

Bilan **2016**

# Littoraux d'Afrique de l'Ouest

---

**RÉSUMÉ EXECUTIF**

---



**2017**

Ce document a été élaboré par la Mission d'observation du Littoral Ouest Africain avec l'appui du Centre de Suivi Ecologique du Sénégal (CSE) et de l'Union Internationale pour la Conservation de la Nature (UICN) dans le cadre de la mise en œuvre du Programme Régional de Lutte contre l'Erosion Côtière de l'UEMOA et de la mise en œuvre de l'article 10 de la convention d'Abidjan relatif à la lutte contre l'érosion côtière à travers la Convention d'agence d'exécution passée entre l'UEMOA et le CSE en novembre 2012.

La version initiale du Schéma Directeur du Littoral d'Afrique de l'Ouest (SDLAO) avait été publiée et validée en 2011. La rapidité du développement de l'occupation des littoraux qui avait été constatée en 2011 impliquait d'une part la mise en place d'un mécanisme régional d'observation, et d'autre part la planification d'une actualisation de ce schéma directeur.

Un an après la validation du SDLAO, la Mission d'Observation du Littoral Ouest Africain (MOLOA) a été établie, comprenant une coordination régionale et des antennes nationales au niveau de chacun des onze pays partie prenante de l'initiative. L'ensemble du travail de suivi qui a été mis en œuvre dans le cadre de ce dispositif est livré ici au travers de deux documents : une actualisation du schéma directeur général, et une actualisation du schéma directeur détaillé accompagnée d'une cartographie actualisée du SDLAO à l'échelle du 1/500 000<sup>ème</sup>.

Initialement, l'actualisation du schéma directeur détaillé n'était pas a priori pas jugée comme requise mais c'est au cours des travaux que l'ampleur des changements et des évolutions observés ont imposés sa mise à jour pour permettre de faire état ces phénomènes. Dans le cadre de cette actualisation, les priorités qui avaient été initialement fixées pour l'intervention en matière de défense des côtes et de réduction des risques côtiers et en matière de suivi et d'observation ont été largement amendées en fonction des évolutions constatées. Le présent bilan actualisé, intervenu suite à la COP 21 de la Convention-cadre des Nations Unies sur le Climat, Il propose une mise à jour des éléments du SDLAO qui résulte des travaux du réseau mis en place dans le cadre de la MOLOA, qui réunit actuellement les antennes nationales des 11 états côtiers, depuis la Mauritanie jusqu'au Bénin<sup>1</sup>. Ce travail reste toutefois proportionné aux moyens mis à disposition par l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA). Dans ce contexte, les antennes nationales de la MOLOA ne disposaient pas de budget spécifique et ont donc été amenées à déployer leurs activités dans la mesure de leurs moyens propres appuyées pour les réunions régionales par la coordination de la MOLOA.

La préparation de ce bilan 2016 des littoraux d'Afrique de l'Ouest a donc impliqué l'ensemble des membres de la

<sup>1</sup> Mauritanie, Sénégal, Gambie, Guinée Bissau, Guinée, Sierra Leone, Libéria, Côte d'Ivoire, Ghana, Togo et Bénin

coordination régionale de la MOLOA, portée par le Centre de Suivi Ecologique de Dakar (CSE), les membres des comités d'orientation et scientifiques du Programme Régional de Lutte Contre l'Erosion Côtière de l'UEMOA, appuyés par l'Union Internationale pour la Conservation de la Nature (UICN) et notamment son groupe spécialistes côtiers de la commission mondiale de gestion des écosystèmes, le programme marin et côtier pour l'Afrique centrale et occidentale de son secrétariat.

