

Les impacts sociaux liés à l'aménagement du port de Kribi au Cameroun. L'exemple du programme de relocalisation de villages

Social impacts related to the development of the port of Kribi in Cameroon: The case of settlements relocations

Christine Louise Ntyam et Martin Simard

Volume 47, numéro 1, 2024

Reçu : 16 octobre 2023

Accepté : 20 novembre 2023

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1111340ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1111340ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Canadian Regional Science Association / Association canadienne des sciences régionales

ISSN

0705-4580 (imprimé)

1925-2218 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Ntyam, C. L. & Simard, M. (2024). Les impacts sociaux liés à l'aménagement du port de Kribi au Cameroun. L'exemple du programme de relocalisation de villages. *Canadian Journal of Regional Science / Revue canadienne des sciences régionales*, 47(1), 5–13. <https://doi.org/10.7202/1111340ar>

Résumé de l'article

Mis en service en 2018, le port de Kribi au Cameroun est un exemple de grand projet d'infrastructures initié par un État africain pour moderniser son économie. La région de Kribi, située au sud-ouest du pays, a ainsi été affectée par de grands travaux dans une zone localisée en bordure du Golfe de Guinée. Cet article vise à comprendre les impacts sociaux reliés au port, en particulier les effets du programme de relocalisation de villages. À cette fin, nous avons effectué une série d'entrevues en 2021 afin de saisir les bouleversements vécus par les populations ciblées. Nos résultats démontrent que le programme de relocalisation a connu d'importantes difficultés : consultations limitées, indemnisations entachées d'irrégularités et nouveaux sites villageois inhabités. Une large part de ces insuccès s'explique par le fait d'avoir ignoré les perceptions et les représentations des populations.

LES IMPACTS SOCIAUX LIÉS À L'AMÉNAGEMENT DU PORT DE KRIBI AU CAMEROUN. L'EXEMPLE DU PROGRAMME DE RELOCALISATION DE VILLAGES

Christine Louise Ntyam et Martin Simard

Christine Louise Ntyam

Assistante de recherche,
Département des sciences humaines et sociales
Université du Québec à Chicoutimi,
555, Boul. de l'université, Saguenay,
Québec, Canada G7H 2B1
christine_ntyam@yahoo.fr

Reçu : 16 octobre 2023

Accepté : 20 novembre 2023

Résumé : Mis en service en 2018, le port de Kribi au Cameroun est un exemple de grand projet d'infrastructures initié par un État africain pour moderniser son économie. La région de Kribi, située au sud-ouest du pays, a ainsi été affectée par de grands travaux dans une zone localisée en bordure du Golfe de Guinée. Cet article vise à comprendre les impacts sociaux liés au port, en particulier les effets du programme de relocalisation de villages. À cette fin, nous avons effectué une série d'entrevues en 2021 afin de saisir les bouleversements vécus par les populations ciblées. Nos résultats démontrent que le programme de relocalisation a connu d'importantes difficultés : consultations limitées, indemnités entachées d'irrégularités et nouveaux sites villageois inhabités. Une large part de ces insuccès s'explique par le fait d'avoir ignoré les perceptions et les représentations des populations.

Mots-clés : Grands projets, impacts sociaux, représentations spatiales, relocalisations, Kribi

Social impacts related to the development of the port of Kribi in Cameroon: the case of settlements relocations

Abstract : Commissioned in 2018, the port of Kribi in Cameroon is an example of a major infrastructure project initiated by an African state to modernize its economy. The Kribi region, which is located in the south-west of Cameroon, has been affected by major works in an area located along the Gulf of Guinea. This paper aims to understand the social impacts related to the port, in particular the effects of the settlement relocation program. To this end, we conducted a series of interviews in 2021 to understand the upheaval experienced by the targeted populations. Our results show that the relocation programme has faced significant challenges: limited consultations, flawed compensation, and new uninhabited village sites. Most of the impacts can be explained by a process which neglected the populations environment perceptions.

Keywords : Megaprojects, social impacts, environment perceptions, relocations, Kribi

Martin Simard

Professeur en géographie et aménagement,
Département des sciences humaines et sociales
Université du Québec à Chicoutimi,
555, Boul. de l'université, Saguenay,
Québec, Canada G7H 2B1
mgsimard@uqac.ca

INTRODUCTION

La mise en œuvre de grands projets industriels ou d'infrastructures soulève de nombreux enjeux sociaux, économiques et environnementaux et les recherches sur le sujet sont encore incomplètes (Ika & Munro 2022). Très souvent, ces projets gigantesques apparaissent essentiels aux yeux des gouvernements et des multinationales pour l'approvisionnement en matière d'énergie ou l'amélioration des réseaux de transport dans une optique de développement économique. En dépit des retombées économiques souvent appréciables, les impacts négatifs des équipements ou infrastructures de grand gabarit peuvent être considérables et ce sont les populations avoisinantes qui sont aux premières loges (Torre-Schaub 2012). En conséquence, la question des impacts sociaux des grands projets, et de leur atténuation, devient un sujet incontournable, tant dans la sphère publique que dans les milieux scientifiques.

La relocalisation de populations et la destruction de milieux de vie sont des impacts sociaux de premier plan découlant fréquemment de grands projets. En effet, selon les études en sciences sociales, les espaces de proximité sont des lieux auxquels les humains sont fortement attachés (Lévy, 1999; Benko, 2008; Jean, 2008; Torre, 2018). Aux États-Unis, le cas de la *Tennessee Valley Authority* (TVA) est largement connu en tant que projet controversé ayant reconfiguré le paysage d'une vaste région dans la période 1930-1960, notamment par la construction de barrages et les expropriations associées (Tardif & al. 2002). Au Canada, dans les années 1970, l'expérience du Bureau d'aménagement de l'Est du Québec (BAEQ) a clairement démontré les conséquences néfastes des fermetures de villages sur les populations concernées (Morin 2017). En Côte d'Ivoire, la construction du barrage de Kossou à la même époque a mené à la formation d'un lac-réservoir, ce qui a perturbé le développement urbain de la ville du même nom (Mel & al. 2020).

Afin de limiter les impacts sociaux et d'améliorer l'acceptabilité sociale, les acteurs économiques et politiques tentent de plus en plus de suivre les principes du développement durable et d'une gouvernance participative (Arcand 2016). Cependant, la réalité sur le terrain révèle des problèmes de mise en œuvre liés à la complexité du réel et à l'approche réductrice sous-jacente à la plupart des études d'évaluation des impacts (Lianos & Karliuk 2014). En effet, lors de la planification et de la réalisation de ces projets, l'utilisation des savoirs vernaculaires est généralement dévalorisée au profit de la science, au sens étroit du terme. Dans ce contexte, il est impérieux de mieux connaître les effets souvent imprévus de ces expériences « d'ingénierie sociale » afin de concrétiser celles-ci de façon démocratique et durable.

