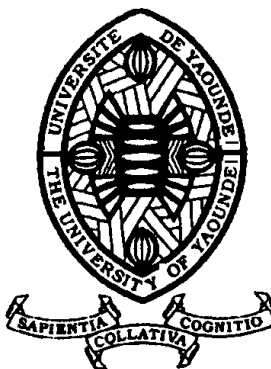


UNIVERSITÉ DE YAOUNDÉ I

CENTRE DE RECHERCHE ET DE
FORMATION DOCTORALE EN SCIENCES
HUMAINES, SOCIALES ET ÉDUCATIVES

UNITÉ DE RECHERCHE ET DE FORMATION
DOCTORALE EN SCIENCES DE
L'ÉDUCATION ET INGÉNIÉRIE ÉDUCATIVE



THE UNIVERSITY OF YAOUNDE I

POST GRADUATE SCHOOL FOR
THE SOCIAL AND EDUCATIONAL
SCIENCES

DOCTORAL RESEARCH UNIT FOR
EDUCATIONAL SCIENCES AND
EDUCATIONAL ENGINEERING

Kribi et la problématique du développement urbain durable à l'aune du complexe industrialo-portuaire : Une étude sous le prisme de l'action communautaire.

Thèse présentée et soutenue publiquement le 13 février 2025 en vue de l'obtention du
Doctorat/Ph.D en Sciences de l'Éducation.

Option : Intervention et action communautaire.

Par

MANDENG Guy Armand

Jury:

Président : MBEDE Raymond, Professeur, Université de Yaoundé I

Rapporteur : MBAHA Joseph Pascal, Professeur, Université de Douala

Membres : BIAKOLO KOMO Dominique, Professeur, Université de Yaoundé I
NGADJIFNA Charles, Maître de Conférences, Université de Douala
MEDIEBOU CHINDJI Rose, Maître de Conférences, Université de Yaoundé I



Mars 2025

AVERTISSEMENT

Ce document est le fruit d'un long travail approuvé par le jury de soutenance et mis à disposition de l'ensemble de la communauté universitaire élargie.

Il est soumis à la propriété intellectuelle de l'auteur. Ceci implique une obligation de citation et de référencement lors de l'utilisation de ce document.

Par ailleurs, le Centre de Recherche et de Formation Doctorale en Sciences Humaines, Sociales et Educatives de l'Université de Yaoundé I n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans cette thèse ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leur auteur.

À

Ma grand-mère

Charlotte NGO BIYA

Dont les prières, les conseils et l'éducation familiale ont grandement contribué à mon parcours.

Feue ma mère

Thérèse Odette NGO MANDENG

Qui a pleinement joué son rôle de « mère célibataire » le temps d'une vie ; en cultivant en moi les valeurs d'humilité, de patience, de persévérance et la bonne graine de l'éducation.

Feu mon oncle

Luc L'Avenir MANDENG

Parti trop tôt, il nourrissait l'espoir de me voir atteindre la plus haute marche du cursus universitaire.

REMERCIEMENTS

L'aboutissement de ce travail n'aurait pas été possible sans l'aide et le support d'un grand nombre de personnes qu'il convient de remercier ici.

Nous témoignons prioritairement notre gratitude et reconnaissance à l'endroit du Professeur Joseph Pascal MBAHA qui a bien voulu diriger ce travail, et nous a ainsi permis de participer à la réflexion sur le développement durable des villes en rapport avec l'avènement des projets structurants au Cameroun.

Une reconnaissance particulière au professeur émérite Raymond MBEDE qui a guidé nos premiers pas dans la recherche.

Nous voulons également remercier le Docteur Esaïe Frédéric SONG qui nous a toujours été d'un apport pertinent depuis nos travaux de Master.

Remerciements au professeur Henri Rodrigue NJENGOUE NGAMALEU pour avoir mis à notre disposition l'ouvrage qui a inspiré une grande partie de cette thèse.

Nous remercions en même temps Monsieur Paul MBANGA et son épouse Charlotte MANDENG qui nous ont adopté dès notre jeune âge et qui nous ont toujours soutenu de toutes les façons possibles.

Sur le terrain, l'accès à l'information n'a pas toujours été facile. Nous sommes donc reconnaissant à la famille Salomon BIDJA BI MBOUH et à tous les participants, qui ont accepté de nous fournir les informations nécessaires à la réalisation de ce travail.

Nous sommes par ailleurs reconnaissant à l'ensemble des membres de notre famille pour leurs multiples soutiens.

Pour leur aide multiforme, nous témoignons notre reconnaissance fraternelle à tous nos amis et camarades, particulièrement : André TONYE NKOT, Bonaventure LIAPOMO GUEMOGNE, Germaine PANDOUNKE NOM, Aser Martine MAGNE MBOBDA, Pierre LEVODO.

Nous remercions finalement toutes les personnes qui n'ont pas pu être nommément citées ici, mais qui ont contribué, de près ou de loin, à la réalisation de ce travail.

RESUME

Sous l'angle de l'action communautaire, cette recherche examine l'impact du complexe industrialo-portuaire en tant que projet structurant sur le développement urbain durable de la ville de Kribi. Elle se situe dans un contexte où les retombées des « projets structurants » sur la qualité de vie et le cadre de vie des communautés camerounaises sont de plus en plus questionnées. En effet, bien que les infrastructures soient souvent perçues comme des leviers du développement territorial (BAD, 2018 ; Calmette & Bontems, 2019, etc.), leur impact positif n'est pas systématique et les investissements ne garantissent pas toujours les résultats escomptés (Courcier, 2008 ; De Lara, 2012 ; etc.). Le cas du complexe industrialo-portuaire de Kribi, malgré les espoirs qu'il suscite, illustre parfaitement cette complexité, en soulevant des interrogations légitimes sur son réel impact sur le développement urbain durable de la ville. Cette complexité suscite la question centrale de notre recherche : quel est l'impact du complexe industrialo-portuaire, en tant que projet structurant, sur le développement urbain durable de la ville de Kribi ? Nous partons de l'hypothèse que l'implantation du complexe industrialo-portuaire en tant que projet structurant a un impact positif sur le développement urbain durable de la ville de Kribi.

L'étude prend appui sur un cadre théorique et conceptuel porté par l'action communautaire et particulièrement son approche de développement local. Elle s'est adossée sur une méthodologie qui a privilégié la combinaison des approches quantitative et qualitative associant le questionnaire et le guide d'entretien comme outils de collecte. L'analyse de contenu, les analyses descriptive et inférentielle mettent en lumière des changements significatifs sur le développement urbain durable de Kribi suite à l'établissement du complexe industrialo-portuaire affectant les aspects économiques, sociaux, environnementaux et la gouvernance. Des recommandations sont formulées pour une gestion plus durable et équilibrée de l'urbanisation associée à l'activité portuaire. Nous considérons comme essentielle l'appropriation territoriale du complexe industrialo portuaire et la conciliation des perspectives et des stratégies d'acteurs autour de cette infrastructure selon une approche territoriale intégrée. A notre sens, c'est ce processus prôné en action communautaire qui aidera à réaliser le dessein d'un développement urbain durable dans cette ville en pleine évolution à l'aune du complexe industrialo-portuaire.

Mots clés : développement urbain durable, complexe industrialo-portuaire, action communautaire, développement local, approche territoriale intégrée.

ABSTRACT

From a community-based action perspective, this research examines the impact of the industrial-port complex as a structuring project on the sustainable urban development of the city of Kribi. It is set within a context where the benefits of “structuring projects” on the quality of life and living environment of Cameroonian communities are increasingly questioned. Indeed, although infrastructures are often perceived as levers for territorial development (BAD, 2018; Calmette & Bontems, 2019, etc.), their positive impact is not systematic and investments do not always guarantee the expected results (Courcier, 2008; De Lara, 2012, etc.). The case of the industrial-port complex, despite the hopes it raises, perfectly illustrates this complexity, raising legitimate questions about its actual impact on the sustainable urban development of the city. This complexity leads to the central question of our research: what is the impact of the industrial-port complex, as a structuring project, on the sustainable urban development of the city of Kribi? We hypothesize that the implementation of the industrial-port complex as a structuring project has a positive impact on the sustainable urban development of the city of Kribi.

The study is based on a theoretical and conceptual framework informed by community-based action, and particularly its local development approach. It relied on a methodology that favored the combination of quantitative and qualitative approaches, using questionnaires and interview guides as data collection tools. Content analysis, descriptive, and inferential analyses highlight significant changes in the sustainable urban development of Kribi following the establishment of the industrial-port complex, affecting economic, social, environmental, and governance aspects. Recommendations are formulated for a more sustainable and balanced management of urbanization associated with port activity. We consider the territorial appropriation of the industrial-port complex and the conciliation of stakeholder perspectives and strategies around this infrastructure, according to an integrated territorial approach, as essential. In our view, it is this process advocated in community-based action that will help achieve the goal of sustainable urban development in this rapidly evolving city in the context of the industrial-port complex.

Key words: sustainable urban development, industrial-port complex, community action, local development, integrated territorial approach.

SOMMAIRE

AVERTISSEMENT	ii
DEDICACE	iii
REMERCIEMENTS	iv
RESUME	v
ABSTRACT	vi
SOMMAIRE.....	vii
LISTE DES SIGLES & ACRONYMES	viii
LISTE DES TABLEAUX.....	x
LISTE DES FIGURES	xiii
INTRODUCTION GENERALE	1
PARTIE I : COMPLEXE INDUSTRIALO-PORTUAIRE ET DEVELOPPEMENT URBAIN DURABLE : FONDEMENTS CONCEPTUELS ET THEORIQUES.....	31
CHAPITRE 1 : INFRASTRUCTURES, EFFET STRUCTURANT ET DEVELOPPEMENT AU CAMEROUN.....	32
CHAPITRE 2 : DU DEVELOPPEMENT URBAIN DURABLE	80
CHAPITRE 3 : CONCEPTS ET THEORIES PERTINENTS DE L’ETUDE.....	131
PARTIE II : CADRE D’EVALUATION DU DEVELOPPEMENT URBAIN DURABLE A KRIBI EN LIEN AVEC LE COMPLEXE INDUSTRIALO-PORTUAIRE	174
CHAPITRE 4 : METHODOLOGIE DE L’ETUDE.....	175
CHAPITRE 5 : PRESENTATION DES RESULTATS	223
CHAPITRE 6 : TESTS D’HYPOTHESES, INTERPRETATION ET DISCUSSION DES RESULTATS.....	270
CONCLUSION GENERALE	318
REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES.....	323
GLOSSAIRE	346
INDEX DES AUTEURS	348
INDEX TERMINOLOGIQUE	353
ANNEXES	355
TABLE DES MATIERES.....	365