L'étude prospective qui avait été conduite en 2010 avec les horizons 2030 et 2050 avait montré le caractère rapide du développement de l'occupation humaine dans de larges zones de ce littoral. De fait, les tendances lourdes qui avaient été observées, tant au niveau démographique qu'au niveau économique, semblent aujourd'hui amplement confirmées au travers de l'observation des développements intervenus entre 2010 et 2015. Les perspectives concernant les effets du changement climatique, actualisées au travers du 5<sup>ème</sup> rapport du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) sont également préoccupantes, et quelques événements récents intervenus en divers points du littoral de l'Afrique de l'Ouest confirment cette tendance.

Ce travail, mettant l'accent sur les principales évolutions intervenues dans la période 2010-2016, est basé sur la progression des connaissances et l'établissement d'une vision régionale des grands changements qui modèlent les littoraux du futur de l'Afrique de l'Ouest, contribuant à tracer les grandes lignes de ce que pourraient être des stratégies pertinentes d'adaptation aux effets du changement climatique dans le contexte ouest africain. Il aborde notamment l'évolution des pressions qui pèsent aujourd'hui sur les systèmes côtiers (chapitre 3) et les réponses mises en œuvre par les Etats et leurs partenaires en vue de faire face à ces pressions (chapitre 4). Ces éléments sont précédés d'une mise en contexte générale (chapitre 2), qui inclut un retour actualisé sur la prospective établie lors du SDLAO en 2010-2011.

## QUELQUES ELEMENTS NOUVEAUX

Cette actualisation présente également des éléments nouveaux et complémentaires par rapport au travail qui avait été effectué et validé en 2011 :

- Le système régional d'aires marines protégées a été pris en compte de façon détaillée et cartographié permettant ainsi de disposer d'un état des lieux relativement complet, des informations existantes. Cette dimension est importante, dans la mesure où elle reflète l'approche visant à intégrer étroitement l'aménagement des territoires côtiers avec l'effort de conservation des écosystèmes naturels et de valoriser les aires protégées en tant que solution naturelle pour l'atténuation des risques côtiers ;
- Les extensions urbaines, et de manière générale l'ensemble des centres les plus importants de peuplement humain ont été cartographiés à partir d'images à haute résolution, alors que la version initiale ne portait que sur les centres urbains d'importance significative ;
- Les principaux ouvrages en dur d'aménagement de défense des côtes ont été identifiés.
- L'évolution des principales infrastructures côtières a été décrite.

Le schéma directeur détaillé de 2011 comprenait un ensemble de 179 secteurs, présentant chacun un profil côtier plus ou moins intrinsèquement homogène. Malgré l'importance des évolutions constatées, il n'est pas apparu nécessaire d'amender cette segmentation, hormis sur certains éléments de nomenclature<sup>2</sup>. **Les priorités ont toutefois significativement évolué**, puisque 41 secteurs sur 179 ont vu leur priorité accrue en matière d'intervention relative à la défense des côtes et à la réduction des risques côtiers, et 53 secteurs sur 179 ont vu leur priorité accrue en matière de nécessité de suivi et d'observation.

## RETOUR SUR LES TENDANCES PROSPECTIVES

Si dans l'ensemble les tendances prospectives initialement établies pour les horizons 2030-2050 s'avèrent globalement vérifiées, voire dépassées quant à l'évolution démographique traduite dans le développement de l'occupation des littoraux, les tendances relevées en matière de croissance économique sont restées plus modestes que ce qui avait été envisagé.

<sup>2</sup> Principalement le zonage du Bénin qui s'est ajusté au zonage largement utilisé dans le pays

L'insécurité persistante dans les espaces continentaux de la sous-région, la confiance modérée des investisseurs, et un certain apaisement des tensions sur les matières premières, dû au ralentissement de croissance des pays émergents, se sont traduits par une croissance économique relativement plus modérée que ce qui avait été initialement envisagé (4,2% en 2015). En 2016, cette croissance se consoliderait à 5,2%.

Le virus Ebola a eu des effets paralysants sur les économies des trois principaux pays touchés en Afrique de l'Ouest (Guinée, Libéria et Sierra Leone), alors que ces trois pays touchés affichaient des taux de croissance impressionnants durant le premier semestre 2014. L'impact économique du virus sur d'autres pays de l'Afrique de l'Ouest a été très limité.

