choix primordiaux pour l'aménagement futur. La hiérarchie des flux extérieurs avant leur arrivée dans la zone se présente selon deux fronts :

3.1. Premier front

Création d'une voie majeure de desserte longitudinale au milieu de la zone comme route touristique, avec abandon du tronçon correspondant à la route des pêches dans le site (ou son utilisation très localisée comme voie de desserte des lots). L'axe principal central aura un tracé sinueux qui s'oppose à la vitesse, donne un agrément à la circulation dans le site et oriente le trafic vers les centres d'intérêt.

Le trafic sur cet axe principal a des principes de desserte régis par deux options principales :

- La réduction du mouvement véhiculaire, en vue d'atténuer les nuisances et de minimiser les dangers, représentés par le trafic routier pour les piétons, qui seront les principaux usagers du site.
- L'utilisation de carrefours à 3 branches qui représente un atout pour une optimisation des flux véhiculaires et de la perception spatiale.

3.2. Deuxième front

Création de routes d'accès et de bretelles pour les pôles d'animation et les zones d'habitat (lotissements pavillonnaires). Ainsi, le tracé des routes à l'intérieur du site, de part et d'autre de la voie principale, est dicté par :

- un accès sur cette voie principale, moyennant des carrefours ou des ronds-points sécurisés ;
- la création de voies en boucles, en relation avec les principaux accès. Ces voies tertiaires ont pour fonction de relier à la fois les pôles d'animation, les installations en bordure de lagune, ainsi que les parties résidentielles ;
- le rapprochement optimal de ces voies aux plans d'eau, afin de profiter au mieux des paysages.

3.3. Les éléments aquatiques

La lagune sera aménagée avec des embarcadères légers et sur pilotis, permettant de créer une ambiance aquatique de qualité, qui constituera aussi le support des activités nautiques. L'aménagement ponctuel de plans d'eau dans les placettes le long de l'axe principal ou à l'intérieur de la zone touristique, permettra d'identifier les espaces, de les ponctuer par rapport aux autres parcours du projet. L'eau donnera non seulement une plus-value aux espaces-supports d'animation et de loisirs, mais servira aussi d'articulation entre les composantes architecturales et naturelles.

3.4. Accès et voirie

L'accès aux lots se fait obligatoirement par les voies de desserte. Des accès piétons seront obligatoires si le lot est branché sur le réseau de cheminements piétons, sur le boulevard en front d'océan ou de lagune, entre les lots et en bordure d'espace végétal. L'accès des véhicules de livraison aux locaux techniques se fait par l'intérieur des lots de façon à éviter l'alignement de ces véhicules le long de la voirie.

3.4.1 – Programme des Infrastructures in site

Secteur de Togbin Beach

Concernant la voie principale, le nombre de véhicules moyens de ce secteur fait apparaître une probabilité de trafic de pointe horaire évoluant en fonction de l'urbanisation de 552 à 1 200 véhicules. Sachant que les possibilités d'absorption d'une voie de 7 m à double trafic sont comprises entre 750 et 1 100 véhicules, en T.P.H., il est prévu une emprise de chaussée de 34 m avec trottoir planté de circulation piétonne et stationnement de 4 m et zone de dégagement d'alignement de 4 m permettant à moyen terme de doubler la voie principale de 7 m en deux fois 7 m ou deux fois 6 m, la solution 7 m étant préconisée par la présence probable de nombreux 2 roues. L'emprise de cette voie principale serait portée à 42 m à proximité des secteurs d'activité et des logements collectifs afin de permettre un stationnement en épi de 7 m permettant un stationnement hors circulation et un trottoir de 5 m de dégagement d'alignement.

Les voies secondaires sont proposées avec une emprise de 25 m et une chaussée roulante de 7 m. Les voies tertiaires sont proposées avec une emprise de 24 m et une chaussée roulante de 6 m.

La voirie d'accès à ce secteur est projetée avec une emprise de 24 m pour deux voies de roulement de 7 m avec un alignement porté à 6 m de part et d'autre de cette chaussée soit une emprise non constructible de 36 m.