LISTE DES SIGLES & ACRONYMES

AFD	Agence Française de Développement
AGNU	Assemblée Générale des Nations Unies
ATI	Approche Territoriale Intégrée
CC	Coefficient de Contingence
CGLU	Cités et Gouvernements Locaux Unis
CIED	Commission Internationale pour l'Environnement et le Développement
CIP	Complexe Industriale-Portuaire
CIPK	Complexe Industriale-Portuaire de Kribi
CNUED	Conférence des Nations Unies sur l'Environnement et le Développement
CSPro	Census and Survey Processing System
CTD	Collectivités Territoriales Décentralisées
CUK	Communauté Urbaine de Kribi
DSCE	Document de Stratégie pour la Croissance et l'Emploi
EIES	Etude d'Impact Environnemental et Social
FRAPRU	Front d'Action Populaire en Réaménagement Urbain
Ha	Hypothèse alternative
Ho	Hypothèse nulle
MAGZI	Mission d'Aménagement et de Gestion des Zones Industrielles
MINDAF	Ministère des Domaines et des Affaires Foncières
MINDDEVEL	Ministère de la Décentralisation et du Développement Local
MINDUH	Ministère de l'Habitat et du Développement urbain
MINEPAT	Ministère de l'Économie, de la Planification et de l'Aménagement du Territoire

MINEPDED	Ministère de l’Environnement, de la Protection de la Nature et du Développement Durable
OCDE	Organisation de Coopération et de Développement Economique
ODD	Objectifs du Développement Durable
OMD	Objectifs du Millénaire pour le Développement
ONG	Organisation Non Gouvernementale
ONU-Habitat	Programme des Nations Unies pour les établissements humains
PDUK	Plan Directeur d’Urbanisme de Kribi
PGES	Plan de Gestion Environnementale et Sociale
PNUD	Programme des Nations Unies pour le Développement
RUI	Revitalisation Urbaine Intégrée
SND	Stratégie Nationale de Développement
SPSS	Statistical Package for Social Sciences
VD	Variable Dépendante
VI	Variable Indépendante

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Répartition du réseau routier (en km) par catégories de routes et selon leur état en 2019	40
Tableau 2 : Enjeux majeurs et risques liés à la construction du complexe industrialo-portuaire de Kribi	57
Tableau 3 : Récapitulatif des hypothèses, modalités et indicateurs.....	189
Tableau 4: Croisement de l'âge et du sexe des répondants	201
Tableau 5 : Statut matrimonial des enquêtés selon le sexe	202
Tableau 6 : Statut socioprofessionnel et niveau d'instruction des répondants	203
Tableau 7 : Commune de résidence des participants	204
Tableau 8 : Répartition des échantillons en fonction du temps passé à Kribi	205
Tableau 9 : Distribution des questionnaires	212
Tableau 10 : Récapitulatif des caractéristiques des interviewés	224
Tableau 11 : Réponses favorables développement économique.....	227
Tableau 12 : Réponses défavorables développement économique.....	227
Tableau 13 : Réponses favorables développement social.....	228
Tableau 14 : Réponses défavorables développement social	229
Tableau 15 : Réponses favorables question environnementale	230
Tableau 16 : Réponses défavorables question environnementale.....	230
Tableau 17 : Réponses favorables gouvernance urbaine	231
Tableau 18 : Réponses défavorables gouvernance urbaine	232
Tableau 19 : Q_9 : Niveau de développement urbain durable de Kribi avant l'arrivée du complexe industrialo-portuaire ?	240
Tableau 20 : Q_10 : l'économie de Kribi avant l'arrivée du complexe industrialo-portuaire ? .	240
Tableau 21 : Q_12 : Comment jugeriez-vous le niveau d'accès aux services sociaux de base tels que l'éducation, la santé et le logement ?	242
Tableau 22 : Q_13 : Quelle est votre perception de la situation environnementale de Kribi avant l'installation du complexe industrialo-portuaire ?	243
Tableau 23 : Q_15. Etes-vous d'avis que le Produit Intérieur Brut (PIB) de la ville de Kribi connaît un net progrès avec l'avènement du complexe industrialo-portuaire ?	245

Tableau 24 : Q_16. L'implantation du complexe industrialo-portuaire donne-t-elle lieu aux opportunités d'emplois à Kribi ?.....	245
Tableau 25 :Scores des participants Q_17 : Diriez-vous que l'implantation du complexe industrialo-portuaire à Kribi contribue à accroître la productivité de l'économie locale ?	246
Tableau 26:Distribution de l'échantillon selon les avis sur l'item 18	247
Tableau 27 :Récapitulatif des opinions sur l'item 19 : le complexe industrialo-portuaire donne-t-il lieu aux investissements dans les infrastructures et les secteurs productifs de la ville ?.....	248
Tableau 28 : Répartition de l'échantillon selon l'item 21	250
Tableau 29 : Distribution de l'échantillon en fonction de l'item 23	251
Tableau 30 :Répartition des opinions sur l'item 25 : Maintenant qu'il y a un complexe industrialo-portuaire à Kribi peut-on dire que la ville présente un meilleur cadre de vie ?.....	253
Tableau 31 :Distribution des participants selon l'item 26 : Y-a-t-il réduction des inégalités sociales à Kribi depuis que la ville accueille un complexe industrialo-portuaire ?.....	254
Tableau 32 :Répartition de l'échantillon en fonction de l'item 29 portant sur l'accès aux services et équipements sociaux de qualité en rapport avec l'avènement du CIPK.	256
Tableau 33 :Répartition de l'échantillon suivant l'item 30 : Pensez-vous que la construction du complexe industrialo-portuaire prend en compte les contraintes liées au respect de l'environnement ?	257
Tableau 34 :Distribution de l'échantillon suivant l'item 32 : le complexe industrialo-portuaire implanté à Kribi est-il un facteur de la dégradation de l'environnement à Kribi ?	258
Tableau 35 :Distribution des participants selon l'item 33 : l'avènement du complexe industrialo-portuaire à Kribi est-il à l'origine de nuisances urbaines ?.....	259
Tableau 36 :Résultats Q35 : Selon-vous depuis la mise en œuvre du complexe industrialo-portuaire les activités agricoles de Kribi connaissent-elles un certain retard du fait de la contamination des sols ?.....	260
Tableau 37 :Résultats de l'item 36 : Avez-vous l'impression que complexe industrialo-portuaire de Kribi a été pensé pour contribuer au développement de la ville de Kribi ?	261
Tableau 38 :Résultats de l'item 37.....	262
Tableau 39 :Résultats item 38 : Pensez-vous que les autorités portuaires et les dirigeants urbains travaillent en collaboration pour le développement durable de Kribi ?.....	262

Tableau 40 :Résultats de l’item 40 : Existe-t-il des organisations communautaires qui œuvrent aux côtés des autorités urbaines de Kribi et des autorités portuaires en vue d’un développement plus participatif ?	264
Tableau 41 : Résultats de l’item 41 : Etes-vous d’avis que le processus de décentralisation ait totalement laissé la gouvernance de la ville de Kribi aux acteurs locaux ?	265
Tableau 42 :Résultats de l’item 42 : Pouvez-vous dire de manière globale qu’il y a développement urbain durable à Kribi depuis l’avènement du complexe industrialo-portuaire ?	266
Tableau 43 :Résultats de l’item 43 : Avez-vous l’impression qu’à Kribi les aspirations économiques en matière de développement urbain durable sont atteintes avec l’implantation du complexe industrialo-portuaire ?	267
Tableau 44 :Résultats de l’item 45 : Sur le plan environnemental, peut-on conclure à l’aune du complexe industrialo portuaire qu’il y a développement urbain durable ?	268
Tableau 45 :Croisement des items 17 et 44	272
Tableau 46 :Résultat du Khi-deux pour HR1	273
Tableau 47 :Calcul du coefficient de contingence pour HR1	273
Tableau 48 :Croisement des items 29 et 45	275
Tableau 49 :Résultat du Khi-deux pour HR2	275
Tableau 50 :Calcul du coefficient de contingence pour HR2	276
Tableau 51 :Croisé des items 30 et 46	277
Tableau 52 :Résultats du test du Khi-deux pour HR3	278
Tableau 53 :Calcul du coefficient de contingence pour HR3	278
Tableau 54 :Croisé des items 38 et 47	280
Tableau 55 :Résultats du Khi-deux pour HR4	281
Tableau 56 :Calcul du coefficient de contingence pour HR4	281

LISTE DES FIGURES

Figure 1:Esquisse générale d'aménagement du complexe industrialo-portuaire de Kribi	53
Figure 2 : Vu du rivage du port de Kribi	55
Figure 3: Autoroute Lolabe-Kribi	56
Figure 4 :Réseau viaire de la ville de Kribi en 2010.....	116
Figure 5 : Localisation des activités économiques à Kribi en 2015	117
Figure 6 : Évolution de la population de Kribi.	121
Figure 7 : Evolution de la trame urbaine de la ville de Kribi de 1984 à 2016.....	122
Figure 8 :Dynamique occupation du sol dans et autour de Kribi entre 1984 et 2020.....	124
Figure 9 :Les acteurs de gouvernance de la ville de Kribi.....	125
Figure 10:Carte administrative de la ville de Kribi	190
Figure 11 :Sample Size Table	200
Figure 12 :Graphique représentant les régions d'origine des répondants	204
Figure 13 :Q_11 : A votre avis quelle était la situation en termes d'opportunités d'emplois à Kribi avant l'arrivée du complexe industrialo-portuaire ?.....	241
Figure 14 : Q_14 : Comment décririez-vous la gouvernance locale à Kribi avant l'arrivée du complexe industrialo-portuaire ?	244
Figure 15 :Répartition des participants en fonction des avis sur la possibilité pour le CIPK d'offrir des opportunités d'emploi.....	246
Figure 16 :Pourcentages cumulés des participants Q_17 : Diriez-vous que l'implantation du complexe industrialo-portuaire à Kribi contribue à accroître la productivité de l'économie locale ?	247
Figure 17 :Distribution de l'échantillon selon les avis sur l'item 18.....	248
Figure 18 :Distribution de l'échantillon selon l'item 20 : Selon vous, est-il justifié de dire que l'un des objectifs de l'implantation du complexe industrialo-portuaire à Kribi est de faire de la population locale un facteur effectif de développement économique ?.....	249
Figure 19 :Résultats de l'item 22 : L'avènement du complexe industrialo-portuaire entraine-t-il l'amélioration de l'offre des services éducatifs à Kribi ?	251
Figure 20 :Pourcentages des réponses selon l'item 24 : D'après votre expérience, l'avènement du complexe industrialo-portuaire contribue-t-il à l'amélioration de votre qualité de vie ?	252
Figure 21 :Pourcentages cumulés des avis des participants selon l'item 26 : Y-a-t-il réduction des inégalités sociales à Kribi depuis que la ville accueille un complexe industrialo-portuaire ?....	254
Figure 22 :Répartition de l'échantillon selon les réponses à l'item 27 : Les communautés de Kribi ont-elles accès à l'emploi du fait de la construction du complexe industrialo-portuaire ?.....	255
Figure 23 :Distribution de l'échantillon en fonction de l'item 28 : l'avènement du complexe industrialo-portuaire favorise la construction et la réhabilitation des infrastructures urbaines ?	255
Figure 24 :Résultats des avis des participants se l'item 31 : Le complexe industrialo-portuaire mis en exploitation à Kribi est-il néfaste pour la biodiversité ?	257