## MOBILITE DU TRAIT DE COTE : QUELQUES POINTS CHAUDS DU LITTORAL OUEST AFRICAIN

En matière de mobilité du trait de côte, les situations déjà connues en 2011 se sont globalement confirmées, voire aggravées, dans certains cas où des aménagements de défense des côtes ont été mis en place, avec des résultats qui resteront à confirmer et à évaluer dans le futur. Les principales situations de risque peuvent être résumées comme suit:

- L'érosion consécutive aux infrastructures portuaires reste particulièrement significative dans certains cas notamment à Nouakchott, Abidjan, à Lomé ou à Cotonou.
- L'érosion consécutive au piégeage des apports sédimentaires par les barrages : cette situation concerne l'ensemble du littoral à l'est du delta de la Volta, mais aussi le fonctionnement du système estuarien du Mono-Couffo au Bénin.
- L'érosion consécutive au développement du bâti résidentiel dans les secteurs touristiques, qui touche particulièrement la petite Côte du Sénégal, la Gambie, et ponctuellement d'autres secteurs en Côte d'Ivoire, au Ghana et au Bénin.
- L'altération des périmètres rizicoles en Guinée en Guinée-Bissau a été particulièrement prononcée, amenant à la destruction de vastes espaces aménagés de production.

- La progression des eaux salées met aujourd'hui en cause la productivité de zones traditionnellement maraîchères comme le Gandiolais au Sénégal ou le secteur de Keta au Ghana.

Certains sites identifiés comme particulièrement sensibles ont connu une mobilité importante du trait de côte, entraînant également la destruction d'infrastructures et de bâti, y compris à valeur patrimoniale, comme à Grand Lahou en Côte d'Ivoire.

## QUELQUES FAITS MARQUANTS

### Grands ports et conteneurisation, ports miniers et points de débarquement

Tous les ports de la façade atlantique ouest africaine connaissent aujourd'hui des développements importants : construction de nouveaux quais, de parc à containers (un doublement des volumes conteneurisés est envisagé d'ici 2020), opérations de dragage, etc. Ces développements ne connaissent pratiquement pas d'exception et s'inscrivent globalement dans la dynamique de rattrapage économique, qui caractérise aujourd'hui une Afrique subsaharienne restée peu intégrée au sein des circulations logistiques internationales.

Toutefois deux éléments doivent être relevés :

- La stratégie de concentration portuaire reste limitée, dans la mesure où les performances portuaires sont aujourd'hui fortement liées aux capacités de transbordement stratégique, notamment de transport multimodal et de connexion aux axes routiers. Le réseau ouest africain ne présente pas encore les caractéristiques qui pourraient contribuer à l'émergence de hubs réellement dominants, même si des projets d'envergure sont en cours de discussion à l'échelle régionale. L'insécurité politique qui malgré tout subsiste en Afrique de l'ouest contribue également à freiner une recherche de complémentarité ou de meilleure valorisation entre les différentes infrastructures portuaires.
- La multiplication des mises en concessions des infrastructures portuaires conduit à renforcer les responsabilités des Etats en matière de gestion des externalités environnementales de ces complexes portuaires

(notamment liées à la modification des flux hydro-sédimentaires), dans un contexte de concurrence accrue entre les opérateurs privés concessionnaires.

L'infrastructure portuaire minière se développe rapidement, même si elle est généralement intégrée aux ports existants.

La dispersion des points de débarquements de pêche s'accroît, avec plus de 400 points recensés de tailles diverses. Ces points de débarquement, lorsqu'ils sont situés en mangroves, se traduisent par des impacts environnementaux conséquents dus notamment à l'utilisation du bois de palétuvier pour le fumage du poisson. Des cas de pollution organique sont recensés à proximité d'espaces à vocation résidentielle, particulièrement au Sénégal.