Secteur de Djébadji

Concernant la voirie principale, le nombre de véhicules moyens de ce secteur fait apparaître une probabilité de pointe de trafic horaire comprise entre 680 et 862 véhicules. Ce trafic peut être absorbé par une voie de 7 m, la fluidité étant admise jusqu'à 750 véhicules en T.P.H. Si l'on intègre les populations et équipements existants où à venir entre cette zone et Ouidah le trafic sera saturé à moyen terme. Afin d'homogénéiser les voiries et de prévoir la possibilité de réaliser 2 voies de 7 m à moyen terme, une emprise de 34 m est retenue.

Les voiries secondaires sont proposées avec une emprise de 25 m et une chaussée de circulation véhicule de 7m. Les voiries tertiaires elles, sont proposées avec une emprise de 24 m et une chaussée de 6 m.

Secteur d'Avlékété

Les véhicules circulant dans cette zone ne seront pas représentatifs d'un trafic. Les deux voies desservant les complexes hôteliers depuis la Route des Pêches ont une emprise de 14 m avec une chaussée en latérite compactée de 6 m.

2 – Programme des Infrastructures hors site

2.1. Fonctions : liaison et services

- Liaison

Pour le secteur de Togbin, les caractéristiques des infrastructures hors site sont une voie bitumée de 15 m, des ronds points à l'intersection avec la voie côtière à paver. Les limites de l'urbanisation sont repoussées à 6 m de l'emprise de 24 m de la voie bitumée.

Pour le secteur de Djègbadji, la voirie de liaison correspondra au tracé de la Route des Pêches. Une emprise de 34 est proposée avec la réalisation à moyen terme d'une chaussée de 7 m (liaison Djégbadji à la Porte de Non Retour). Un rond-point est prévu à l'intersection des voies. Le pavage est retenu pour le revêtement de la chaussée du rond-point, avec une prolongation d'environ 20 m sur les différentes routes. La Route des Pêches sera réalisée en direction d'Avlékété sur une longueur d'environ 800 mètres (Porte de Non Retour). Du rond-point de la Porte de Non Retour au pont de Koklokodji une voirie est prévue avec la réalisation à moyen terme d'une voie de 7 m et une emprise de 34 m (liaison entre Porte de Non Retour à Ouidah). Le pont actuel serait démolé ainsi qu'une partie de la digue afin d'ouvrir la lagune sur une longueur de 100 m. Cette ouverture participerait à la requalification biologique de la lagune. Avant démolition, afin de ne pas interrompre le trafic un pont de 100 m de longueur serait prévu. Sa largeur serait de 8 m avec une bonde de roulement central de 6 m de largeur et deux trottoirs. Un dragage serait à prévoir à proximité des mangroves. À long terme un second ouvrage parallèle pourrait être réalisé, ce qui permettrait d'obtenir deux voies de 7 m et 2 trottoirs de 2 m de part et d'autre des chaussées. La voirie entre Koklokodji et Ouidah serait réalisée sur une emprise de 32 m sans terre-plein central.

- Services (DSM, approvisionnement, etc.)

3.5. Les passages piétons

Ils seront pavés et auront une largeur minimale de 4 mètres pour les espaces de circulation et de 8 mètres pour les emprises totales (alignements verts de 2 m sur chaque côté).

4. Les instruments de gestion environnementale du littoral : garanties complémentaires

La zone Littorale est comprise entre la limite maritime de la zone économique exclusive (CEE) et la limite continentale située à environ 50 km au-delà de la zone d'influence de la marée moyenne, soit une superficie de 8.700 km², pour près de 46,5 % de la population, soit une densité supérieure à 300 habitants au km².

Elle est le siège d'intenses activités économiques liées à ses potentialités au plan des ressources naturelles renouvelables et aux opportunités touristiques.

Territoire aux grands enjeux économiques et géostratégiques, la zone littorale est sous la pression d'un développement spontané marqué par une urbanisation anarchique, l'occupation spontanée des terres appartenant au domaine public et des zones impropres à l'habitat, l'exploitation incontrôlée des ressources naturelles et des substances de carrières de sable et de gravier.