Figure 25 :Répartition des enquêtés en fonction de l’item 34 : Le climat de Kribi connaît-il un changement particulier depuis la construction du complexe industrialo-portuaire ?	259
Figure 26 :Répartition des points de vue de l’échantillon en fonction de l’item 37	262
Figure 27 :Ventilation des résultats de l’item 38 : Pensez-vous que les autorités portuaires et les dirigeants urbains travaillent en collaboration pour le développement durable de Kribi ?	262
Figure 28 :Répartition de l’échantillon suivant l’item 39 : Sentez-vous que la population participe effectivement à la prise de décisions en ce qui concerne le développement de Kribi en rapport avec le complexe industrialo-portuaire ?	264
Figure 29 :Répartition de l’échantillon selon l’item 42 : Pouvez-vous dire de manière globale qu’il y a développement urbain durable à Kribi depuis l’avènement du complexe industrialo-portuaire ?	266
Figure 30 :Résultats de l’item 44 : D’après vous, les conditions de vie sociales sont-elles meilleures à Kribi depuis la mise en exploitation du complexe industrialo-portuaire ?.....	267
Figure 31 :Résultats de l’item 46 : A votre sens, peut-on qualifier la gouvernance à l’œuvre à Kribi en rapport avec le complexe industrialo-portuaire de « bonne gouvernance » ?	268
Figure 32: Modèle adapté de l’approche territoriale intégrée au développement durable de la ville de Kribi en lien avec le complexe industrialo-portuaire.	315

INTRODUCTION GENERALE

0.1. Contexte et justification de l'étude

Cette thèse prend place dans le champ de l'action communautaire, un domaine qui, malgré son rôle majeur dans les enjeux urbains, n'a pas suffisamment exploré la question du développement urbain durable, en particulier dans le contexte camerounais. Pourtant, comme en témoigne l'étendue de ses applications - du secteur sanitaire aux services sociaux, en passant par l'habitat, le développement rural, ou encore l'aménagement urbain (Mayer, Lamoureux & Panet-Raymond, 2008 ; Favreau, 2009 ; Panet-Raymond, 2012 ; Lavoie & Panet-Raymond, 2014, Bourque et al., 2007) - l'action communautaire est un acteur clé du développement. Cette thèse entend ainsi mettre en lumière le caractère essentiel de l'action communautaire dans les interventions en matière de développement urbain durable, car les villes sont les lieux de vie de nombreux individus et communautés.

Ainsi dit, le départ de notre réflexion se situe dans un contexte mondial selon lequel les villes sont devenues, aujourd'hui de véritables moteurs de la structuration et de l'aménagement durable des sociétés et pays du globe. Indéniablement, c'est dans les milieux urbains que se joue l'avenir économique, social et écologique de la planète terre. Ceci parce que s'il est bien élaboré et bien organisé, le développement urbain peut offrir un véritable cadre pour l'implémentation des principes de durabilité tant dans les pays en développement que dans les pays développés. Les villes sont donc susceptibles, entre autres, de se constituer comme le terrain d'énormes projets et aménagements durables soucieux de l'écologie, catalyseurs de la dynamique économique et levier de l'insertion sociale des communautés. Et il le faut plus que jamais. Mais au stade actuel de notre transformation urbaine, il semble y avoir un décalage entre les villes qui se transforment en droite ligne de la démarche de développement durable et ces autres villes qui sont visiblement moins bénéficiaires des retombées de diverses richesses et qui s'éloignent du cadre du développement durable.

De toute façon, le destin du monde est lié à celui de ses villes. C'est une réalité indéniable. Les Objectifs de Développement Durable (ODD) et l'Agenda 2030 décrivent suffisamment les enjeux et les opportunités qui interpellent la ville. Après avoir été en partie délaissée dans les Objectifs du Millénaire pour le Développement (OMD), la promotion des villes durables figure

désormais en bonne place parmi les ODD notamment l'ODD 11 : « Faire en sorte que les villes et les établissements humains soient ouverts à tous, sûrs, résilients et durables ». Le développement des villes et des agglomérations constitue donc l'un des phénomènes les plus importants de notre époque. C'est probablement ce que relèvent Da Cunha et al. (2005, p.1) lorsqu'ils écrivent : « le XXe siècle a été urbain, le XXI^e siècle le sera sans doute plus encore ». En effet, les villes aujourd'hui concentrent le maximum d'activités humaines et la majorité de la population planétaire. Elles sont devenues les territoires pertinents de l'implémentation des politiques du développement à long terme. Le défi actuel est de faire de ces zones urbaines de véritables pivots ou point de départ pour le développement durable des pays. Plusieurs nations semblent déjà intégrer cette optique et la nation camerounaise avec. Si le développement d'un pays est envisagé au niveau national, c'est à l'échelon territorial/local et communautaire que doit partir le processus. La ville représente cette échelle locale.

Ainsi, dans un contexte national caractérisé avant tout par la volonté de l'État du Cameroun de réussir la marche vers les verts pâturages de l'émergence en 2035, d'encourager le redressement économique et, surtout, de permettre à une grande partie de la population locale du Cameroun d'avoir accès aux retombées de la croissance, le sous-secteur du développement est à plusieurs égards l'une des clés du développement, capable d'accompagner l'ensemble des efforts conjoints pour améliorer significativement les conditions de vie des populations. En fait, même si les crises sécuritaires locales, la pandémie Covid-19 et la guerre en Ukraine semblent lui avoir porté un grand coup, depuis ces dernières années la situation de l'économie camerounaise se voit plutôt stable et relativement prometteuse (bien que loin de la cible projetée dans le DSCE). A titre illustratif, entre 2001 et 2014, le pourcentage des personnes qui vivent en deçà du seuil de pauvreté au Cameroun a enregistré une baisse de 2,7 points dans la mesure où il est passé de 40,2 % en 2001 à 37,5 % en 2014 (INS, 2015). A l'origine de cette nette avancée, le gouvernement a fixé un programme de développement ambitieux dans son programme de croissance à long terme jusqu'en 2035, dont l'objectif est de développer le pays et de le hisser au niveau des économies émergentes.

Dans la logique de cette ambition économique du Cameroun, les projets dits « structurants », en constituent les leviers essentiels. Or, les grands centres urbains du pays se trouvent être le terreau favorable de la mise en œuvre de ces grands chantiers structurants. Ainsi, il devient donc évident que les villes camerounaises en développement à l'exemple de Kribi sont

actuellement au centre de grands enjeux environnementaux, socio-économiques et de gouvernance. Parce que largement convoités par la construction de ces grands équipements avec leurs effets conséquents.

La ville côtière de Kribi, terrain sur lequel se développe notre étude, est une communauté urbaine du Cameroun située dans la région du sud du Pays. En fait, il semble vérifié que jusqu'à une certaine époque, Kribi était connu pour ses plages, ses restaurants de fruits de mer, ainsi que pour les admirables chutes de la Lobé (situées à 7 Km de la ville) ; bref la ville de Kribi avait plutôt une réputation touristique. Mais récemment, son statut de cité balnéaire, laisse de plus en plus place à une renommée industrielle car largement convoitée par un grand nombre d'infrastructures et équipements d'envergure. Cette situation n'est pourtant pas sans conséquence pour la politique du développement urbain.

Le qualificatif de ville à vocation industrielle reconnue à Kribi est surtout lié au fait que depuis le début des années 2000, génie civil, agro-industries, cimenterie, télécommunications, énergie, installations industrielles, se multiplient dans la cité balnéaire. Récemment encore, la ville a été le théâtre de l'inauguration par Tractafic Equipment d'une usine d'assemblage d'engins lourds au sein du complexe industrialo-portuaire (Investir au Cameroun, 2021). Et d'autres projets du genre sont envisagés. Toutefois, une large majorité de l'opinion universitaire et même publique s'accorde sur le fait que le véritable déclencheur de la transformation infrastructurelle de Kribi est sans conteste la construction du complexe industrialo-portuaire (CIP) qui a une grande capacité de polarisation (Mbaha & Ba'ana Etoundi, 2021). De fait, avec l'avènement de cette importante infrastructure structurante qui devrait favoriser l'émergence d'une nouvelle ville de plus de cent mille résidents, nombre d'analyses économiques s'accordent à penser que Kribi se hissera au rang des villes portuaires « intelligentes » (Boupda, 2014) et vecteurs de croissance socio-économique.

Les logistiques (Guérin & Brun, 2014) portuaires sont désormais analysées comme une composante déterminante du développement des villes qui les abritent. Les recherches menées sur les villes portuaires le démontrent de manière significative (Ducruet & Lugo, 2013 ; AIVP, 2014 ; Alix, Delsalle & Comtois, 2014). Il est pertinent de mentionner que cette tendance est encore plus marquée en Afrique qu'ailleurs, étant donné l'incroyable concentration de population, d'activités et de richesses dans ces villes. Les villes portuaires africaines rassemblent souvent des proportions importantes de la population totale de leur pays respectif : par exemple, 58% à

Djibouti, 24% à Lomé, 23% à Dakar, 22% à Luanda, 18% à Conakry, 16% à Accra, 15% à Abidjan (Steck, 2015). En ce qui concerne la création de richesses, la plupart des villes portuaires contribuent de manière significative au PIB de leur pays, souvent pour des taux supérieurs à 75%. Par exemple, le port d'Abidjan génère 90% des recettes douanières en Côte d'Ivoire, équivalant à 60% des recettes de l'État. Il abrite 65% des entreprises du pays et sert de pivot économique en permettant le transit de 60% du PIB ivoirien pour l'ensemble de ses activités. (Agence De Presse d'Abidjan, 2015).

Au regard de cela, on peut donc penser légitimement que d'ici 2035, le complexe industrialo-portuaire de Kribi dans le cadre de l'émergence du Cameroun devrait apporter une forte compétitivité, proposer des emplois, faire reculer la pauvreté et dynamiser l'économie locale. Kribi deviendra certainement une ville industrielle et ceci aura pour effet de créer de nouvelles entreprises qui embauchent de la main-d'œuvre locale (Ebele Onana & Ngoumou Elat, 2020). D'après Mbaha et Ba'ana Etoundi (2021, p.141) « La construction du Port en Eau Profonde de Kribi amorcée en 2011 marque le début d'une ère nouvelle dans le développement économique du Cameroun : l'ère des grands projets structurants, intégrateurs et générateurs de croissance, d'emplois et de richesses ». Alors, la ville de Kribi qui constitue le territoire hôte de ce vaste projet devient sujet de dynamisme urbain et de mutations socio spatiales et de logiques d'acteurs diverses à prendre très au sérieux.

La construction du CIPK constitue sans conteste l'une des plus importantes actions engagées par l'Etat camerounais dans son ambition d'émergence. Il va en effet permettre « d'accélérer le développement économique par la création des industries, le développement urbain, le développement des infrastructures de transports portuaires, routières, ferroviaires et des infrastructures énergétiques, de communication et de télécommunication » (Minepat, s.d. p.9). Ainsi, tout comme l'ensemble du pays, le développement de Kribi est désormais lié au complexe industrialo-portuaire dont la mise en service de la première phase a eu lieu en mars 2018. Cet important projet structurant, « devrait être avec son port, le moteur du développement économique et social du pays. Parallèlement, Kribi devrait se hisser au rang des villes-port « intelligentes » mondialisées ». (Boupda, 2014 p.1).