Émergence du risque **NATUREL-TECHNOLOGIQUE** (NATECH) : les besoins de transformation des produits miniers, et l'intensification de l'exploitation des hydrocarbures, avec la multiplication des infrastructures offshore et onshore associées, conduisent aussi à une émergence du risque naturel et technologique dans les zones côtières fragiles soumises à l'influence de différents types d'aléas.

### Infrastructures et équipement de la façade littorale

La croissance démographique et la croissance urbaine, dans un contexte de croissance économique relativement soutenue, débouchent sur un développement rapide des infrastructures de transport et d'intégration inter-Etats.

**L'élément le plus significatif et structurant à l'échelle régionale est le corridor Abidjan-Lagos**, long d'environ 1 000 km, il constitue l'un des principaux axes économiques de l'Afrique de l'ouest reliant les capitales d'Abidjan, d'Accra, de Lomé, de Cotonou au grand pôle économique de Lagos au Nigeria. Cet axe connaît un trafic de près de 50 millions de personnes par an et dessert une population résidente d'environ 30 millions de personnes. Il prendra peu à peu la forme d'une longue conurbation le long du Golfe de Guinée, traversant deux importants bassins sédimentaires et des systèmes écologiques et de zones humides particulièrement fragiles. Ce corridor est en voie de consolidation avec des tronçons nouveaux en Côte d'Ivoire, au Togo, au Bénin et au Ghana.

**La connexion autoroutière d'extensions péri-urbaines côtières** : la plus remarquable est celle de Dakar-Thiès-Mbour au Sénégal. De telles liaisons sont également mises en place en Côte d'Ivoire et en Guinée.

### Extensions péri-urbaines

La comparaison avec le SDLAO de 2011 fait apparaître des évolutions notables :

- **Progression des extensions péri-urbaines en tâche d'huile** : il est intéressant de constater que ces extensions s'effectuent le plus souvent du côté continental des agglomérations et non sur leur front de mer, déjà saturé en général de longue date.
- **Progression dans quelques situations des extensions résidentielles** axiales le long des routes directement côtières localisées aux entrées ou sorties des grandes villes sur les axes routiers côtiers.
- **Développement parfois rapide de quelques noyaux centres et villes secondaires** éloignés du littoral et susceptibles dans une certaine mesure de polariser de futurs développements en retrait de la côte.
- Dans quelques secteurs très localisés, le **développement de l'occupation des espaces littoraux est rapide et important**.

### FACE AUX RISQUES COTIERS : REponses DES ETATS

Au-delà des réponses ponctuelles au travers d'aménagements de défense des côtes, les Etats développent des réponses diverses, qui peuvent être grossièrement scindées en trois catégories :

- **Les démarches inclusives appuyées sur des documents cadres et une approche territoriale du développement des espaces côtiers** : ces démarches combinent textes législatifs cadres et schémas directeurs. C'est principalement le cas en Mauritanie

avec le plan directeur d'aménagement du littoral, au Sénégal avec le schéma directeur Dakar – Thiès – Mbour, et en Côte d'Ivoire, avec le schéma directeur d'urbanisme du Grand Abidjan et le développement proposé d'un schéma directeur de protection et de mise en valeur du littoral.

- **Les pays dans lesquels les démarches territoriales sont émergentes** : au Ghana, la mise en place d'un *Green Infrastructure Network* (GIN) comprenant des aires protégées, et des zones tampons vertes le long des côtes, des principales rivières, des rivières de vallée et des lacs peut poser les bases d'une gestion territoriale des espaces et risques côtiers. Au Togo, les études pour l'élaboration d'un schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme du Grand Lomé ont été lancées en 2014. Au Bénin, un projet de loi littorale pourrait être adopté au cours de l'année 2017. Le Bénin a également développé un effort important en vue de clarifier les responsabilités institutionnelles pour la gestion du littoral, se dotant également d'une police du littoral.
- **Les pays centrés sur une approche institutionnelle de la gestion littorale** : mis à part la Gambie, ces pays sont plus modérément confrontés aux risques côtiers, dans un contexte où le développement des enjeux côtiers est encore resté également modéré. La nécessité d'encadrer ces développements ne constitue donc pas encore une première priorité, et les mesures législatives et réglementaires sont généralement d'ordre sectoriel. Dans ces Etats, le développement extrêmement rapide de certaines infrastructures, notamment portuaires, comme en Guinée, dans un contexte territorial peu encadré, peut être à l'origine d'un accroissement rapide des risques.