Le cas qui nous intéresse est le port en eau profonde de Kribi, construit entre 2012 et 2018 au Cameroun. Ce grand projet a été accompagné d'un programme de relocalisation de villages. Le programme toujours inachevé s'est déroulé avec peu de consultations et il a visiblement laissé des cicatrices profondes malgré les dédommagements prévus et les reconstructions effectuées en partie. Ce texte a donc pour objectif de comprendre les effets de ce programme de relocalisation sur les résidents des villages limitrophes, nommément Lolabé et Nlendé-Dibé.

Sur le plan méthodologique, nous avons procédé à l'aide d'entrevues semi-dirigées dans le cadre d'une approche culturaliste axée sur les perceptions et les représentations des populations. Cette approche, aussi appelée humaniste ou phénoménologique, se distingue des épistémologies positiviste ou critique, à plusieurs égards (Gumuchian et Marois, 2000). Notre propos est structuré en trois parties. La première partie traite des impacts sociaux en général et du cadre théorique utilisé pour mieux comprendre le phénomène des déplacements et des relocalisations. La deuxième partie décrit les méthodes de recherche et les particularités de l'étude de cas. La

troisième section présente les résultats de l'étude sur le vécu des grands projets par les habitants des deux villages affectés par la construction du port de Kribi ainsi que par les transformations des territoires avoisinants.

LES IMPACTS SOCIAUX: DÉFINITION ET CADRE THÉORIQUE

Les impacts sociaux des grands projets

L'étude des impacts sociaux est généralement associée à la planification ou à l'évaluation des grands projets industriels ou d'infrastructures. Ces projets, souvent qualifiés de mégaprojets, peuvent être définis comme des interventions physico-spatiales de vaste envergure qui induisent de nombreuses conséquences, positives ou négatives, sur les communautés locales, sur l'environnement naturel et sur les services publics. Ces grands projets se présentent sous divers aspects : des lignes ferroviaires, des aéroports, des autoroutes, des pipelines, des grands bâtiments publics, etc. Ceux-ci seraient atteints de la « malédiction de la [grande] taille », selon Ika (2014 : 16). En plus de la taille et des défis logistiques, différentes caractéristiques distinguent les grands projets.

Tout d'abord, les coûts de ces derniers, souvent excessifs par rapport aux prévisions de départ, impliquent une intervention combinée des marchés financiers et des pouvoirs étatiques à une échelle internationale (Flyvbjerg 2014). Deuxièmement, les promoteurs privés et publics doivent habituellement se concerter avec des acteurs locaux et régionaux dans une dynamique incluant plusieurs parties prenantes afin de réussir le projet (Cerić & al. 2021). Sur le plan technique, les architectes et les ingénieurs en fonction souhaitent y accoler leurs signatures, ce qui peut entraîner des problèmes de faisabilité ou jouer sur les coûts. Finalement, Delphine & al. (2019) soulignent la dimension politique de ceux-ci : les politiciens aspirent à obtenir un surcroît de popularité dans leur pays grâce à la couverture médiatique des grands projets, attitude pouvant les éloigner de l'utilité première des équipements ou infrastructures à construire.

En outre, les grands projets produisent généralement des impacts favorables ou défavorables proportionnels à leur taille. Depuis 2003, la Banque mondiale oblige des évaluations d'impacts élaborées pour participer au financement des grands projets de développement, notamment sur les impacts sociaux (Broche & al. 2005). Malgré tout, la qualité de ces études varie énormément et celles-ci ont tendance à ramener tous les impacts à des enjeux techniques sur lesquels il est possible d'agir afin de les contrecarrer (Lianos & Karliuk 2014). De plus, la pertinence de réaliser les projets est très rarement remise en cause. En ce qui a trait au Port de Kribi, l'évaluation des impacts a été faite au début des années 2000, selon le canevas du ministère camerounais de l'Environnement, de la Protection de la nature et du Développement durable.

Dans le champ conceptuel, les impacts sociaux d'un grand projet peuvent être définis de manière large ou plus restreinte, selon les auteurs et les approches (André & al. 2020 : 206). L'approche technique de type « check list », systématique mais quelque peu simpliste, tend à classer les impacts sociaux comme s'attardant spécifiquement aux aspects du logement, de la santé ou de l'éducation. De façon plus large, les risques et les impacts sociaux peuvent être envisagés comme tout ce qui touche la vie des individus et des communautés (Bretesché & Gherardi 2018). Incidemment, ce type d'impacts serait inséparable de la dimension environnementale (Côté & al. 2017). Cette deuxième conception des impacts sociaux suggère une vision holistique des rapports entre l'humain et son milieu.

Relocalisations, représentations spatiales et conditions de vie

Tel que noté précédemment, l'un des impacts sociaux les plus significatifs, qui est récurrent dans différents contextes, est le déplacement de populations (Gellert & Lynch 2003). Ces déplacements peuvent être de type primaire (réinstallations planifiées) ou secondaire (à la suite de catastrophes ou de conflits), causant des pertes tangibles et intangibles dans les deux cas. Les représentations sociales, dont les représentations spatiales constituent une sous-catégorie, font partie des pertes intangibles. Plus précisément, une représentation sociale est une « [...] forme de savoir pratique reliant un sujet à un objet » (Jodelet, 1998 : 51). Dans la foulée, Abric (2016) affirme qu'une représentation est une forme de vision globale et unitaire d'un objet, mais aussi d'un sujet. Ainsi, cette représentation encadre la réalité, comme construction sociale (Berger et Luckmann, 2018), pour permettre une intégration à la fois des caractéristiques objectives de l'objet, des expériences antérieures du sujet, de son système d'attitudes et de normes.

Dans les études en géographie culturelle, voire en sociopsychologie de l'espace, le concept d'espace vécu est fréquemment mobilisé. On peut le définir comme « l'espace tel qu'il est perçu et pratiqué par les êtres qui y vivent » (Lévy et Lussault, 2013 : 340). L'espace vécu, terme proposé par Armand Frémont dans les années 1970 (1999), rejoint largement le concept de médiance promu depuis 1990 par Augustin Berque (2000). Dans les deux cas, le territoire de proximité auquel on réfère est façonné par des processus cognitifs et affectifs. Il comporte notamment des points d'ancrage en tant qu'éléments importants des représentations spatiales (Moquay, 2000; Ramadier 2003; Fournis, 2012). En conséquence, l'espace environnant le lieu de résidence est un territoire prégnant pour l'individu car il est marqué par des repères physiques et symboliques familiers. Ces points d'ancrage constitueraient le socle de l'identité des individus et des communautés. Or, les relocalisations désorganisent ce système, en particulier dans les sociétés paysannes.