Le CIPK constitue donc un facteur clé de développement durable de Kribi et des zones périphériques (Mpila Ayissi & Nnanga Ndjie, 2018). Bien que les objectifs fixés pour la mise en

œuvre de ce projet n'aient pas été globalement atteints au niveau national et dans les délais prévus par le DSCE (Amanya, 2020), il convient de noter que son implémentation est présentée comme une « fenêtre d'opportunités » de développement dans la nouvelle perspective de l'économie camerounaise et, surtout, elle se présente comme un outil qui contribue au développement du territoire (Kribi) où il se situe (Ebele Onana & Ngoumou Elat, 2020).

S'il est vrai comme le précisent Mbaha et Ba'ana Etoundi (2021, p.143) que « la ville de Kribi [...] doit son existence au port. [Et que] en plus d'être des vecteurs de l'organisation du territoire, les ports sont des éléments de polarisation à travers les activités qu'ils génèrent soit directement soit indirectement », il est donc légitime de penser qu'au-delà des objectifs relatifs au développement des activités portuaires, le port devrait participer au développement d'une ville comme Kribi. Ainsi, l'enjeu de la réflexion que nous élaborons dans cette thèse est d'analyser comment le complexe industrialo portuaire organisé de façon optimale peut contribuer à enrichir le territoire immédiat qu'il traverse en stimulant le développement urbain durable à Kribi au bénéfice de tous les habitants de la ville.

0.2. Objet de l'étude

Notre cadre d'étude se concentre dans la ville de Kribi. L'intérêt se porte sur l'impact de l'avènement du complexe industrialo portuaire sur la ville de Kribi, en mettant en lumière les enjeux liés au développement urbain durable. Mieux, cette étude vise à évaluer comment la construction et l'exploitation du port peuvent contribuer à un développement économique équilibré, à une planification urbaine cohérente et intégrée, à l'amélioration de la qualité de vie des habitants, à la préservation de l'environnement dans la ville de Kribi.

Il faut dire que la problématique du développement urbain durable en lien avec la construction des infrastructures est cruciale dans le champ de l'action communautaire car elle impacte directement le cadre de vie et la qualité de vie des habitants. Si donc le développement durable appliqué à la ville est une clé d'entrée privilégiée, notre réflexion s'inscrit de façon plus large sur les approches locales de développement durable.

En fait, la pratique de l'action communautaire s'appuie sur quatre approches : approche de l'action sociale ou sociopolitique ; approche du développement local ; approche socio-institutionnelle ; et approche sociocommunautaire (Bourque et al., 2007). Dans le sillage de la

présente recherche, nous souscrivons à la démarche de l'approche du développement local. Le local étant confondu au territorial, au communautaire et par ricochet à l'urbain (ville).

Dans notre compréhension, le développement urbain durable implique une approche participative et inclusive au niveau local, visant à améliorer durablement la qualité de vie des personnes et de leurs territoires (villes). Ce concept peut être vu comme une variante de la notion de durabilité, qui vise à intégrer les dimensions économiques, environnementales et sociales dans l'environnement (Veyret & Le Goix, 2011). A ces trois dimensions s'ajoute la gouvernance. C'est un concept, qui depuis plus d'une vingtaine d'années, est inscrit à l'agenda des institutions et des scientifiques (Fortin, 2005). Dès lors, la démarche censée aboutir à une mise en œuvre du développement durable en milieu urbain doit alors intégrer harmonieusement ces composantes économique, sociale, politique et environnementale.

Revenant au contexte de Kribi, il importe de mentionner que les récents aménagements d'envergure qui ont cours dans cette ville depuis le début des années 2000 font que la ville et ses populations sont confrontées à des préoccupations économiques, sociales, environnementales et de gouvernance. De nombreuses recherches (Kuaté & Assongmo, 2002 ; Nsegbe, 2012 ; Boupda, 2014 ; Mbevo Fendoung, Voundi & Tsopbeng, 2018, Saha & Tchindjang, 2019 ; Nkwemoh, 2019 ; Mbaha & Ba'ana Etoundi, 2021 ; etc.) menées sur les questions de développement de Kribi posent que les infrastructures de divers ordres implantées dans cette localité entraînent avec elles une dynamique urbaine peu maîtrisée, sous-tendue par la présence des acteurs aux logiques divergentes. Ce qui justifie le besoin d'une planification intégrée et concertée de la ligne de développement que doit suivre cette ville au moment où elle accueille des grands projets d'infrastructures à l'instar du complexe industrialo portuaire.

Cette thèse permet donc de comprendre que certains échecs de développement à l'échelon local en lien avec l'avènement des infrastructures sont souvent dus à une mauvaise politique liée à la faible implication des parties prenantes. L'action de développement est meilleure quand elle est initiée à l'échelle communautaire et co-construite et surtout en prenant en considération les facteurs de durabilité. Les niveaux régional et national se chargeant de la coordination et de l'implémentation.

0.3. De la motivation de la recherche

Depuis de très lointaines années, l'élite scientifique ne cesse de provoquer émerveillement et admiration. Le monde est particulièrement impressionné par cette élite qui, par les découvertes scientifiques qu'elle fait, modifie l'environnement, les usages et contribue au bien-être des hommes. L'intérêt et l'admiration que suscitent ces recherches des « grands chercheurs », tient beaucoup de la pensée populaire voulant que leurs découvertes sont liées à leur intelligence exceptionnelle. Pourtant, « Il semble évident que l'intelligence supérieure de ces hommes n'est pas un facteur décisif de leur succès » (Roe, 1952, p. 66). Certes, posséder une intelligence supérieure à la moyenne est nécessaire pour faire de la recherche, mais ce n'est pas le facteur qui fera d'une recherche, une grande recherche.

Devant ce constat, il s'avère évident que le travail scientifique ne se produit pas à partir de la possession d'un grand quotient intellectuel ou en orientant de force dans telle ou telle autre direction l'activité de recherche. Sans motivation, la recherche n'aura pas grand intérêt. La motivation joue donc un rôle crucial dans la création scientifique. Elle en est une condition essentielle.

L'intérêt pour le développement urbain durable à l'aune du complexe industrialo-portuaire de Kribi en tant que projet structurant résulte d'une double motivation scientifique et personnelle que nous tenons à présenter dans les paragraphes suivants.

0.3.1. De la motivation scientifique

En réalité, ce travail est le fruit d'un parcours qui trouve son origine depuis nos travaux de Master où nous portions déjà un intérêt particulier pour le développement durable de Kribi. En effet, notre étude sur les « projets structurants du Cameroun et amélioration de la qualité de vie des populations en zone rurale : cas de la centrale à gaz de Kribi » est l'élément qui a suscité notre intérêt pour le bien-être des habitants de Kribi à l'aune des projets structurants. Evaluer l'impact des grands chantiers structurants du Cameroun entamés depuis 2011 et mise en œuvre dans le cas particulier de Kribi sur la qualité de vie des populations à cette époque était notre visée de recherche.

Les investigations auprès des populations situées en périphérie de la centrale à gaz de Kribi, ont permis la confirmation de notre hypothèse de départ selon laquelle la centrale à gaz en tant que

projet structurant est un facteur essentiel à l'amélioration de la qualité de vie des habitants (Mandeng, 2019). Mais beaucoup reste à faire compte tenu de la situation actuelle du Cameroun de manière générale et de Kribi en particulier. Dans les faits, depuis le début du millénaire, la ville côtière de Kribi est devenue la cible de grands projets industriels d'envergure. La récente mise en service du port en eaux profondes de Kribi marque le début d'une nouvelle ère dans le développement de la capitale du département de l'océan dans le sud Cameroun. Ainsi, désormais la question du développement durable à Kribi est donc indéniablement liée au complexe industrialo portuaire qui pose de nouveaux défis politiques, économiques, sociaux et environnementaux à Kribi. Une nouvelle dynamique urbaine accompagnée de ses corollaires et de nouvelles logiques d'acteurs s'installent du fait de la convoitise qu'engendre cet équipement structurant.

Au-delà de notre recherche, les études consultées (Kuaté & Assongmo, 2002 ; Nsegbe, 2012 ; Boupda, 2014 ; Mbevo Fendoung, Voundi & Tsopbeng, 2018, Saha & Tchindjang, 2019 ; Nkwemoh, 2019 ; Mbaha & Ba'ana Etoundi, 2021, etc.) sur la question du développement durable de la ville de Kribi en rapport avec les projets structurants qui y sont implantés dénoncent un style de développement peu maîtrisé qui nécessite un intérêt particulier de la part de tous et surtout de la recherche scientifique. Cette dernière est une clé pertinente dans le processus d'implémentation des projets de développement ambitieux et résilients. Elle guide l'action. C'est particulièrement le cas en action communautaire, où la recherche aide :

À documenter des problématiques sociales et devient un précieux soutien à l'action. [...].

Cette activité est utile et nécessaire à bien des égards, notamment pour mieux connaître les problèmes, les besoins et le dynamisme d'une communauté locale : un quartier, une municipalité, une région. Elle permet aussi de définir et d'analyser les problèmes et les besoins d'une population en particulier [...] et de mesurer l'ampleur et les manifestations d'un problème social au sein d'une communauté locale. (Mayer, Lamoureux & Panet-Raymond, 2008, p.193).

Si au départ, nous avons des doutes quant à la capacité d'un étudiant en intervention et action communautaire d'aborder les problématiques de développement durable, nos lectures et

analyses documentaires personnelles nous ont prouvé le contraire. Ainsi, notre thèse se positionne donc en intervention et action communautaire. La question du développement urbain durable reste faiblement abordée dans cette option disciplinaire, surtout en contexte camerounais où il n'existe presque pas de travaux dans ce sens. Or, c'est l'un de ses champs privilégiés d'intervention (Mayer, Lamoureux & Panet-Raymond, 2008 ; Panet-Raymond, 2012 ; Lavoie & Panet-Raymond, 2014, Bourque et al., 2007). Ainsi, sommes-nous motivé par la volonté de participer au débat scientifique sur la problématique du développement urbain durable à l'ère de la construction des infrastructures au Cameroun et de proposer un modèle issu des démarches de l'action communautaire capable d'apporter une plus-value à la réalisation du dessein de durabilité urbaine.

0.3.2. De la motivation personnelle

De prime abord, disons que nous n'avons pas échappé à l'enthousiasme du jeune chercheur que nous sommes à expérimenter les réalités d'une recherche de haut-volt : la recherche doctorale. Par ailleurs, l'intérêt porté sur la problématique du développement urbain durable de Kribi à l'aune des projets structurants à l'instar du CIP naît de notre volonté de jeter un regard personnel et de proposer des réponses à une problématique bien présente dans les couloirs de notre contexte de formation. En tant que jeune chercheur Camerounais, il est question de se débarrasser des appréhensions populaires en matière d'impact des grands équipements structurants sur le développement de notre pays en général et plus particulièrement de la ville de Kribi. Kribi, parce que nous exprimons une attirance personnelle pour cette ville touristique, récemment soumise à la colonisation de grandes infrastructures.