Déjà en 1985, le pouvoir public, préoccupé par la question de la gestion du littoral avait pris le Décret n°85-173 du 10 mai 1985 portant définition des responsabilités en matière de gestion du littoral. Ce texte réglementaire attribue au Ministère chargé des travaux publics la gestion technique du littoral et crée un fonds côtier alimenté par des subventions, taxes et amendes. Mais apparemment, ce texte n'a pas connu une application efficiente, laissant entier le problème de la gestion rationnelle de la zone littorale.

La loi-cadre sur l'environnement définit les principes généraux de l'action gouvernementale en matière de protection de l'environnement en général, mais n'apporte pas de réponses spécifiques à la problématique de la zone littorale.

C'est dans cette perspective que s'inscrit l'élaboration du Schéma Directeur d'Aménagement du Littoral (SDAL) qui a pour objectif de mettre en place un ensemble d'outils techniques et juridiques susceptibles de promouvoir la gestion intégrée de la zone et l'utilisation rationnelle et durable de ses ressources.

La "loi littoral" est l'un des instruments techniques et juridiques mis en œuvre pour régler les usages, les comportements et les interventions dans cet espace notamment en ce qui concerne la protection de la diversité biologique, avec comme finalité de promouvoir la gestion durable des ressources de la zone, condition nécessaire à son développement économique et à la survie des générations présentes et futures.

La nécessité de poursuivre l'aménagement de cette conurbation constitue par conséquent une contrainte incontournable pour l'aménagement du territoire, mais n'interdit nullement de développer une politique cohérente en la matière.

a. Loi littorale

En vertu de ses 8 lignes directrices observées au Bénin, la loi littorale retient, entre autres, de préserver les écosystèmes de la zone littorale, leur fonctionnement et les avantages qu'ils procurent en autorisant un niveau d'utilisation des ressources de façon à ce qu'elles profitent durablement à la communauté ; et de concevoir et mettre en œuvre les activités de gestion du littoral avec la participation des populations riveraines.

b. SDAL

Le schéma directeur d'aménagement du littoral est un document d'orientation dans lequel s'inscrivent toutes les décisions, actions et opérations qui peuvent avoir un impact quelconque sur la zone littorale. Instrument de planification à court, moyen et long terme élaboré suivant une démarche participative et qui tient compte des besoins prioritaires des communes de la zone littorale, le SDAL fixe les priorités de la politique d'aménagement du littoral, ainsi que les conditions de sa mise en œuvre. Il retient que pour toutes les implantations d'équipements et d'ouvrages, les parties naturelles des rivages et des rives, des plans d'eau naturels sont protégés sur une distance de deux cents mètres à compter des rives et rivages ; y sont interdits toutes constructions, toutes installations d'équipements, d'ouvrages et de routes nouvelles, ainsi que toutes extractions et tous affouillements.

Le SDAL est donc un cadre d'usage consensuel de l'espace littoral pour éviter les déséconomies liées à l'incompatibilité des aménagements et équipements d'une part, et la dégradation de l'environnement liée à la surcharge. Il attribue le projet Route des Pêches à la Zone Centre Ouest située entre N 06° 19' et 06° 22' et E 01°58' 02°18', elle s'étend de la latitude de Togbin au chenal de l'Aho couvrant une superficie de 144 km².

c. SDAU

Le SDAL est complété par le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU) «du Grand Cotonou», un document majeur d'exercice de l'intercommunalité et de l'aménagement du territoire et un cadre d'organisation des principaux réseaux viaires (routes, eau, électricité, gaz, téléphone, assainissement). L'une de ses finalités est de résoudre par le biais de l'intercommunalité les problèmes inhérents à l'interpénétration des territoires, notamment la mobilité urbaine (déplacements et transports urbains), spécifiquement, l'élaboration des plans de déplacement urbains, la promotion de transport lagunaire et fluvial, la mise en place de système de transport urbain et interurbain collectif, l'aménagement des voies, arrêts, stationnement et dépôts de bus et la lutte contre la pollution atmosphérique due aux transports,

À l'analyse croisée, le projet Route des Pêches est globalement compatible avec les prescriptions des principaux documents de cadrage que sont le SDAL et l'avant projet de loi littorale, principaux instruments de gestion de la zone littorale.