### Les aménagements de défense des côtes

Les états côtiers mettent en place des aménagements souvent dans le but de pallier à des situations de risque déjà largement engagées. Mis à part quelques cas particuliers, comme le secteur de Keta au Ghana ou de Banjul en Gambie, peu de ces aménagements sont conçus de manière systémique. Il s'agit le plus souvent du traitement ponctuel de secteurs en érosion rapide. Les aménagements de défense les plus importants sont évidemment concentrés dans les

zones à enjeux, ou dans les zones où les enjeux peuvent être moindres, mais où l'aléa de recul du trait de côte est particulièrement prononcé.

On citera par exemple :

- En Mauritanie le littoral de Nouakchott ;
- Au Sénégal, une large portion de la péninsule du Cap-Vert (région de Dakar) le long de la corniche, dans la Baie de Hann et l'ensemble de la Petite Côte. D'autres zones aménagées existent bien entendu, mais avec une concentration moindre des ouvrages ;
- En Gambie, l'ensemble du littoral Nord et nord-ouest de Banjul, où des actions ambitieuses ont été conduites, notamment de rechargement des plages, mais aussi de mise en place d'épis courbes ;
- Au Ghana, l'ensemble du système de la Volta, jusqu'au site de Keta qui a fait l'objet d'aménagements très importants ;
- En Côte d'Ivoire, le littoral d'Abidjan à l'est du canal de Vridi ;
- Au Togo, l'ensemble du littoral à l'Est du port de Lomé, et en particulier dans la zone frontalière avec le Bénin (Aneho) ;
- Au Bénin, l'ensemble du littoral situé à l'Est du port.

Compte tenu des expériences dans différentes régions du monde, et des résultats souvent contre-productifs enregistrés, il devient pertinent d'inclure dans les routines de monitoring des littoraux un **suivi des effets des aménagements côtiers**, permettant de mieux cerner les causes des échecs et des quelques succès qui ont pu être enregistrés.

À l'image des pratiques qui tendent à se généraliser dans les pays développés, le recours à des solutions douces de protection des côtes ou la combinaison de solutions d'ingénierie conventionnelle et d'ingénierie écologique permettra d'améliorer à la fois l'efficacité de ces réponses, mais aussi leur viabilité sur le moyen long terme, ainsi que la relation coûts avantage qui les caractérise.

### Le système régional d'aires marines protégées en faveur de la résilience des systèmes côtiers

Le dispositif régional d'aires marines protégées sur les 11 pays comprend actuellement 91 unités de conservation à des degrés divers de maturité, certaines étant anciennes et bien structurées, alors que d'autres ont été créées tout récemment. Il s'agit donc d'un dispositif de conservation relativement hétérogène, incluant également un nombre assez important de zones humides d'importance internationale - sites Ramsar, dont les modalités de gestion restent relativement floues.

À l'échelle régionale, ce dispositif ne présente pas encore un ensemble cohérent susceptible de contribuer de manière significative au maintien des services écologiques nécessaires aux sociétés côtières et à la réduction des risques côtiers. Si ce réseau d'espaces protégés est caractérisé par une couverture relativement équilibrée des différents types d'écosystèmes côtiers, de larges espaces subsistent encore sans aucune mesure de protection.

Les travaux du Réseau des Aires Marines Protégées en Afrique de l'Ouest (RAMPAO) et les premiers résultats du partenariat transatlantique en cours de démarrage sur les aires marines protégées et la résilience des territoires côtiers devraient permettre de dégager quelques pistes à prendre en compte dans les évolutions futures de ce dispositif de conservation, afin qu'il contribue de manière plus optimale à la résilience des territoires côtiers.