En effet, il y a aujourd'hui plus de dix (10) ans que le président de la République du Cameroun, Paul Biya, avait annoncé dans le cadre de son slogan politique « le Cameroun des grandes réalisations » dans la période des élections présidentielles de 2011, la mise en œuvre de grands chantiers dénommés « projets structurants ». Par cette volonté de relance de la croissance économique et du développement social accompagnée de l'ambition d'atteindre enfin l'émergence à l'horizon 2035, l'Etat camerounais s'est engagé à investir massivement dans les infrastructures afin de rendre l'économie camerounaise compétitive. L'objectif global est de rendre l'infrastructure réactive à la demande économique et sociale. Il s'agit donc de restaurer les infrastructures pour soutenir leur véritable rôle dans la réalisation des ambitions de développement économique et social (Minepat-DSCE, 2009).

Mais qu'en est-il à mi-chemin de la course vers la promesse 2035 au niveau national et surtout au niveau local ? nous nous sommes posé cette question étant encore à nos années de préparation de Master et nous nous sommes promis de jeter notre dévolu sur l'étude de l'impact des chantiers de l'émergence à l'échelle des CTD (Collectivités Territoriales Décentralisées) et singulièrement Kribi qui se trouve être un site favori de la mise en œuvre des projets structurants. Ainsi, après avoir mené une étude de Master sur la Centrale à Gaz et son incidence sur la qualité de vie des habitants, une certaine passion pour le développement de Kribi s'est accrue. En fait, Kribi, de par ses multiples atouts, représente pour nous, la ville de toutes les opportunités pour le Cameroun. C'est un territoire pertinent d'expérimentation des politiques de développement à long terme. Et le défi actuel est de faire de cette zone urbaine un véritable pivot ou point de départ pour le développement durable du pays.

C'est en considération de ce qui précède, que nous plaçons cette étude dans un contexte actuel dans lequel Kribi nécessite une attention particulière. C'est aussi le moment de mettre à l'épreuve nos acquis en action communautaire face à la problématique du développement urbain et de proposer sous le prisme des approches de ce champ disciplinaire une démarche capable de contribuer à un développement réussi et durable.

0.4. Problématique de l'étude

Après avoir été en partie négligée dans les Objectifs du Millénaire pour le Développement (OMD), la notion de villes durables est désormais centrale dans les Objectifs de Développement Durable (ODD), notamment l'ODD 11 qui vise à rendre : « [...] les villes et les établissements humains [...] ouverts à tous, sûrs, résilients et durables ». Le développement urbain est ainsi l'un des phénomènes majeurs de notre époque, comme le soulignent Da Cunha et al. (2005, p.1) : « le XXe siècle a été urbain, le XXIe siècle le sera sans doute plus encore ». En effet, les villes concentrent aujourd'hui une grande partie des activités humaines et de la population mondiale, devenant des territoires clés pour l'implémentation de politiques de développement à long terme. Le défi consiste à transformer ces zones urbaines en véritables pivots du développement durable.

En accord avec cette vision, les pays d'Afrique subsaharienne, depuis le début du millénaire, ont mis l'accent sur la transformation de leurs centres urbains afin de favoriser le développement. Le Cameroun, dans cette même logique, a adopté une politique de développement basée sur des

projets structurants, dont les villes sont les principaux sites d'implémentation. Or d'après Ika et Munro (2022), cités dans Ntyam et Simard, (2024), le développement de grands projets, qu'ils soient d'ordre industriel ou infrastructurel, soulève des enjeux importants en termes d'impacts sociaux, économiques et environnementaux, et les études existantes ne permettent pas encore d'en saisir pleinement la complexité. Par ailleurs, si de nombreux travaux ont étudié la relation entre investissement dans les infrastructures et développement des territoires (Ika & Munro, 2022 ; Estache, 2007 ; Easterly & Serven, 2003, Ntyam et Simard, 2024, etc.), la question spécifique de l'impact des infrastructures portuaires sur le développement urbain durable des villes hôtes dans les pays du tiers-monde, et plus particulièrement au Cameroun, reste peu explorée. Ainsi, le cas de la ville de Kribi a été privilégié parce qu'il présente l'exemple concret d'une configuration en pleine mutation encore peu référencée dans la littérature.

Kribi est, en effet, l'une des villes camerounaises les plus prisées par la politique de transformation infrastructurelle engagée depuis 2009, visant à atteindre l'émergence d'ici 2035. Elle abrite d'ailleurs le complexe industrialo portuaire qui est la plus grande réalisation du pays en termes de projets structurants. Le potentiel de développement de ce projet a été clairement exprimé par le Président de la République, Paul Biya, lors de la pose de la première pierre le 8 octobre 2011. Le président affirmait alors : « Kribi sera demain le grand port en eau profonde [...]. C'est autour du futur port que se regrouperont nos industries de transformation [...]. Votre ville, [...] [va] connaître une véritable révolution [...] qui devrait vous apporter activités diverses, nouvelles infrastructures, croissance et emploi [...] ». (Cité dans Amougou & Bobo Bobo, 2018 pp.29-30).

Le port en eau profonde de Kribi est donc considéré comme un maillon essentiel de la politique de développement du Cameroun (Mbevo Fendoung, 2019). D'ailleurs, dans leur article intitulé : « Et demain KRIBI : Construire une ville portuaire stratégique et émergente à l'horizon 2035 », Mbaha et Ba'ana Etoundi (2021) écrivent : Le complexe industrialo-portuaire constituera un véritable pôle [...] de relance de la croissance et du développement économique pour le Cameroun. (p.143).

Dans un même ordre d'idées, un document produit par l'autorité portuaire locale en Août 2020 et intitulé « Guide du port de Kribi », soutient que : « l'Etat du Cameroun mise sur le Port de Kribi pour accélérer son développement économique » (p.8). Le projet est présenté comme un levier pour l'implémentation de plusieurs autres grands projets dans la région et, selon le document

de projet, il créera à terme plus de 20 000 emplois. À ces emplois supplémentaires seront associées les revenus importants pour la région, générés par les différentes taxes. Dans cette logique, Mbevo et al. (2018) estiment que la région kribienne « connaît un essor économique important lié à la construction du complexe industrialo-portuaire » (p.7).

En effet, le potentiel transformateur du CIPK est considérable, exerçant un pouvoir de polarisation bien supérieur à tout ce que la région a connu auparavant (Mbaha & Ba'ana Etoundi, 2021). Comme l'affirme Patrice Melom, directeur du port, dans le « Guide du Port de Kribi » (2020) : « Nous, au Port de Kribi, sommes parfaitement conscients d'avoir des atouts indéniables [...], pour faire de cette destination Kribi, la place incontournable qui est attendue de tous » (p.7). Cette vision ambitieuse place Kribi au centre d'une transformation structurelle, allant au-delà de ses attributs historiques et façonnant une nouvelle identité dans l'environnement urbain du Cameroun. Ainsi, Boupda (2014) souligne que la réalisation du complexe industrialo-portuaire « devrait être avec son port, le moteur du développement économique et social du pays. Parallèlement, Kribi devrait se hisser au rang des villes-port « intelligentes » mondialisées ». (Boupda, 2014 p.1). Cette projection fait du CIPK un facteur clé de développement durable pour Kribi et sa zone périphérique (Mpila Ayissi & Nnanga Ndjie, 2018), un avènement perçu comme une « fenêtre d'opportunité » pour le développement local (Ebele Onana & Ngoumou Elat, 2020).

Les développements qui précèdent consolident l'idée que l'investissement dans les infrastructures, est crucial pour catalyser le développement durable en influençant divers aspects socio-économiques, environnementaux et politiques. Elles peuvent stimuler la croissance économique, créer des emplois locaux, améliorer l'accessibilité aux services, renforcer la compétitivité régionale. Cependant, il est également important de noter que malgré leur pertinence et leur potentiel catalyseur de développement, les investissements dans les infrastructures pour le développement urbain durable ne garantissent pas systématiquement les résultats escomptés. Dans le cas spécifique qui suscite notre intérêt, les observations sur le terrain et diverses études convergent pour souligner que, malgré son potentiel, le CIPK fait face à des défis importants pour maximiser ses retombées positives sur le développement de la ville.

Selon Amany (2020) il est observé que les objectifs fixés pour sa mise en œuvre n'ont pas été pleinement atteints au niveau national et local, et les délais établis par le DSCE n'ont pas été respectés. Cette observation est corroborée par plusieurs études. Dans son étude, intitulée « Vision

2035 and the Kribi deep seaport : an analysis of the economic impacts for Cameroon », Fiskén (2013) arrive à la conclusion que les stratégies mises en place pour garantir que le CIP bénéficie au Cameroun dans son ensemble et à Kribi en particulier, ne sont pas suffisamment convaincantes, ce qui compromet la possibilité d'un développement économique durable.

Sur le plan de la durabilité justement, Ntyam (2023) relève que : « [...] la présence du port en eaux profondes de Kribi dans le département de l'océan constitue un obstacle à la continuité écologique exigée par le ministère de l'Environnement » (p.131). Pour Kuété et Assogmo (2002), à Kribi, « développement et protection de l'environnement s'excluent mutuellement. » (p.12). Cette situation est d'autant plus préoccupante avec l'avènement du CIP, dont Mbevo et al. (2018, p.15) constatent qu'il s'accompagne « d'une urbanisation très accélérée qui échappe quelque peu au contrôle des autorités compétentes ».

La présence du complexe industrialo-portuaire de Kribi va attirer une forte demande et augmenter la croissance démographique. A ce titre, Mbaha et Ba'ana Etoundi (2021) affirment que « [...] Le taux d'urbanisation [de Kribi] est passé de 52% en 1987 à 65% en 2005. La ville a, [aujourd'hui], une population qui frôlerait les 120 000 habitants. Ce qui se traduit par une forte pression urbaine sur les marges périphériques » (p.144). Mieux, cette croissance rapide pose des défis majeurs. D'une part, elle intensifie la demande sociale et, d'autre part, elle engendre une puissante conquête spatiale aux impacts significatifs. L'effet combiné de ces facteurs favorise une expansion urbaine incontrôlée et une dégradation des ressources naturelles, comme le souligne Mbevo Fendoung (2019). Dans leur contribution intitulée : « construction du port de Kribi, dynamiques territoriales et risques », Voundi et Meupiapyie Tchassem, (2017) sont du même avis. Ils estiment que la construction du CIP participe de la dégradation de l'écosystème de Kribi avec des externalités négatives ; selon eux : « la planification du développement de la ville portuaire telle qu'elle est conçue ne prend pas suffisamment en compte ces aspects de la vulnérabilité » (p.493).

En effet, plus qu'une simple question d'impacts socio-environnementaux, la problématique du développement urbain durable de Kribi à l'aune du CIPK soulève des enjeux plus profonds. Ainsi, au-delà des raisons évoquées par les auteurs précédemment cités, l'entrée par le modèle théorique du développement local selon la perspective de l'action communautaire nous permet d'identifier deux aspects interdépendants qui contribuent à cette situation complexe.

Tout d'abord, il y a l'aspect méthodologique ou stratégique, qui concerne la gouvernance et la mise en œuvre des grands projets d'infrastructures au Cameroun. Le qualificatif « projets structurants » attribué à la politique de développement infrastructurel du pays révèle un paradigme déterministe. Cette approche traditionnelle, soutenue par les théories de la « croissance endogène » (Romer, 1989 ; Barro, 1990 ; etc.), considère les infrastructures comme des mécanismes automatiques générateurs de « croissance et de développement socio-économique » (Ebele Onana & Ngoumou Elat, 2020). D'après ce paradigme, l'infrastructure est un facteur catalyseur ayant des externalités positives (Calmette & Bontems, 2019) sur le développement des localités.