Du point de vue des aspects humains, la Route des Pêches est classée par le schéma directeur de Cotonou en « zone urbanisable sous conditions » faisant ainsi ressortir la nécessité pour tout nouveau développement de prendre en considération la sensibilité du site et le caractère structurant des projets. Il n'y a donc pas de contradiction entre les prescriptions du schéma directeur et le projet de développement touristique de la Route des Pêches. Néanmoins, la forte pression exercée par le développement de Cotonou, proche de la zone touristique, sur les terrains urbanisables, pose des problèmes qu'il faut prendre en considération pour maîtriser le développement anarchique de l'habitat et les spéculations foncières.

Sur le plan économique, il existe des villages traditionnels qui font vivre le site et animent l'ensemble de la zone méridionale dont ils sont garants de l'identité et du caractère authentique. Ces villages traditionnels et les agglomérations riveraines drainent une forte population, potentiellement consommatrice des loisirs, mais surtout à l'origine de dégradations diverses du milieu naturel (pollution, destruction des mangroves, extraction du sel, déversement des eaux usées, etc.) qui sont autant de types d'usages de l'espace fort incompatibles avec le Projet de Développement Touristique de la Route des Pêches. La conséquence de la mise en œuvre du projet au plan démographique serait d'induire une population additionnelle avec les risques de pression sur les ressources végétales et en eaux, de perturbation des structures sociales, de propagation de maladies déjà existantes dans la zone et d'apparition de nouvelles, de pertes de valeurs liées à la "commercialisation" des rites et cérémonies traditionnelles, etc.

C'est pour ces raisons qu'il est envisagé, pour les études complémentaires d'approfondissement de :

1. inclure dans le mandat de l'évaluation environnementale de toucher tous les aspects ci-dessus, objets de contraintes et déjà mentionnés dans les documents existants en vue de proposer des mesures idoines pour leur maîtrise ;
2. diversifier le produit touristique et consolider la qualité de l'offre et tenir compte des trois implications majeures relatives à l'aménagement de la zone dégagée par le schéma directeur de structure élaboré en 1^{ère} phase qui suggère de rapprocher le pôle principal de Togbin à la ville de Cotonou avec intégration d'une zone tampon de 2 km entre les dernières extensions de la ville et du site touristique, d'aménager la lagune à l'endroit des sites touristiques pour y installer des activités diverses et maîtriser le réseau hydrographique en amont et en aval pour l'aménagement du cordon littoral.

5. Les mesures environnementales complémentaires

L'important projet « Route des Pêches » fera face à des problèmes fonciers. Les littoraux, en particulier les plages suscitent de nombreuses convoitises. Le secteur devant abriter le projet Routes des pêches n'échappe pas à ce constat. Selon une enquête foncière réalisée en 2003, la zone compte 660 propriétés. En 2004, la zone compte plus de 71 hectares de terres sur les 1000 aménageables sont immatriculées.

Ayant perçu que les conséquences des opérations associées aux infrastructures peuvent dépasser largement celles qui résultent de leur présence, le PDTRP a pris des mesures pour éviter le morcellement de l'espace, l'une des causes de la dégradation de la biodiversité et contrôler l'impact environnemental des infrastructures de communication qui ne se limitent aux effets de substitution d'espaces.

Collisions autoroutières impliquant la grande faune (nombre et espèces touchées) :

- réseaux d'infrastructures de communication (routes, etc.) fragmentent les espaces naturels : 5000 ha de littoral et de territoires boisés vont être ainsi traversés par une forte densité d'infrastructures de transport
- la route principale : autoroute, une infrastructure très large (42 m de servitude), difficilement franchissable par les animaux, elle morcelle les territoires de vie des animaux sauvages (faire appel à l'**écologie du paysage** (sollicitée pour la prise de décision dans cet aménagement du territoire) étant donné la complexité de ses éléments physiques, chimiques, biologiques et socio-économiques dont les interactions déterminent les conditions de vie : l'inscription de cette partie comme site 1018 de Ramsar permet une bonne connaissance et une documentation régulière du milieu.