Sur le plan cognitif, les individus perçoivent et se représentent l'espace à travers leurs sens, en particulier la vue, ainsi que par les mécanismes cognitifs se déroulant dans l'hippocampe (Denis 2016). Chacun détermine sa position dans le monde par rapport à son environnement immédiat, ce que Denis (2016) appelle un positionnement égocentrique. Dans la même veine, Moles & Rohmer (1998) parlent de l'espace géographique en termes de coquilles d'espace, soit un monde conçu par chaque individu sous le mode de sphères de relations qui partent de son propre corps jusqu'au vaste monde, en passant par le village, la région, le pays. Simard (2000) prolonge cette réflexion avec l'idée d'un système identitaire multiscalaire organisant le rapport au monde. Les relations des individus aux échelles géographiques se construiraient en fonction des sens interpellés. À ce chapitre, la maison et le village mobilisent plusieurs sens (la vue, l'ouïe, l'odorat, le touché, voire le goût) alors que le pays ou le monde constituent des espaces largement imaginaires parce que l'on en fait l'expérience indirectement, à travers des intermédiaires (livres, cartes, photos, etc.).

Sur le plan affectif, l'espace vécu n'est ni homogène ni neutre. Le côtoiement fréquent ou quotidien des lieux proches façonne les souvenirs et consolide les sentiments de familiarité et d'appartenance à travers un processus qualifié d'appropriation (Fischer 2011). La maison serait alors un espace de sociabilité primaire, d'intimité et de sécurité, donc un univers fortement chargé de sens, notamment la maison familiale d'origine (Varichon 2013). D'autres voient dans le logement un lieu inséparable de l'identité individuelle (Vignal 2005), quoique l'intensité de la mobilité au sein des sociétés modernes relativise cette assertion. Dans ce dernier cas, les lieux de résidence spécifiques sont remplacés par un attachement à des espaces génériques que l'on retrouve à plusieurs endroits, telles que les banlieues pavillonnaires nord-américaines (Feldman, 1996).

Au final, il convient de souligner que l'habitation et le quartier (ou le village, par extension) rejoignent de multiples besoins humains tels que définis par Maslow dans sa célèbre pyramide conçue en 1943. Cette pyramide établit une hiérarchie des besoins humains qui demeure intéressante malgré ses diverses critiques (Bridgman & al. 2019). Sans débattre ici de toute la thèse de Maslow, on doit reconnaître que la maison et le village s'imposent en tant que dispositifs physico-spatiaux qui répondent à toute une gamme de besoins physiologiques et psychologiques. D'ailleurs, Émile Durkheim a décrit le village un terreau où s'exprime l'entraide et une « solidarité mécanique » (Steiner, 2010). Dans un langage plus contemporain, on qualifierait cet espace de proximité de « ressource territoriale structurante » (Pecqueur, 2022). Les conséquences sociales des relocalisations sont donc fondamentalement néfastes, en particulier parce qu'elles ne sont pas désirées. Dans certains cas, les relocalisations peuvent même être vues comme s'apparentant à une violation des droits de l'Homme (Broche & al. 2005).

OBJECTIFS ET MÉTHODES DE RECHERCHE

Les objectifs de recherche

L'objectif général de cet article est d'analyser les impacts sociaux des grands projets sur les populations riveraines et, en l'occurrence, la relocalisation de villages. Plusieurs gouvernements africains entendent mettre sur pied des aménagements structurants visant à transformer leurs territoires dans les années à venir. La mise en œuvre de ces infrastructures imposantes a comme fondement de sortir les pays du « sous-développement » en créant des emplois, en favorisant l'urbanisation et en modernisant les modes de vie des populations. À l'opposé, ces grands projets sont souvent perçus par les communautés locales comme des corps étrangers aux effets potentiellement dévastateurs.

Plus précisément, l'interrogation spécifique orientant notre recherche est la suivante : Comment sont vécus les effets des grands projets par les communautés locales, notamment les relocalisations, en considérant l'importance du lieu de résidence sur les plans affectifs et identitaires ? Plus précisément, nos travaux cherchent à saisir les impacts du programme de relocalisation de villages associés à l'implantation du complexe industriel-portuaire de Kribi, tels que vécus par les populations locales. À cet égard, l'évaluation des impacts peut changer selon les catégories d'acteurs. Les experts évaluant les impacts auraient tendance à sous-estimer les effets ressentis par les populations en fonction d'une différence de valeurs et de postulats culturellement connotés (Di Maddaloni & Davis 2018).

Figure 1. Le port de Kribi au Cameroun en 2021



Source : Photographie des auteurs (2021)

Le port de Kribi : une étude de cas d'un grand projet

Le port de Kribi, un projet largement complété, est situé au sud de la Communauté urbaine du même nom, où l'on retrouvait environ 100 000 habitants en 2015 (Saha & Tchindjang 2019). Cette ville située en bordure du Golfe de Guinée est distante de 177 km de Douala, la capitale économique du pays qui accueille également des installations portuaires. La construction du port en eau profonde, à une trentaine de kilomètres au sud du noyau urbain, est un projet qui consiste en une reconfiguration du littoral et de la région avoisinante en zone industrialo-portuaire. Le port est composé de grandes sections dont le cœur est le site de Mboro/Lolabé, site réservé aux conteneurs, comme on peut le voir sur la photographie (Figure 1).

En accord avec l'orientation gouvernementale visant à accroître les investissements dans les infrastructures (République du Cameroun 2009), le site de Mboro/Lolabé a été doté d'une digue de protection et de quais polyvalents sur une emprise riveraine linéaire. L'ensemble de ces équipements portuaires repose sur des surfaces gagnées sur la mer par remblaiement. On observe également la minéralisation de plusieurs dizaines d'hectares sur les espaces adjacents. Incidemment, les réseaux de communication de la région sont profondément transformés par la construction d'une autoroute, de liens ferroviaires et d'oléoducs. Finalement, des communautés rurales localisées à proximité du site principal (Mboro/Lolabé) sont ou seront déplacées sur des sites de relocalisation situés à quelques kilomètres des villages actuels.

L'idée de construire un port en eau profonde à Kribi a été longuement murie. Cette possibilité a été évoquée par le gouvernement camerounais dès les années 1970. L'objectif était de promouvoir l'exploitation et l'exportation des nombreuses ressources (bois, fer, bauxite, gaz naturel, etc.) dont regorge le sud-est du Cameroun, une partie du pays étant peu développée. Il s'agissait également d'installer un *hub* logistique d'échanges de conteneurs, ceux-ci étant peu nombreux en Afrique (Miossec 2016). Le projet est réactualisé en 2008 dans le cadre de la politique de relance de l'économie nationale, le site de Mboro/Lolabé étant sélectionné au détriment de celui de Grand-Batanga. Les travaux du port en eau profonde de Kribi ont commencé formellement en 2012 (Port autonome de Kribi 2019) (Tableau 1).