Ici « l'effet structurant » supposé de ces équipements sur le territoire est présenté comme automatique voire mécanique. Or, si nous partons de l'approche de développement local on observe un décalage important. Au sens de Angeon et Callois (2005), l'approche locale place les acteurs au cœur du processus de développement, en soulignant la nécessité d'une mobilisation collective et d'une appropriation du projet, alors que le paradigme déterministe repose sur l'idée que les infrastructures suffisent à créer un effet structurant. Plassard (1977) avait déjà noté en France que l'effet bénéfique des infrastructures de transport sur le développement local, selon le modèle déterministe, était plus une croyance politique qu'un fait scientifique. L'infrastructure seule ne suffit pas à développer durablement le territoire, son impact positif dépendant fortement des dynamiques d'acteurs.

Cependant, ces dynamiques d'acteurs ne sont pas toujours celles souhaitées pour une meilleure entreprise du développement intégré. L'un des problèmes évoqués à leur niveau d'après De Lara (2012) est « la grande fragmentation de la gouvernance territoriale » encore plus dans des contextes urbains spécifiques. En effet, la complexité croissante des villes portuaires (Daamen & Vries, 2013 ; Oakley, 2011), avec la présence de décideurs aux perspectives variées (Merk, 2013), rend cette approche difficile surtout lorsqu'elle s'accompagne d'un manque de planification au sens de Mbaha et al. (2013). C'est justement à ce niveau que réside le second aspect qui amplifie les contrastes entre CIPK et développement urbain durable.

Il faut dire que la capacité des acteurs à adopter des comportements coopératifs au sein de configurations urbaines spécifiques (ville portuaire, ville côtière) constitue un élément moteur pour leur développement. C'est le cas à Kribi où la construction du complexe industrialo portuaire semble avoir « été pensée en dehors d'une prise en compte du développement plus global de sa

zone d'influence directe » (Boupda, 2014 p.6). En réalité, même s'il existe un Plan Directeur d'Urbanisme de Kribi depuis 2012, celui-ci n'aborde pas la planification spécifique pour la nouvelle ville portuaire. Or, Selon Ducruet et Lee (2006), les priorités de développement varient fortement selon la situation de la ville et du port (Ducruet & Lee, 2006 ; Ducruet, 2005).

Conformément à son mandat institutionnel, l'administration urbaine est sollicitée à agir dans le but d'assurer une meilleure qualité de vie aux citoyens de la Ville en matière de logement, de transport, de qualité de l'environnement, d'opportunités éducatives, de socialisation et d'acquisition culturelle, d'éliminer ou du moins réduire les inégalités liées à l'organisation physique de la ville et aux coûts de la vie urbaine. De plus, il doit créer des opportunités de création d'emplois locaux d'importance et de qualité répondant aux attentes des collectivités locales. La tâche de l'autorité portuaire, quant à elle, est consciemment orientée vers le marché et la mise en place de conditions favorables pour optimiser la compétitivité du port. La logique de son fonctionnement est prioritairement économique. Ses partenaires privilégiés sont : des opérateurs de terminaux portuaires de plus en plus internationaux et mondiaux.

Dans cette même veine, l'Onu-habitat (2007) a établi un portrait de la ville de Kribi décrivant l'absence de collaboration entre les acteurs de la vie urbaine et la faible implication de la société civile dans la planification participative. Le PDUK (Plan Directeur d'Urbanisme de Kribi) relève également cette « faible implication de la société civile dans la gestion de la ville » (2014, p.27). Pourtant, Tchagbèlè (2019) souligne que les raisons conduisant le plus souvent à l'échec des projets de développement sont le manque de participation et d'implication des populations bénéficiaires dans le processus de mise œuvre et de gestion des projets. Mieux, selon Zadi Kessy (1998), observe que les résultats controversés des politiques de développement sonnent le glas de l'échec des politiques et stratégies de développement « imposées du sommet ».

Au regard des observations qui précèdent, cette thèse met en évidence le problème fondamental du décalage entre le potentiel de développement offert par le complexe industrialo-portuaire en tant que projet structurant et son impact réel sur le développement urbain durable de la ville de Kribi qui l'abrite. Pour mieux étudier ce phénomène et identifier des solutions selon l'angle de l'action communautaire, nous avons structuré notre démarche autour des questions de recherche présentées dans la section suivante.

0.5. Questions de recherche

Elles sont de deux ordres : une question principale et des questions spécifiques.

0.5.1. Question principale

La question principale servant de fil conducteur à cette recherche est la suivante : Quel est l'impact du complexe industrialo-portuaire en tant que projet structurant sur le développement urbain durable de la ville de Kribi ? Cette question principale se décline en quatre questions spécifiques qui orientent le travail d'investigation sur le terrain. Nous les présentons dans la section suivante.

0.5.2. Questions spécifiques

La question principale de cette étude peut être examinée sous plusieurs angles en fonction des chercheurs et de leurs buts. Dans notre cas, nous l'étudierons notamment à partir de quatre aspects constituant l'arène du développement durable en milieu urbain et représentant les enjeux communs de l'infrastructure portuaire et de la ville : 1-Les enjeux de la gouvernance ; 2-les processus économiques ; 3- la thématique sociale ; 4-la dimension environnementale. Leur choix émane de l'analyse de contenu de la littérature et de la théorie du développement local (Emelianoff, 2007 ; Veyret & Le Goix, 2011 ; Peyric, 2014 ; Jugie, 2017 ; Mercier & Bourque, 2012 ; Fayolle & Tanguay, 2011 ; etc.).

En considérant ces quatre dimensions, nous formulons les questions spécifiques de recherche suivantes :

QS1 : Quel est l'apport économique du complexe industrialo portuaire en tant que projet structurant au développement urbain durable de la ville de Kribi ?

QS2 : Quel est l'impact social du complexe industrialo portuaire en tant que projet structurant sur le développement urbain durable de la ville de Kribi ?

QS 3 : Quelle est l'incidence environnementale de l'aménagement du complexe industrialo portuaire en tant que projet structurant sur le développement urbain durable de la ville de Kribi ?

QS 4 : Comment le processus de gouvernance autour de l'exploitation du complexe industrialo-portuaire en tant que projet structurant influence-t-il le développement urbain durable de la ville de Kribi ?

0.6. Hypothèses de l'étude

L'étude comporte une hypothèse générale et quatre hypothèses spécifiques qui constituent des avant-réponses à la question principale et aux questions secondaires. La présente section est consacrée à leur présentation.

0.6.1. L'hypothèse générale

En guise d'hypothèse générale de cette étude, nous avons supposé que l'implantation du complexe industrialo-portuaire de Kribi en tant que projet structurant a un impact positif sur le développement urbain durable de la ville de Kribi.

Toutefois, il est important de mentionner que notre position rejette l'idée d'une relation déterministe simple de cause à effet. Elle soutient plutôt l'importance de l'action collective territorialisée et intégrée avec une correspondance entre les stratégies des acteurs pour créer un effet structurant pour que se produise le développement urbain durable escompté pour la ville de Kribi à l'aune du CIP. Les infrastructures ne peuvent à elles seules générer un développement territorial de manière linéaire, directe et causale. Ce n'est donc pas la présence de l'infrastructure stricto sensu, ni même sa qualité ou son envergure qui peuvent conditionner un niveau de développement. Le processus ne peut s'inscrire que dans des démarches marquées par certaines dynamiques d'acteur. Le CIPK loin de se résumer à une simple infrastructure portuaire ayant des objectifs d'import et d'export dans une logique de rentabilité privée, doit être considéré comme un objet territorial dont la mise en valeur dépend d'une part de la perception et de l'appropriation que s'en font les acteurs et d'autre part, de leurs stratégies d'action autour de cet objet ressource. Nous nous situons donc dans une approche territoriale et constructiviste qui place l'acteur au centre de la relation entre l'infrastructure et le développement du territoire. Nous pensons que pour un développement durable de la ville de Kribi à l'aune du complexe industrialo portuaire, il est important d'opter pour une approche territoriale intégrée visant à faire rencontrer les dynamiques urbaines et portuaires tout en incluant les communautés locales dans cette entreprise.

0.6.2. Les hypothèses secondaires

L'hypothèse générale se décline en quatre sous hypothèses ou hypothèses de recherche :

HR1 : Le complexe industrialo-portuaire en tant que projet structurant a un apport économique important sur le développement urbain durable de la ville de Kribi.

HR2 : Le complexe industrialo-portuaire en tant que projet structurant a un impact social positif sur le développement urbain durable de la ville de Kribi.

HR3 : La mise en exploitation du complexe industrialo-portuaire en tant que projet structurant a une incidence environnementale positive sur le développement urbain durable de la ville de Kribi.

HR4 : Le processus de gouvernance autour de l'exploitation du complexe industrialo-portuaire en tant que projet structurant joue un rôle clé dans la maximisation des bénéfices de l'infrastructure sur le développement urbain durable de la ville de Kribi.

0.7. Objectifs de l'étude

Toute entreprise de recherche a des objectifs bien ciblés. Notre étude s'inscrit dans cette logique. Les deux sous-titres qui suivent s'emploient à présenter, d'une part, l'objectif général de notre travail et d'autre part, ses objectifs spécifiques.

0.7.1. Objectif général

La visée principale de cette recherche est d'analyser l'impact du complexe industrialo-portuaire en tant que projet structurant sur le développement urbain durable de la ville de Kribi en mettant l'accent sur les aspects économiques, sociaux, environnementaux et la gouvernance.

0.7.2. Objectifs spécifiques

La présente thèse a quatre objectifs spécifiques que voici :

OS1 : Évaluer l'apport économique du complexe industrialo-portuaire en tant que projet structurant sur le développement urbain durable de la ville de Kribi.

OS2 : Examiner l'impact social du complexe industrialo-portuaire en tant que projet structurant sur le développement urbain durable de la ville de Kribi.

OS3 : Étudier l'incidence environnementale du complexe industrialo-portuaire en tant que projet structurant sur le développement urbain durable de la ville de Kribi.

OS4 : Analyser le rôle du processus de gouvernance entourant l'exploitation du complexe industrialo-portuaire en tant que projet structurant sur le développement urbain durable de la ville de Kribi.

Après avoir présenté les objectifs de l'étude, il convient de montrer l'intérêt du travail.

0.8. Intérêts et pertinence de l'étude

Si le processus de recherche doctorale doit bien entendu s'avérer intéressant et important d'un point de vue académique, en apportant une valeur ajoutée à l'évolution des connaissances, nous croyons qu'il doit aussi avoir un sens au-delà du cadre académique. Nous sommes convaincu qu'il est intéressant qu'une étude doctorale participe globalement à la recherche des moyens pour l'amélioration de la qualité de vie et du cadre de vie des communautés. Puisque qu'en fin de compte la recherche doit se faire « avec » les populations (Ela, 2001) pour ainsi participer à leur développement. À son intérêt scientifique doit donc s'ajouter un intérêt social entre autres.