### VERS UNE DOCTRINE DE L'ADAPTATION AU CHANGEMENT CLIMATIQUE DANS LES ZONES COTIERES DE L'AFRIQUE DE L'OUEST

Le document principal du schéma directeur littoral de l'Afrique de l'Ouest de 2011 présente de nombreux éléments généraux et fondateurs pour la mise en place d'une démarche de réduction des risques côtiers et d'adaptation au changement climatique en zone côtière. Ces recommandations restent aujourd'hui tout à fait d'actualité, et leur prise en compte à toutes les échelles permettrait réellement d'enregistrer des progrès en matière de résilience des sociétés côtières ouest africaines.

Les stratégies d'adaptation doivent combiner des approches différenciées, entre lesquelles des synergies peuvent être développées :

**Approche territoriale de l'adaptation** : Elle vise à intervenir sur l'aménagement et l'organisation des territoires côtiers, en vue de favoriser leur résilience et de réduire l'exposition aux aléas des enjeux vitaux les plus sensibles. Cette approche territoriale de l'adaptation doit également intégrer des mesures visant à la préservation des écosystèmes naturels ou à leur restauration (réseau hydrographique, dépoldérisation, etc.). La prise en compte de l'ensemble des échelles d'espace et de temps est ici importante, en sachant aussi que l'approche territoriale de l'adaptation est utilement complétée par les approches sectorielles. Un schéma directeur territorial exprimant une vision à moyen long terme et proposant une localisation des enjeux à distance des espaces les plus sensibles sera complété dans sa mise en œuvre par la construction d'infrastructures obéissant à des normes adaptées aux spécificités du changement climatique, pendant que l'organisation des constructions individuelles, industrielles ou privées obéira également à des schémas innovants et adaptés à la réduction des risques. Compte tenu du rythme rapide de la croissance urbaine en Afrique de l'ouest, c'est d'abord au niveau des villes et des espaces périurbains qu'une approche territoriale de l'adaptation est aujourd'hui la mieux justifiée. L'expérience récente des catastrophes ayant touché de grands ensembles urbains a montré la nécessité de revoir en profondeur les principes urbanistiques. C'est en particulier le respect ou la restauration des systèmes naturels parties intégrantes des territoires urbains (trames bleue et verte par exemple), qui peut accroître de façon notable la résilience des villes du futur et l'adaptation dans les zones côtières. Dans ce sens, les liens à développer entre les démarches de conservation et l'approche territoriale de l'adaptation sont également évidents.

**Approche sectorielle de l'adaptation** : Elle vise à développer, dans les secteurs directement confrontés aux risques côtiers, des normes et pratiques adaptées : infrastructures portuaires, voirie, urbanisme, implantations touristiques, pêche, agriculture, activités minières, etc. Comme pour l'approche territoriale de l'adaptation, la construction de scénarios sectoriels, puis leur combinaison, peuvent contribuer à mettre en évidence des synergies potentielles entre différentes mesures d'adaptation.

**Adapter la gouvernance aux spécificités des territoires côtiers** : De la même manière que les effets du changement

climatique ne sont pas cloisonnés, et que les espaces côtiers sont en général multifonctionnels, la gouvernance doit viser à privilégier le dialogue et la responsabilisation des différentes catégories d'acteurs. La nécessité d'ajuster régulièrement les démarches d'adaptation et les scénarios en fonction de l'évolution des connaissances, requiert la mise en place de mécanismes de prise de décision rapides et transparents. Il s'agit aussi de la gouvernance législative, comme en témoignent les différents chantiers développés par les Etats de la région, notamment en matière de loi littorale, mais aussi sur le plan exécutif par des mesures réglementaires, comme l'interdiction de prélèvement de sable dunaire par exemple. Dans le contexte d'incertitude qui caractérise des prises de décision en matière d'adaptation au changement climatique, il est également important de pouvoir se doter d'outils facilitant les arbitrages, en particulier au niveau local et des collectivités, où les décisions peuvent être plus facilement et concrètement documentées.