Le projet est financé et opéré par le gouvernement camerounais et des partenaires étrangers, notamment chinois (Khan-Mohammad & Amougou 2020). En conséquence, plusieurs dizaines d'employés chinois ont travaillé sur le site durant la période de construction. Les

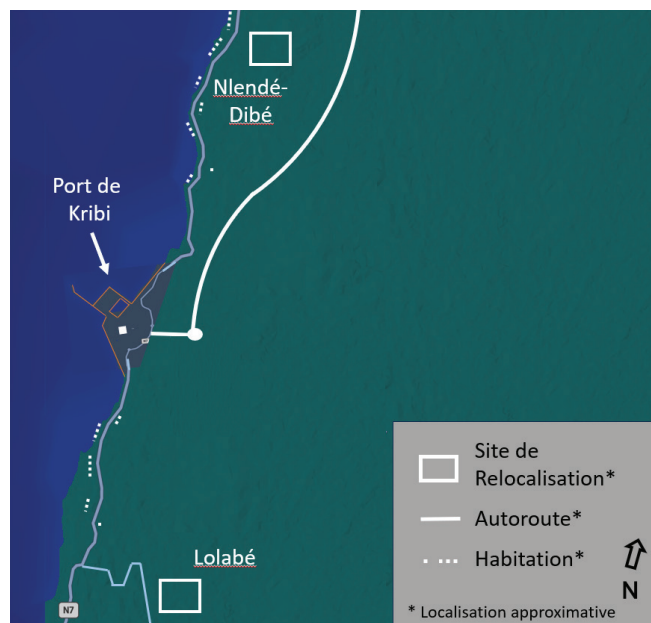
contributions de la Banque mondiale ont encouragé la réalisation d'une étude d'impact environnemental et d'un schéma d'aménagement global pour le site principal. De surcroît, la réaffectation de vastes espaces riverains et des terres localisées dans l'arrière-pays a obligé la mise en place d'un programme de relocalisation de villages et d'indemnisation. Dans le cadre de cette recherche, nous nous sommes concentrés sur le déroulement et les impacts de ce programme qui n'est pas complété au moment d'écrire ces lignes. Ce programme visait à libérer les espaces nécessaires au projet portuaire et à protéger les populations limitrophes des impacts environnementaux probables, tout en évitant de troubler la paix sociale.

Les méthodes de recherche

Dans le cadre de notre travail, nous avons mis à contribution diverses méthodes. Premièrement, il y a la recherche documentaire (références scientifiques, documents gouvernementaux, etc.). Deuxièmement, les visites de terrain ont permis de connaître l'état des lieux et de photographier différents sites. Troisièmement, nous avons administré des entrevues individuelles semi-dirigées et tenu des groupes de discussion en 2021 dans deux villages ciblés par le programme de relocalisation lié à l'aménagement du Port de Kribi, soit Lolabé et Nlendé-Dibé¹ (Figure 2). Nous avons aussi discuté avec des acteurs non-résidents (fonctionnaires, administrateurs du port, etc.) pour recueillir des informations de nature technique ou factuelle. Toutefois, leurs propos ont été cités à l'occasion afin d'illustrer les différences de perspectives entre les catégories d'acteurs engagées dans le projet.

L'échantillonnage des participants aux groupes de discussion s'est fait avec l'aide des chefs de villages, sur la base d'une volonté affirmée de respecter la diversité de genres et des catégories socioprofessionnelles. Dans le cas des entretiens individuels, l'échantillonnage s'est effectué de manière aléatoire, au fil des rencontres sur les sites villageois (T2). Cette dernière méthode est souvent désignée comme « technique de la boule de neige » a permis de rencontrer des individus aux profils variés (voir Tableau 3).

Figure 2. Les sites de relocalisation prévus près du port de Kribi



Source : Réalisation des auteurs, 2023 / GoogleEarth

Tableau 1. Les grandes dates liées à la réalisation du port de Kribi

Dates	Événement
1980	Première étude de faisabilité
1982	Deuxième étude de faisabilité pour la construction du Port
1985	Mise en veille du projet suite à la longue crise économique
2005	Troisième étude de faisabilité
2008	Décision d'aller de l'avant et création du Comité de pilotage et de suivi
2009	Détermination du site d'implantation des installations portuaires
2011	Choix d'une société chinoise pour la réalisation des travaux
2012	Début des travaux
2012-13	Mise en place du programme de relocalisation de villages et des indemnisations aux résidents
2018	Mise en service du Port

Source : Port autonome de Kribi, 2019. <http://www.cipk.cm/index.php/historique>

¹ Les interviewés de Nlendé-Dibé comprennent quelques résidents du hameau voisin de Bissobiliga, lesquels doivent théoriquement rejoindre le site de relocalisation Nlendé-Dibé.

Le niveau de saturation a rapidement été atteint, les réponses des participants étant assez similaires. De plus, les groupes de discussion tenus après les entretiens individuels ont démontré que les avis et les commentaires reçus étaient partagés par la majorité des résidents, voire l'ensemble de ceux-ci, dans les deux villages. C'est d'ailleurs ce qui explique que nous les présenterons d'un seul jet ici, plutôt que dans des sections distinctes.

Incidentement, la codification que l'on remarque à la fin des citations permet de préciser la provenance et le type d'entrevues tout en préservant l'anonymat des participants. Les entrevues individuelles ont été tenues dans les habitations ou sur la place publique, selon la volonté des interviewés. Toutefois, des passants sont occasionnellement intervenus en cours d'entrevues, constituant ainsi des entrevues dites partielles car leurs propos ont généralement porté sur un

nombre limité de questions. Les entretiens de ce type possèdent un code se terminant avec la lettre « p ». Les entrevues des non-résidents ont été généralement réalisées dans les bureaux de fonction.

Une grille d'entrevue comprenant une douzaine de questions ouvertes a été utilisée, tant pour les entrevues individuelles que pour les rencontres de groupes (Tableau 4). Les questions ont porté sur trois thèmes : le processus de relocalisation, l'appréciation du village actuel et l'appréciation du site du village projeté. Les rencontres sur une base individuelle ont duré entre 30 et 60 minutes, contre 90 à 120 minutes pour les groupes de discussion². Finalement, l'enquête a été entreprise à la suite de la délivrance d'un certificat éthique de l'Université d'attache des auteurs³.

LES IMPACTS SOCIAUX DU PORT DE KRIBI TELS QUE VÉCUS PAR LES POPULATIONS

Les réactions face à la construction du port et au processus de relocalisation

Tout d'abord, les entrevues ont fait ressortir de profondes insatisfactions par rapport au programme de relocalisation lié au port de Kribi, notamment en ce qui concerne le processus de concertation entre les parties prenantes. En effet, les populations auraient été davantage informées que consultées dans le processus. Au sujet des rares rencontres d'informations organisées dans les villages, un répondant mentionne : « Chaque fois que les gens posaient les questions sur comment ça va se passer, les gens du port répondaient sans nous donner de vraies et bonnes réponses. Souvent même, ils empêchaient [les participants] de parler ou les menaçaient » (IND-LL4).

Tableau 2. Le nombre et le type d'entrevues*

Types d'entrevues	Code	Nombre	Participants
Groupes	GD-LL ou GD-NDL	2	51
Individuelles / acteurs non-résidents	IND-ANR	9	9
Individuelles à Lolabé	IND-LL	10	10
Individuelles à Nlendé-Dibé	IND-NDL	11	11
Total	-	32	81

* Les interviewés de Nlendé-Dibé associés au hameau de Bissobiliga se voyaient attribuer un code finissant par B (exemple : IND-NDLB).