Notre recherche met en lumière un sujet important pour l'ensemble des sociétés urbaines du monde et du Cameroun particulièrement : le développement urbain durable. Notre travail prend donc appui sur le onzième objectif des ODD qui recommande que les villes et toutes les cités humaines soient inclusives, sûres, résilientes et durables.

Les problématiques environnementales d'aujourd'hui sont principalement liées au développement urbain. En effet, dans les villes, on observe l'émergence d'une concentration importante de plusieurs dynamiques sociales, environnementales et économiques avec une concrétisation spatiale plus ou moins nette (Fayolle & Tanguay, 2011). Les problématiques environnementales d'aujourd'hui sont principalement liées au développement urbain. En effet, dans les villes, on observe l'émergence d'une concentration importante de plusieurs dynamiques sociales, environnementales et économiques avec une concrétisation spatiale plus ou moins nette (Fayolle & Tanguay, 2011). A titre illustratif, l'essor industriel du XIXe siècle, tout en engendrant d'importantes mutations socio-économiques (telles que l'augmentation et la redistribution des revenus) au sein des grandes métropoles occidentales, a également constitué une source de pollution non négligeable. Au fil du temps, on a observé une certaine prise de conscience de la part

des décideurs et de la population au sens large, quant aux impacts économiques, sociaux et environnementaux de leurs activités, tant au niveau local (municipal ou régional) que mondial (national ou régional). Ces milieux urbains font face à des défis importants : environnementaux, sociaux, économiques et ceux liés à la question de la gouvernance. Kribi au Cameroun ne fait pas l'exception au moment où cette ville est le territoire hôte d'un grand nombre d'infrastructures dites « structurantes » à l'instar du Complexe industrialo portuaire. La présente étude trouve donc un intérêt particulier en s'y attardant.

Par ailleurs, les villes camerounaises sont actuellement au cœur d'un ensemble de transformations (liées à l'exécution des projets structurants) qui touchent non seulement les dimensions économique et sociale mais également et surtout les dimensions environnementale, politique et culturelle. Comme nous l'avons dit précédemment, Kribi terrain de notre étude, est l'une des villes du pays qui accueille une importante gamme de projets structurants (notamment le complexe industrialo-portuaire) ayant à coup sûr une incidence sur son milieu physique et humain. Ces transformations en cours dans cette ville côtière doivent se faire en respectant les principes de l'agenda 21 local. C'est dire qu'il y a nécessité d'identifier les mécanismes, outils et politiques afin de placer les territoires locaux au centre des efforts de mise en œuvre des ODD (CGLU, 2016). La ville étant considérée comme un territoire pertinent du développement durable, la rédaction de cette thèse pourrait participer à cette nécessité de concevoir et de mettre à la disposition des acteurs des outils pour faciliter la mise en œuvre des projets structurants soucieux des enjeux du développement durable. Dans la même veine, cette recherche participe à l'effort des gouvernements et des organismes des Nations Unies de trouver des solutions aux multiples défis qu'affrontent les villes de notre temps pour ce qui est de la production d'un cadre et d'une qualité de vie durables pour les personnes vivant en milieu urbain.

0.8.1. Intérêt scientifique

L'intérêt scientifique est la contribution que l'étude d'un fait social particulier apporte à la science. Dans le cas d'espèce, l'intérêt scientifique de cette thèse se veut une contribution à la problématique du développement urbain durable à Kribi en rapport avec l'avènement des infrastructures structurantes suscité par la volonté du Cameroun de devenir émergent en 2035. Les problèmes associés au développement des villes sont plus que réels en ce XXI^e siècle qui voit les zones urbaines concentrer le plus de la population mondiale et devenir les terrains privilégiés de

la mise en œuvre des politiques du développement des pays. Le concept de développement durable peut être source de transformations de la société et des dynamiques urbaines. Il peut donc être analysée (Villalba & Zaccai, 2007 ; Hamman, 2012). C'est aussi là, la pertinence de ce travail : de témoigner de son utilisation en milieu urbain. En tant que telle, cette recherche est également en cohérence avec les recherches qui remettent en question le concept de développement durable. Elle pourrait engager des changements dans nos façons de construire la ville.

Cette étude devrait donc fournir à la communauté scientifique une solide base de données théoriques sur le développement urbain durable. Ce thème a déjà été abordé dans de nombreux travaux. Les buts ne sont certes pas identiques, mais toutes font remarquer que le développement de nos villes a des conséquences économiques, sociales, culturelles et environnementales qu'il faudrait prendre en compte. Or, au contraire, nous partons de l'idée qu'il existe un besoin intellectuel et pratique d'une réflexion accrue et d'études de cas sur les projets structurants en cours dans les villes du monde en quête d'émergence. Il y a au moins deux raisons à cela. De toute la littérature scientifique internationale sur le sujet, le cas du Cameroun est le moins bien documenté, et l'expérience de la mise en œuvre de projets d'envergure dans les villes du pays (à mi-chemin de l'émergence, prévue pour 2035) mérite un certain bilan.

De manière spécifique, notre étude a le mérite d'étudier la relation entre les projets structurants et le développement urbain durable sous le prisme de l'action communautaire. Cette relation est peu étudiée dans ce corpus scientifique surtout dans notre contexte compte tenu du fait que la discipline y est nouvelle. Et il y a encore des appréhensions quant aux phénomènes que l'action communautaire pourrait ou devrait aborder. Pourtant, comme nous l'avons dit dès l'entame de notre travail, l'intervenant communautaire doit bien évidemment se préoccuper de ce type de problématique comme le démontrent les travaux du domaine (Mercier & Bourque, 2012 ; Lamoureux et al., 2008, etc.) ; et nous participons à notre manière à cette entreprise. Alors, notre étude pourra servir de lanterne, notamment dans le contexte camerounais, aux études ultérieures qui s'intéresseront à cette même problématique sous la perspective de l'action communautaire.

En outre, il faut dire que l'idée d'un développement durable, soutenue par le rapport Brundtland (1987), pose en effet que certains modes de développement dégradent l'environnement, et qu'inversement, un environnement dégradé peut constituer un obstacle au développement. Le complexe industrialo-portuaire implanté dans la ville de Kribi n'est pas sans

effet sur le développement de ce milieu de vie. Ainsi, notre étude a le souci, à partir d'une démarche scientifique, d'apporter des propositions théoriques applicables concrètement dans le but de faire de Kribi un territoire urbain durable où les communautés auront la possibilité de vivre mieux en participant à l'action sociale. Se basant sur des travaux antérieurs qui ont souligné le caractère d'oxymore, flou et générique du concept de développement durable qui demande à être précisé à chaque usage, renvoyant davantage à une problématique non stabilisée plutôt qu'à une solution (Theys, 2000 ; Lascoumes, 2005 ; Micoud, 2007 ; Zuindeau, 2010), cette étude invite à prendre conscience de la nécessité d'ancrer la démarche de développement durable à un niveau local et encourager les collectivités locales, particulièrement les villes, à se l'approprier, en favorisant une approche territoriale intégrée œuvrant pour un développement urbain inclusif, résilient et durable. Cette invitation est faite aussi bien à l'endroit des populations que des acteurs locaux et gouvernementaux œuvrant en matière de développement urbain.

0.8.2. Intérêt éducatif

Du point de vue éducatif, l'étude se positionne dans le champ de l'éducation au développement durable. Elle offre des informations à caractère éducatif qui peuvent participer à une prise de conscience chez les acteurs institutionnels et non-institutionnels chargés de la mise en œuvre du développement durable en milieu urbain. On sait aujourd'hui que l'environnement urbain est le lieu où une grande frange de personnes se concentre. Ce milieu de vie construit de bâtiments, de rues et de paysages structurés influence la nature et la fréquence des interrelations humaines ainsi que leurs formes d'expression (Pruneau & Desjardins, 2003). La forme de gouvernance et le mode de vie de ces lieux de résidence causent de nombreux problèmes notamment sur les plans humain, environnemental, social, économique, etc. La ville de Kribi, de par les dérives constatées du fait de l'arrivée de projets structurants n'est pas exempte.

Nous sommes convaincu que notre thèse, de par la proposition d'un modèle de développement urbain durable adapté à Kribi en rapport avec le complexe industrialo portuaire, s'investit dans l'éducation relative au développement durable. Ainsi, elle peut contribuer au développement d'une littératie urbaine. Pruneau et Desjardins (2003) définissent la littératie urbaine comme un ensemble de savoirs, savoir-faire, savoir-être et savoir-devenir qui autorisent une lecture sensible, réfléchie et critique de l'environnement urbain, d'appréhender la ville selon ses préjugés culturels et d'y réagir. En lisant Cette réaction pourrait prendre la forme d'activités

visant à améliorer l'environnement urbain. Mieux encore, il a l'avantage de permettre aux citoyens de se concerter sur la façon de construire leurs villes. Cette lecture et cette reconstruction leur permettent de choisir progressivement le type de développement qu'ils souhaitent pour leur ville ou leur quartier.

0.8.3. Intérêt social

Au-delà de contribuer à l'évolution de la science dans un domaine bien ciblé, toute recherche scientifique est chargée d'un rôle social. La transformation (en mieux) de la société est donc au centre des travaux de recherche, puisqu'en fin de compte la science est au service du social. Notre travail de thèse est donc teinté de cette mission sociale.

L'action communautaire, par ailleurs notre champ disciplinaire, se déploie par des pratiques multiples et diversifiées qui poursuivent des objectifs de justice sociale, de solidarité, de démocratie, de répartition plus équitable des richesses, etc. et soucieuses de ne pas franchir le seuil d'équilibre de la biosphère ; ceci dans une logique de durabilité. C'est donc sous l'influence de cette visée de l'action communautaire que notre étude porte un intérêt social.

Cette recherche doctorale se développe dans un milieu de vie de plus en plus peuplé et cosmopolite. Ainsi, les problèmes de cohésion sociale, de vivre-ensemble et de mieux-vivre sont très fréquents en milieu urbain. Dans le cas particulier de la ville de Kribi, le complexe industrialo-portuaire qui y est implanté suscite bien de convoitises (de par les opportunités multiples que sa mise en œuvre engendre) attirant ainsi un grand nombre d'individus d'horizons divers, de cultures différentes avec des buts parfois divergents. Ce qui n'est pas sans conséquence sur la dynamique sociale. De plus, la mise en œuvre des projets structurants dans une ville est logiquement génératrice d'emplois (un autre enjeu du développement urbain durable) pour les populations. D'où l'importance de cette thèse dont l'objectif est, comme nous l'avons précisé plus haut, d'étudier dans quel sens la mise en œuvre d'un complexe industrialo portuaire à Kribi peut participer au développement urbain durable.

Aussi, l'entretien et la durabilité de notre environnement sont aujourd'hui des enjeux majeurs qui interpellent l'ensemble de la société (gouvernements, agents de développement local, populations...). Pour cela, nous estimons que la présente recherche participe à un travail de sensibilisation quant à une prise de conscience sociale des dangers liés au non-respect des

recommandations en matière de développement urbain durable. Elle sensibilise donc l'ensemble de la société urbaine et particulièrement celle de la ville de Kribi. Et surtout elle essaie de proposer les conditions d'une meilleure transformation de la société kribienne. Toutefois, il est important de préciser ici que notre étude ne prétend pas proposer des solutions immédiates aux problèmes multiformes que l'on retrouve dans nos villes et celle de Kribi en particulier car comme le précisent Lamoureux, Panet-Raymond, Lavoie et Mayer (2008 p.4) : « il ne faut pas [...] attendre aveuglément de la recherche des directives immédiatement applicables à l'action ; la connaissance ne donne pas le sens de l'action, elle ne peut que l'éclairer ».