**Accroissement des connaissances au service de l'adaptation** : L'évaluation des effets du changement climatique reste largement marquée par l'incertitude quant à ses manifestations, mais aussi quant à la pertinence des réponses apportées, tant qu'on ne dispose pas du temps de recul et de l'expérience suffisants pour évaluer l'efficacité et la viabilité de ces réponses. La mobilisation des connaissances techniques et scientifiques et leur traduction/diffusion en termes concrets et opérationnels sous-tendent l'ensemble de la démarche d'adaptation. La MOLOA, qui a été mise en place il y a 3 ans, participe de ce dispositif. Ses trois premières années de fonctionnement ont permis de mettre en évidence différentes contraintes, dont la principale est d'ordre structurel et institutionnel. Les acteurs, a priori directement concernés par l'observation du littoral et le suivi du trait de côte, en général chercheurs, relèvent du monde universitaire, alors que la mission d'observation est placée sous la tutelle des ministères de l'environnement des pays concernés, et que les décisions structurantes concernant l'aménagement du territoire sont conçues également par d'autres départements. La structuration des mécanismes d'observation et de gestion des littoraux à l'échelle nationale, permettant de mettre en place des plateformes multisectorielles d'acteurs constitue une solution pour améliorer ce dialogue. Un second défi est d'ordre didactique, s'agissant de produire une information et des messages accessibles et exploitables par les décideurs, alors que la valorisation économique des impacts de la mobilité du trait de côte ou des réponses en matière d'aménagements ou simplement de mise en défens des infrastructures côtières naturelles restent très délicats.