Tableau 3. Les caractéristiques des répondants aux entrevues individuelles

Site	Genre		Groupe d'âge			Occupation		
	H	F	20-40	41-60	61 +	Ménagère	Pêcheur /paysans	Autre*
Lolabé	6	4	7	2	1	4	3	3
Nlendé-Dibé	8	3	5	4	2	3	7	1
Non-résident	8	1	5	4	0	0	0	9
Total	22	8	17	10	3	7	10	13

*Commerçant, enseignant, fonctionnaire, gestionnaire du port (non-résident seulement), etc.

Tableau 4. La grille d'entrevue utilisée

Grands thèmes	Questions
Processus de relocalisation	1.1 Avez-vous obtenu de l'information officielle lors de rencontres organisées par les gestionnaires du port ou le Gouvernement ? 1.2 Avez-vous eu l'occasion de vous exprimer sur le port et les relocalisations avant, pendant ou après leurs mises en place ? 1.3 Étiez-vous d'accord avec la relocalisation du village ? 1.4 Avez-vous été compensé correctement pour la relocalisation ? 1.5 Comment avez-vous vécu le projet de relocalisation ?
Appréciation du village actuel	2.1 Combien d'années avez-vous vécu dans le village actuel ? 2.2 Êtes-vous attaché au village actuel ? 2.3 Votre habitation actuelle est-elle convenable ? 2.4 Les services comme l'accès à l'eau sont-ils convenables ? 2.5 Y a-t-il des caractéristiques du village qui vous tiennent à cœur ?
Appréciation du village projeté	3.1 Avez-vous emménagé dans le village projeté ? 3.2 Quel est votre avis sur le site et le projet de nouveau village ?

² Les rencontres individuelles se sont déroulées dans diverses langues, soit le français, le iyassa, le mabi et le mvae. Nous avons ensuite traduit les propos en français pour la rédaction des verbatim et de l'article.

³ Certificat numéro 2021-582.

La situation n'aurait pas évolué avec le temps: « Nous nous sommes rendu compte que le port de Kribi appartient à une certaine classe de personnes. Si alors vous êtes dans une autre catégorie, vos voix ne comptent pas » (IND-LL5).

De plus, l'avis relativement favorable des populations au départ s'est vite transformé en mécontentement à la suite des ratés des processus d'indemnisation et de relocalisation. Dans cette veine, une personne affirme ceci: « Oui, au départ nous étions très contents de l'arrivée du port, car on se disait que nos vies allaient changer. Nous aurions de nouvelles maisons modernes et du travail pour tout le monde. Mais à voir aujourd'hui ce qui se passe, je ne suis plus d'accord avec cette relocalisation ou alors l'arrivée du port » (IND-NLD5). Une autre personne interviewée renchérit à propos des promesses des autorités en disant: « Malheureusement, on vivait le rêve » (IND-LL9).

Par exemple, les promoteurs laissaient planer de fortes possibilités en matière d'emplois pendant les phases de construction et d'opération du port de Kribi. Un répondant mentionne à cet égard: « Nous étions surpris d'écouter sur les antennes de télévision que 75% des jeunes [de la région] occupait des postes stratégiques, ce qui est faux et très grave, car personne [du village] ne travaille, que ce soit les lyassa, les Mvae, Mabéa ou les Batanga » (GD-LL). Au fil du temps, les conséquences environnementales des travaux portuaires s'ajoutent, semble-t-il, aux retombées non réalisées en termes de développement: « Au départ on a accepté que le port arrive, on a cru que ce serait une aubaine mais à la fin, c'est une destruction, un malheur au regard des conséquences négatives » (GD-NLD). À Lolabé, on remarque une mobilisation des populations à la suite de frustrations: « Il y a eu des soulèvements qui ont entraîné l'arrêt des travaux » (IND-LL6).

On peut aussi voir un clivage entre les modes de réflexions des questionnaires et des politiques par rapport à celui des villageois. Selon un acteur non-résident: « La croissance démographique et économique du pays implique une forte augmentation des échanges extérieurs du Cameroun, par voie maritime. Le Cameroun se devait de disposer d'une infrastructure fiable et compétitive pour l'accueil des navires de fort tonnage » (IND-ANR1). Cette vision axée sur l'intérêt national peut se défendre. Toutefois, celle-ci tend assurément à réduire l'importance accordée aux avis et aux revendications des populations locales ainsi qu'aux impacts ressentis par celles-ci.

Par ailleurs, les indemnités découlant du programme de relocalisation paraissent avoir été accordées dans la plus grande confusion. Selon un villageois: « Nous n'avons pas été indemnisés normalement, ils nous donnaient de petites sommes d'argent, comme à des enfants » (IND-LL3). Un autre répondant a évoqué: « J'ai eu un peu d'argent, mais d'autres familles n'ont rien eu. Elles attendent encore. On ne sait pas quand elles seront payées » (IND-LL9). Toujours sur ce thème: « les indemnisations ont connu plusieurs problèmes, c'est-à-dire [que la démarche a été] entachée de fraudes, ce qui a [conduit] plusieurs personnes au tribunal criminel spécial de Yaoundé » (IND-NLD2).

Par rapport aux relocalisations, les populations des villages visés ont exprimé leurs craintes, voire leur désarroi, face à la perspective prochaine d'un déménagement: « Nous pleurons, nous sommes malheureux. On ne sait même pas quand nous quitterons [le village] » (IND-LL3). Entre autres, l'anxiété des populations paraît résulter du fait que les relocalisations n'ont pas encore eu lieu, après des années d'attente: « Pour ceux qui doivent être relocalisés, c'est un désordre total. La zone a été choisie et il y a eu du terrassement. L'État devait construire des maisons mais cela n'a jamais été fait » (IND-NLD8).

L'appréciation des villages actuels par les populations

Pour comprendre les réactions face aux relocalisations, il s'avère nécessaire de vérifier l'appréciation par les résidents des villages actuels. « Ici, il y a tout, je suis avec mes sœurs et frères, on se baigne à la mer, on pêche, je mange du bon poisson frais, on boit le matango [liquide blanc issu d'un palmier] » (IND-NLD5). D'autres témoignages abordent le rôle du village comme ressource territoriale: « Tout ce qu'il y a comme paysage, mode de vie et surtout [nous sommes] proches de la mer » (IND-NLD2). En plus de cela, les terres avoisinantes favorisent l'agriculture comme l'indique un participant non-résident: « Ils ont tout ici la nourriture, les racines, ils peuvent faire leurs champs et tendre leurs pièges » (IND-ANR5). La familiarité des lieux est aussi valorisée: « On connaît la disposition du village. Même avec les yeux fermés, je peux aller à la rivière, aller chez ma sœur, ma cousine, à l'église » (IND-NLB3).

En ce qui a trait à l'enracinement des populations, voici quelques propos représentatifs: « Je suis dans ce village depuis ma naissance. J'ai grandi ici, mon père, mes grands-parents et nos ancêtres sont enterrés ici. Nous tous ici formons une seule famille, tous sont mes cousins, cousines, nièces, neveux, tantes et oncles » (IND-NLD2). Cet attachement comporte des dimensions symboliques: « Nos cordons ombilicaux sont [enterrés] ici. Il sera difficile pour nous de nous séparer de ce lieu porteur de notre sang et de souvenirs » (GD-LL). Il semble même que certains ne sauraient se définir sans leur village: « Mon village, c'est ma vie. Il détermine ma personne car tout ce que je fais provient d'ici » (IND-LL5). Ces commentaires nous semblent révélateurs au regard de notre cadre d'analyse.

Dans la même veine, notons que ces populations se révèlent particulièrement attachées à leur maison: « Nous n'avons pas déménagé. Donc, nous occupons toujours nos maisons, elles sont confortables. La preuve est que nous ne nous plaignons pas. Nous nous sentons bien ici dans notre village, dans nos maisons, chacun avec sa famille » (GD-NLD). La maison s'affiche également comme un lieu sûr: « J'aime bien notre maison. Quand je suis ici, je me sens en sécurité » (IND-LL4). Ce lieu évoquerait des souvenirs heureux: « Je me suis mariée dans cette maison. J'ai eu mon premier fils ici » (IND-NLM2P). Il s'agit souvent de maisons ancestrales.

Les attributs architecturaux des maisons présenteraient des avantages même s'il ne s'agit pas de bâtiments modernes érigés selon des normes strictes: « Notre maison en terre battue conserve la fraîcheur en tout temps durant la saison sèche. [De plus,] Je ne loue pas. Aucun bailleur ou propriétaire ne viendra me tendre la main à la fin du mois pour me réclamer l'argent du loyer » (IND-LL3). Sur le même élément, un autre participant corrobore: Le soir, on se retrouve autour du feu, lors de la période de récolte de maïs, on grille ceux-ci au feu » (IND-NLD5). Il faut savoir que les maisons actuelles sont espacées et entourées d'arbres, ce qui permet aux ménages d'avoir des animaux de basse-cour.

Contrairement aux sites de relocalisation, où l'eau se présente comme une denrée rare, les communautés des villages actuels ont plusieurs sources d'eau avec lesquelles elles ont des relations quasi-symbiotiques: « Nous avons été élevés dans l'eau de rivières et de marigot. Nous sommes habitués à l'eau de source. Si on buvait l'eau [de la rivière] Tanguy elle provoquerait les maux de ventre » (IND-LL2). Cependant, « depuis que les travaux du port ont commencé, cette eau n'est plus potable, car ils l'ont troublé. Elle est boueuse. À la voir, elle ne donne plus le goût de la boire » (IND-NLB6). « Toutes ces rivières sont en train de s'assécher à cause des travaux que les Chinois font dans la forêt » (GD-LL). Il faut préciser ici que le village actuel de Lolabé, localisé très près du port, a été particulièrement affecté par les travaux de déblaiement.

Figure 3. Le site de relocalisation prévu pour Lolabé



Source : Photographie des auteurs (2021)

L'appréciation des villages projetés par les populations

Au regard des avis et des commentaires recueillis, nous réalisons rapidement que les populations ont refusé de déménager sur les sites prévus de relocalisation. Écoutons les propos d'un participant au groupe de discussion de Nlendé-Dibé : « Le site est vierge. Nous ne savons pas quel est l'avenir de ce site-là. Plus le temps passe, plus on a tendance à l'oublier. Nous attendons que le gouvernement nous dise ce qu'il y a lieu de faire » (GD-NL). Du côté de Lalobé, on souligne que « le site est abandonné. Il est en pleine forêt et l'érosion le détériore. Comment irons-nous y habiter ? Aucune structure n'est prête pour nous accueillir » (GD-LL). Un interviewé a ajouté : « Nous ne pouvons pas parler de nouveau village. Tous les poteaux électriques et les fils sont tombés par terre » (IND-NLB6). La photographie du site de relocalisation de Lolabé illustre bien le caractère inachevé des villages projetés (Figure 3).

En outre, il semble y avoir eu un malentendu entre les populations locales et les autorités sur les indemnisations et la reconstruction des villages. Selon un répondant, « Ils sont venus déposer les parpaings sur les parcelles de 1500 m². On ne sait pas où est la parcelle de qui ? Tout est en désordre. On ne comprend rien. Rien n'est aménagé là-bas » (IND-LL4P). Un intervenant non-résident répondra indirectement : « Ailleurs, où l'on a construit les grands projets, on n'a pas donné de l'argent aux populations, mais plutôt des logements. Ici, c'est le contraire, on leur a donné de l'argent et du matériel pour construire et de l'espace [mais] personne ne veut quitter [les villages actuels] » (IND-ANR2P).

Les populations paraissent divisées sur ce qui se passera dans l'avenir : « Je ne peux pas parler de relocalisation car on n'a jamais déménagé. C'est une question que les gens n'aiment pas aborder ici au village, surtout qu'on ne voit pas ce que le port nous apporte » (IND-NLB3). Un autre avis va dans la même direction : « Le matériel de construction est trop cher aujourd'hui ! L'argent que l'on avait reçu avait servi pour envoyer nos enfants à l'école cette année-là. L'argent est fini, nous ne pouvons pas aller au lieu de recasement [relocalisation] » (IND-NLB6P). Ce comportement est critiqué par un acteur non-résident : « Ils ont dépensé tout leur argent et ils revendiquent encore d'autres sommes ! » (IND-ANR5P).

À l'opposé, des répondants laissent entendre que si le gouvernement achève la construction des nouveaux villages et offre des services, ils les rejoindront : « Si des enseignants étaient affectés à l'école construite, nous serions allés habiter là-bas » (GD-LL). Un autre participant rappelle l'importance des services publics : « Il n'y a rien là-bas, pas d'hôpital, pas d'église, encore moins le marché. S'il arrive

que nous allions là-bas, qu'allons-nous manger ? » (IND-LL7). Nous remarquons aussi des réticences face aux nouveaux équipements : « Depuis que le port est arrivé, ils nous ont donné deux forages, mais moi je préfère l'eau de la rivière. Celle des forages, il faut la pomper, en plus, elle a une odeur qui ne me plaît pas (IND-NLD7) ».

DISCUSSION DES RÉSULTATS

Notre étude a permis de mesurer les effets d'un grand projet d'infrastructure, à travers les yeux des résidents qui en vivent les impacts au jour le jour. Au terme de cet exercice, il convient de conclure que le programme de relocalisation n'a pas atteint les résultats escomptés. Les problèmes de communications entre les parties prenantes, le fort attachement de résidents à leur milieu de vie, la saga des indemnisations et l'aménagement incomplet des sites de relocalisation en sont les principales causes. Plus globalement, l'approche du développement qui est sous-jacente au projet s'avère problématique à plusieurs égards. À ce sujet, des mécanismes de suivi plus soutenus auraient probablement permis de maintenir les liens de confiance entre les acteurs, ce qui est indispensable à l'avancement de grands projets, comme l'ont déjà indiqué Cerić & al. (2021).