## EN CONCLUSION

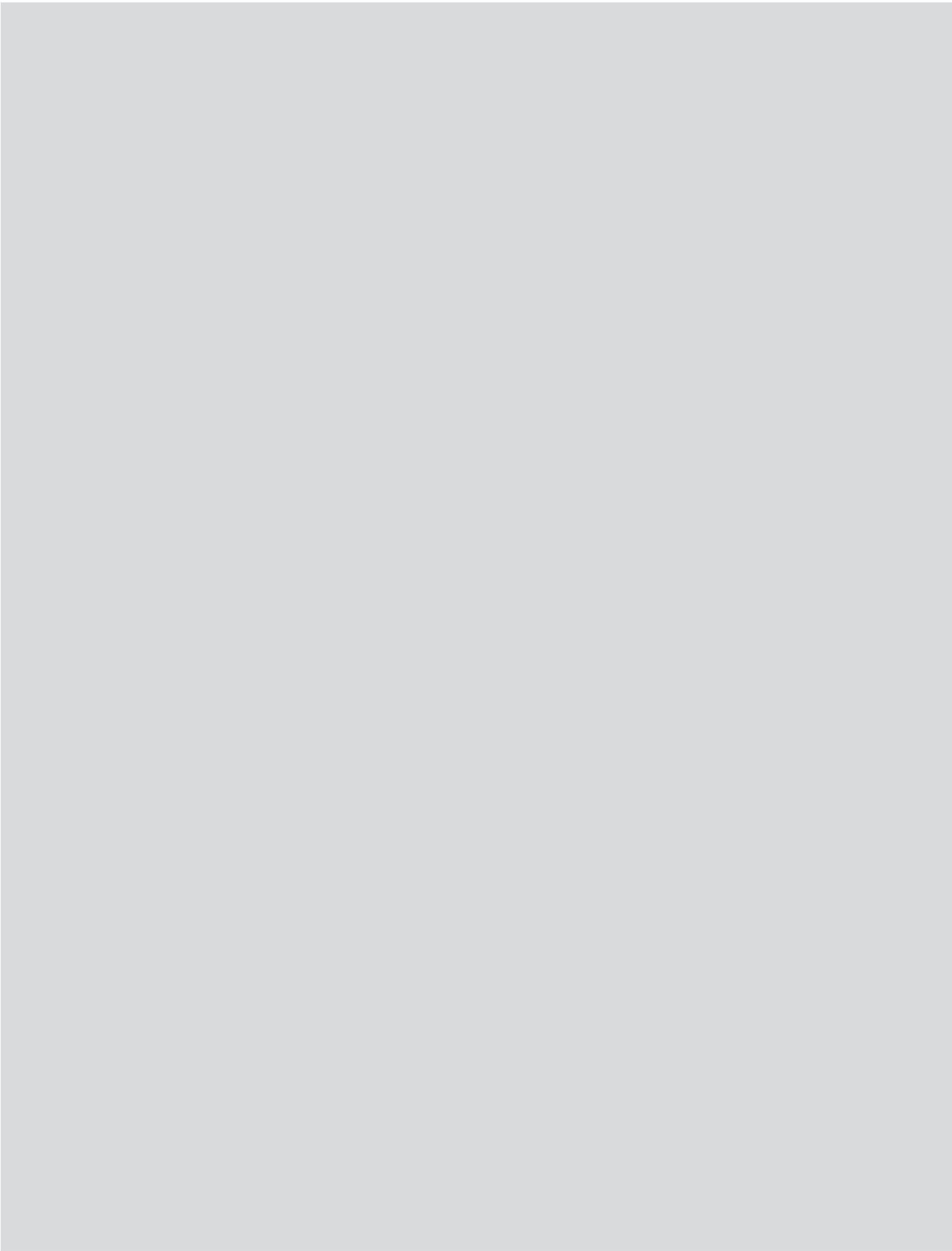
Les réponses des Etats face à l'intensification et à la généralisation des risques côtiers ont évolué au cours de la période 2010 – 2016. Les quelques initiatives d'aménagement raisonné du territoire en sont un témoignage encourageant. Il reste que l'évolution des risques côtiers, en particulier liée à la concentration des enjeux humains et économiques à proximité du trait de côte, se poursuit à un rythme extrêmement rapide, encore largement décalé du rythme auquel évolue la réponse des Etats.

En matière de risques côtiers, on fait face aujourd'hui aux conséquences de décisions qui ont été prises parfois il y a plus de 20 ans, et les décisions d'aujourd'hui conditionnent directement les profils du futur dans des espaces côtiers voués à une densification rapide. Une mesure conservatoire essentielle réside aujourd'hui dans la mise en place de réserves foncières significatives couvrant déjà, et de manière stratégique, les espaces sensibles qui n'ont pas encore été occupés, convertis ou urbanisés. Ces dispositions doivent permettre la préservation des services écologiques, pendant que des schémas structurants d'aménagement du territoire orienteront le développement de l'occupation humaine en direction de l'hinterland.

Le traitement des risques côtiers au niveau local devrait impliquer plus directement les collectivités et les corporations professionnelles qui y sont directement confrontées, avec l'appui pertinent des services techniques compétents. Le renforcement et le développement d'initiatives de coopération avec des pays du Nord qui ont fait face de longue date au défi de la pression foncière et de l'aménagement du territoire en zone littorale doivent être considérés comme incontournables pour éviter de reproduire les erreurs du passé.

Les initiatives récentes comme le programme sur les zones côtières de l'Afrique de l'Ouest (WACA - West African Coastal Areas Program) de la Banque Mondiale, montrent que le SDLAO a constitué une fondation solide, à partir de laquelle ces nouvelles initiatives ont pu émerger. Cet outil doit être considéré comme dynamique, et l'effort doit être poursuivi dans le sens d'une amélioration continue de ses modalités d'actualisation et de diffusion auprès des décideurs et acteurs côtiers des Etats de la région.

# Notes



# Bilan 2016

Littoraux  
d'Afrique  
de l'Ouest

---

RÉSUMÉ EXECUTIF

---