Pour les populations de Lolabé et de Nlendé-Dibé, le projet du port de Kribi et les aménagements parallèles sont venus bouleverser complètement leur mode de vie. Il s'agit d'un véritable choc culturel, si notre lecture des entretiens est correcte. Les populations ont exprimé leur incompréhension et leur désarroi face à l'ampleur des changements qui les affectent, en dépit de leur capacité de résilience. De toute évidence, le programme de relocalisation des villages cherche principalement à libérer les espaces utiles au projet industrialo-portuaire en déplaçant les obstacles au développement, soit les populations locales. D'ailleurs, celles-ci n'ont jamais véritablement eu à se prononcer sur la mise en place ou non du projet. On les a plutôt informées de l'arrivée prochaine d'un immense chantier et du sort qui leur était réservé. Conjugué aux problèmes de suivi, cela a limité l'acceptabilité sociale si importante pour la réussite des projets (Battelier 2016).

Au vu de nos enquêtes et analyses, le principe du lien fort et de l'attachement au lieu de résidence présent dans la littérature semble se confirmer. Les relocalisations de villages ou de quartiers apportent toujours de lourdes conséquences sur les populations concernées. Dans cette perspective, il eut été approprié selon nous de construire les nouveaux villages selon un modèle générique, dans la foulée des recherches de Feldman (1996) sur les points d'ancrage et la mobilité résidentielle. Ceux-ci devraient être situés plus proche des cours d'eau, sur des sites pourvus d'arbres et dotés d'un lotissement moins cartésien. De plus, l'architecture vernaculaire n'a pas été considérée, par exemple pour ce qui est des matériaux de construction. Dans l'ensemble, l'érection de villages sur des plateaux déboisés, qui sont vite soumis à l'érosion, apparaît comme incongrue et peu invitante aux habitants potentiels.

À côté de la maison traditionnelle, les rapports à la nature, en général, et à l'eau, en particulier, sont des repères culturels fondamentaux, du moins dans les secteurs ruraux de la région de Kribi. La destruction de boisés pour installer des entrepôts, des équipements ou des infrastructures est perçue comme une offense à la nature, voire aux dieux. Il en va de même pour la spoliation des cours d'eau, une composante géographique au centre de la vie des communautés. Cette dimension sensible n'est évidemment pas intégrée à la « liste d'épicerie » des études d'impacts sur l'environnement et dans les actions et les décisions des gestionnaires de grands projets. Cette situation questionne sérieusement les valeurs sous-jacentes à la culture de l'évaluation d'impacts, culture d'expertise produite par et pour les sociétés du Nord comme l'ont fait remarquer Lianos & Karliuk (2014).

CONCLUSION

De manière générale, l'expansion de l'économie de marché, axée pour une part sur les grands projets, a souvent été critiquée. On peut y voir une certaine forme de violence pour les populations soumises aux transformations tous azimuts. Le développement se dévoile alors comme un phénomène exogène dans plusieurs milieux. Rist (2015) va jusqu'à remettre en cause le concept de développement, «une religion moderne». Celui-ci affirme que l'évolution progressive des sociétés doit être revalorisée. Les sociétés traditionnelles seraient «moins performantes» en termes de productivité et d'innovation, selon l'idéologie de la modernité. Mais le problème est peut-être davantage une question de définition du développement. Dans cette optique, il conviendrait de mettre de l'avant une approche d'intervention plus holistique qui ne confond pas croissance et développement.

Le déploiement de grands projets comme le port de Kribi donne l'impression que les autorités et les gestionnaires sont prêts à sacrifier des populations sur l'autel de la croissance économique capitaliste, plutôt que d'initier un véritable développement. Ce capitalisme à tout crin laisse présager un enrichissement de certains groupes plutôt qu'un développement généralisé de l'économie et un mieux-être pour l'ensemble de la population du pays. En somme, le vécu des impacts sociaux associés au port de Kribi met en lumière le dilemme économique de plusieurs pays africains : adopter la voie rapide des grands projets issus du marché, au risque d'introduire de fortes inégalités sociales et de modifier les équilibres environnementaux, ou implanter patiemment un développement territoriale durable à coups de petits projets qui respectent davantage les populations en place. Évidemment, un tel développement est moins rentable politiquement qu'un projet à haute visibilité. De surcroît, il exige une stabilité des facteurs sociopolitique et économique nationaux sur la moyenne et la longue durée.

Les prochaines phases du complexe industrialo-portuaire de Kribi prévoient une réorganisation complète du territoire régional. Qu'arrivera-t-il aux populations qui ne se sont pas encore relocalisées ? Seront-elles expropriées par la force ? Devront-elles vivre sur des sites de relocalisation inadaptés à leurs besoins et pratiques ? Par ailleurs, les aménagements planifiés (parc industriels, routes, emprises énergétiques, villes nouvelles, etc.) sont d'une telle ampleur que les sites de relocalisation pourraient s'avérer eux-mêmes un obstacle aux futurs travaux sur le terrain. Devra-t-on alors penser à une seconde relocalisation ? Quoiqu'il adienne, on peut malheureusement parier sur le fait que le sort de quelques centaines de villageois, voire quelques milliers, aura peu de poids dans les décisions concernant un projet gigantesque perçu comme stratégique par les autorités camerounaises et les milieux d'affaires.

BIBLIOGRAPHIE

Abric, J.-C. (2016). *Pratiques sociales et représentations*, Paris: Presses universitaires de France.

Amougou, G. (2020). *La Chine et le politiques d'émergence au Cameroun : le cas du projet de construction du port de Kribi*, CEFIR, Document de recherche, 8: 1-22.

André, P., Lanmafankpotin, G., Revéret, J.-P. & Yonkeu, S. (2020). *L'évaluation des impacts sur l'environnement : processus, acteurs et pratique pour un développement durable*, Montréal: Presses Internationales Polytechnique.

Arcand, P. (2016). Le chantier sur l'acceptabilité sociale: une démarche innovante tournée vers l'avenir, *Éthique publique*, 18(1). <http://journals.openedition.org/ethiquepublique/2428>.

Batellier, P. (2016). Acceptabilité sociale des grands projets à fort impact socio-environnemental au Québec: définitions et postulats, *Vertigo*, 16(1) <https://doi.org/10.4000/vertigo.16920>.

Benko, G., (2008). La géographie économique: un siècle d'histoire, *Annales de géographie*, 664(6): 23-49.

Berger, P. et Luckmann, T. (2018). *La construction sociale de la réalité*, Paris: Armand Colin.

Berque, A. (2000). *Médiance. De milieux en paysages* (2^e éd.), Paris: Belin.

Bretesché, S. & Gherardi, A. (2018). Pour une approche culturaliste du risque environnemental: L'exemple des mines d'uranium, *Développement durable et territoires*, 9(3). <https://journals.openedition.org/developpementdurable/12624>.

Bridgman, T., Cummings, S. & Ballard, J. (2019). Who built Maslow's pyramid? A history of a famous symbol, *Academy of Management Learning and Education*, 18(1): 81-98.

Broche, K., Capron, M. & Quairel-Lanoizelle, F. (2005). Grands projets et exercice de la responsabilité globale: les études d'impacts sociaux, *Revue Management et Avenir*, 3(1): 121-151.

Cerić, A., Vukomanović, M., Ivić, I. & Kolarić, S. (2021). Trust in mega-projects: A comprehensive literature review, *International Journal of Project Management*, 39(4): 25-338.

Côté, G., Waaub, J.-P. & Mareschal, B. (2017). L'évaluation d'impact environnemental et social en péril, *Vertigo*, 17(3).

Delphine, D., Witte, P. & Spit, T. (2019). Megaprojects. An Anatomy of Perception, *The Planning Review*, 55(2): 63-77.

Denis, M. (2016). *Petit traité de l'espace. Un parcours pluridisciplinaire*, Paris: Mardaga, 328 p.

Di Maddaloni, F. & Davis, K. (2018). Project manager's perception of the local communities' stakeholder in megaprojects, *International Journal of Project Management*, 36(3). 10.1016/j.ijproman.2017.11.003.

Feldman, R. M. (1996). Constancy and Change in Attachments to Types of Settlements, *Environment and Behavior*, 28(4): 419-445.

Fischer, G.-N. (2011). *Psychologie sociale de l'environnement*, Paris: Dunod.

Flyvbjerg, B., 2014. What you should Know about Megaprojects and Why: An Overview, *Project Management Journal*, 45(2): 6-19.

Fournis, Y. (2012). Penser la ruralité et son développement au GRIDEQ entre 1970 et 2000: du mouvement social localisé à la construction symbolique des communautés territoriales, *Cahiers de géographie du Québec*, 56(157): 153-172.

Frémont, A. (1999). *La région, espace vécu* (2^e éd.), Paris Flammarion.

Gellert, P. K. & Lynch, B. (2003). Les mégaprojets, sources de déplacements, *Revue internationale des sciences sociales*, 175(1): 17-28.

Gumuchian, H. et Marois, C. (2000). *Initiation à la recherche en géographie. Aménagement, développement territorial, environnement*, Montréal: Presses de l'Université de Montréal.

Ika, L. (2014). Les grands projets: trop grands pour réussir, *Organisations et territoires*, 23(3): 15-23.

Ika, L. & Munro, L. T. (2022). Tackling grand challenges with projects: Five insights and a research agenda for project management theory and practice, *International Journal of Project Management*, 40(6): 601-607.

Jean, B. (2008). «Le développement territorial: une discipline scientifique émergente», dans Massicotte, G. (Eds). *Sciences du territoire: Perspective québécoises*, Québec, Presse de l'Université du Québec: 283-314.

Jodelet, D. (1998). *Les représentations sociales*, Paris : Presses universitaires de France.

Lévy, J. (1999). *Le tournant géographique. Penser l'espace pour lire le monde*, Paris : Bélin.

Khan-Mohammad, G. & Amougou, G. (2020). Industrie et développement au Cameroun : les dynamiques d'un État dans l'émergence, *Critique internationale*, 89(4) : 53-74.

Lianos, I. & Karliuk, M. (2014). L'émergence de l'étude d'impact comme norme de gouvernance en Europe, *Revue française d'administration publique*, 149(1) : 5-27.

Mel, T., Bolou, G. A. & Gouamene, D.-C. (2020). Le barrage hydroélectrique de Kossou : cinquante ans après, quelle contribution à la modernisation de la localité de Kossou ?, *Revue ivoirienne de géographie des savanes*, 8 :292-308.

Miossec, J.-M. (2016). *Le conteneur et la nouvelle géographie des océans et des rivages de la mer. Dans le sillage de la CMA-CGM*, Paris : L'Harmattan.

Moles, A. & Rohmer, E. (1998). *Psychosociologie de l'espace*, Paris : L'Harmattan.

Moquay, P. (2000). « L'attachement à la région. Les liens entre l'individu et le territoire », dans Potvin, M., Fournier, B. et Couture, Y. (Eds). *L'individu et le citoyen dans la société moderne*, Montréal : Presses de l'Université de Montréal, 49-65.

Morin, D. (2017). « Le BAEQ, la légende et l'esprit du développement régional québécois », dans H. Bérubé & S. Savard (Eds). *Pouvoir et territoire au Québec depuis 1850*, Québec : Septentrion, 265-309.

Pecqueur, B. (2022). La ressource territoriale, une opportunité pour le développement local dans les Suds, *The Journal of Rural and Community Development*, 17(2) : 41-53.

Port autonome de Kribi (2019). *Historique du Port de Kribi*. <https://www.pak.cm/fr/content/historique-du-port-de-kribi>.

Ramadier, T. (2003). « Les représentations cognitives de l'espace : modèles, méthodes et utilité », Dans G. Moser & K. Weiss (Eds), *Espaces de vie. Aspects de la relation homme-environnement*, Paris : Armand Colin, 177-200.

République du Cameroun (2009). *Cameroun Vision 2035*. Ministère de l'économie, de la planification et de l'aménagement du territoire. <https://faolex.fao.org/docs/pdf/cmr145894.pdf>.

Rist, G. (2015). *Le développement. Histoire d'une croyance occidentale*, Paris : Presse de Sciences Po.

Saha, F. & Tchindjang, M. (2019). « Dynamiques spatiales de la ville de Kribi : facteurs et conséquences », Dans M. Tchindjang, B. Steck & A. Bopda (Eds), *Construire la ville portuaire de demain en Afrique atlantique*, Caen : Éditions EMS, 148-164

Simard, M. (2000). Communautés locales et espace-monde : Les processus identitaires de la postmodernité, *Géographie et cultures*, 36 : 3-20.

Steiner, P. (2010). *La sociologie de Durkheim*, Paris : La Découverte.

Tardif, C., Klein, J.-L. & Lévesque, B. (2002). *Le développement régional aux États-Unis et en Europe : Neuf études de cas*, Les Cahiers de l'ARUC en économie sociale, no. R-01-2002.

Torre, A. (2018). Développement territorial et relations de proximité, *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, 2018(5-6) : 1043-1075.

Torre-Schaub, M. (2012). « Quelques apports à l'étude de la notion de justice environnementale », dans C. Cournil & C. Colard-Fabregoule (Eds), *Changements environnementaux globaux et droits de l'homme*, Bruxelles : Bruylant, 69-87.

Varichon, L. (2013). Réflexion psychologique sur l'espace : ces espaces qui construisent, révèlent, soignent et éduquent, *Le Sociographe*, 4(44) : 83-90.

Vignal, C. (2005). Logiques professionnelles et logiques familiales : une articulation contrainte par la délocalisation de l'emploi, *Sociologie du travail*, 47(2) : 153-169.