0.8.4. Intérêt politique

Aujourd'hui, plusieurs chercheurs s'accordent à dire que le XXI^e siècle est le siècle de la ville. Ceci sur la base des statistiques, des projections démographiques et de la propagation des phénomènes urbains. Dans cette lancée, le gouvernement camerounais a adopté un ensemble de documents juridiques pour organiser la gouvernance urbaine, et une série de structures telles que la Mission d'Aménagement et d'Equipeement des Terrains Urbains et Ruraux (MAETUR), le Fonds Spécial d'Equipeement et d'Intervention Intercommunale (FEICOM) (1977), la réorganisation de la Société Immobilière du Cameroun (SIC) (1978), le Ministère de l'Habitat et du Développement Urbain (MINH DU), le Ministère de la Décentralisation et du Développement Local (MIN DDEVEL) pour une mise en œuvre harmonieuse, cohérente et efficace des politiques gouvernementales liées à l'aménagement urbain et de l'habitat. Cependant, l'existence conséquente d'autres acteurs rend difficile leur gestion, du fait de toutes les activités menées par ceux-ci visant à améliorer les conditions de vie des habitants et le développement de la ville. Au fur et à mesure que les problèmes posés par la croissance urbaine et les enjeux socio-politiques qui lui sont associés deviennent plus importants, la nécessité d'identifier ce phénomène devient encore plus importante.

L'Etat redéfinit donc constamment son domaine de compétence, se positionnant comme régulateur en contribuant aux activités locales en collaboration avec de nombreux autres acteurs. Toutefois, le caractère souverain du territoire dans son ensemble en fait encore un acteur privilégié dans la gouvernance de la ville. Par conséquent, afin de permettre un développement coordonné et participatif dans les milieux urbains zone, il doit adapter les textes à la portée réglementaire de

toutes les mesures prises dans la ville. Et ceci pour que ni lui, ni les autres acteurs, n'ignore leur rôle.

Cette étude se veut donc une sollicitation à l'endroit des autorités publiques pour prendre conscience des actions et des interactions qui imprègnent les villes et participent à leur développement, afin d'ajuster leurs textes pour définir les rôles de chacun des acteurs et par ricochet éviter les différentes confrontations ainsi que les rapports de force observés en milieu urbain.

0.8.5. Intérêt psychologique

L'intérêt psychologique de la présente recherche réside dans ce qu'il convient d'appeler psychologie communautaire. C'est une discipline dont l'intérêt porte sur les actions « communautaires », leurs processus et leur implantation (Saïs, 2011, p.13). Pour Burton et al. (2007), la psychologie communautaire propose un cadre pertinent pour une action améliorative auprès des individus marginalisés, en intervenant sur le développement social et en mettant l'emphasis sur les valeurs de l'intervention communautaire, sur le travail inclusif et sur la création des collaborations.

La psychologie communautaire vise l'empowerment, donc une habilitation collaborative, solidaire et écologique. La discipline touche à un grand nombre d'objets à savoir :

L'organisation communautaire, le développement local, le développement régional, [...], les milieux de vie urbains, de banlieue et ruraux, la cohésion et le capital social, la pauvreté, l'exclusion et la marginalisation, l'adaptation à de nouveaux environnements culturels et géographiques, la participation des citoyens à leur milieu de vie, [...], de contrôle et de pouvoir d'agir, [...], le développement social, la résolution collective des conflits, la résilience communautaire et l'urbanisme [...]. (Bouchard, 2001, cité par Saïas, 2009, p. 23-24).

La liste est loin d'être exhaustive et nous tenons à faire remarquer que nous avons voulu expressément circonscrire l'énumération que propose Bouchard (2001) et reprise par Saïas (2011)

aux objets qui se rapprochent le mieux de la problématique du développement urbain dont nous traitons dans notre d'étude. Nous constaterons ainsi que la psychologie communautaire, qui entre dans notre formation en action communautaire, implique un certain écart avec la pratique psychologique classique. Elle offre aux psychologues la possibilité d'enrichir leurs pratiques, en diversifiant leurs lieux et leurs outils d'intervention, et en invitant les professionnels à sortir de leur cadre pour adopter une dynamique de promotion de développement au sein des communautés rurales ou urbaines et surtout de participation à l'action communautaire.

0.8.6. Intérêt personnel

La présente étude revêt un intérêt personnel d'abord parce qu'elle nous donne une certaine expérience dans le monde délicat de la recherche et nous permet de comprendre, comme le disait Mvessomba (2013, p.11), que : « l'aventure scientifique est à la fois exigeante et passionnante ». Elle nous permet de mener une réflexion scientifique sur une problématique de terrain qu'est le développement urbain durable. Plus qu'une recherche doctorale, ce travail a modifié beaucoup de choses dans notre vie. Elle change nos représentations du développement urbain durable. C'est notre apport dans le respect des principes de développement durable en ville qui est mis en jeu. Ce processus n'est pas encore achevé. Chaque étape réinterroge à nouveau notre rapport-au-monde. C'est donc un chemin qui s'est ouvert ; l'obtention du doctorat/Ph. D et le travail qu'il a été nécessaire de fournir n'en sont qu'une étape. De même, pour amorcer un véritable changement, il n'est pas suffisant d'apprendre à agir et d'avoir conscience des problèmes environnementaux, culturels et socio-économiques qui se posent dans nos centres urbains. Il est nécessaire d'entrer dans un processus de réflexion qui est en partie personnel, en vue de participer soi-même à rendre ces espaces viables et vivables aussi bien pour les générations actuelles que pour celles à venir.

0.9. Délimitation de l'étude

Délimiter une étude c'est en préciser le champ d'investigation ainsi que sa temporalité et son cadre géographique. Cet exercice épistémologique protège la recherche contre les dangers qui proviendraient des spéculations souvent alimentées par la fluidité des données et par l'absence du cadrage du champ d'investigation ainsi que de la périodisation de l'étude. Ainsi, cette section fixe les limites de l'étude et définit clairement son champ d'application. Nous faisons donc une délimitation sous trois angles : temporelle, géographique et thématique.

0.9.1. Délimitation temporelle

L'étude s'intéresse à la problématique du développement durable de la ville de Kribi en rapport avec l'avènement des projets structurants au Cameroun notamment le complexe industrialo-portuaire. Pris sous cet angle, nous pensons que le contexte périodique allant de 2010 à nos jours est marqué par la mise en œuvre du programme de relance économique et de la volonté d'être émergent en 2035. Cette vision basée sur la construction des grands équipements sur l'étendue du territoire et surtout dans les villes du Cameroun est à mi-chemin de son implémentation. Ainsi, il nous a paru judicieux de mener une étude pour examiner ce qu'il en est dans un milieu urbain comme Kribi un an après la mise en fonction de la première phase du port en eau profonde, quinze (15) ans après l'élaboration du DSCE et à dix (10) ans de 2035.

0.9.2. Délimitation géographique

En ce qui concerne la délimitation géographique, l'étude que nous menons se déroule dans la région du sud du Cameroun Département de l'Océan et précisément à Kribi. C'est une ville connue pour ses potentialités touristiques. Mais, cette réputation de ville touristique mue progressivement vers l'industriel. La ville est désormais le terreau privilégié de la mise œuvre de la vision 2035 avec la construction de grands aménagements structurants dont le complexe industrialo-portuaire. C'est donc à juste titre que notre choix s'est porté sur ce milieu de vie en pleines mutations depuis plus d'une décade. Dans le même temps, Kribi se caractérise par un cosmopolitisme incontestable qui s'est accru récemment avec la ruée des populations venues d'horizons divers vers ce lieu aux opportunités multiples. Par conséquent, mener une étude dans une ville comme Kribi est un moyen pour nous, dans le cadre de la collecte des données, d'accéder à la diversité ethnique et culturelle du Cameroun. Etant donné que le chercheur est souvent confronté à une difficulté de généralisation des conclusions de sa recherche à une population plus large que celle sur laquelle les investigations ont été faites directement, une autre vertu conséquente du caractère cosmopolite de Kribi est qu'il pourrait (sans grande prétention de notre part) faciliter les ambitions de généralisation de nos conclusions à l'ensemble des villes Camerounaises.

0.9.3. Délimitation thématique

La question du développement urbain durable préoccupe plusieurs disciplines : sociologie, anthropologie, sciences politiques, géographie, etc. Elle a inspiré des auteurs l'ayant analysée suivant les colorations disciplinaires. En action communautaire, le développement urbain durable est convoqué pour répondre aux problèmes que vivent les personnes en milieu urbain (dévitalisation urbaine, pauvreté, exclusion sociale, manque d'emploi, dégradation de l'espace de vie des communautés, etc.). C'est ainsi que cette recherche s'inscrit dans notre champ disciplinaire (l'action communautaire) en ce sens qu'elle insiste sur l'une des problématiques qui intéresse les chercheurs de ce domaine disciplinaire et/ou professionnel : il s'agit du développement local. Certes, il est vrai que le sujet sur lequel porte notre thèse, comme nous venons de le dire, est beaucoup abordé dans d'autres disciplines.

Mais, l'intérêt pour le développement des territoires urbains ou ruraux ne saurait être confiné à un domaine scientifique particulier. Les études récentes (en géographie notamment) sur le développement de Kribi se sont le plus intéressées aux risques et vulnérabilités d'une ville soumise aux pressions naturelles et humaines. Notre étude va au-delà de ces préoccupations environnementales pour chercher des stratégies d'acteurs qui pourraient faire de la ville de Kribi et de ses communautés un exemple de développement urbain durable à l'aune du complexe industrialo-portuaire. De plus, l'action communautaire désigne : « toute initiative issue de personnes, de groupes communautaires, d'une communauté (géographique locale, régionale, nationale ; d'intérêts ; d'identités) visant à apporter une solution collective et solidaire à un problème social ou à un besoin commun ». (Lamoureux, Panet-Raymond, Lavoie & Mayer, 2008 p.4). Nous constatons à travers cette définition que le développement urbain durable est une préoccupation de l'action communautaire dans la mesure où les villes sont des collectivités locales dans lesquelles se meuvent les communautés en quête de bien-être. En ce sens, cette thèse doctorale mobilise des éléments théoriques et conceptuels aussi bien dans les sciences sociales et en économie qu'en développement communautaire. Notre approche est donc interdisciplinaire

En action communautaire, « la problématique du développement [...] des quartiers urbains en déclin devient aussi une priorité » (Lamoureux, Panet-Raymond, Lavoie & Mayer, 2008 p.35). Notre recherche a donc le mérite de montrer ici que l'intervenant communautaire doit pouvoir

mobiliser des stratégies afin de permettre aux communautés urbaines de répondre aux défis socio-économiques, environnementaux et de gouvernance auxquels elles sont confrontées.

0.10. Structure du travail

Cette thèse débute par une introduction qui fait office de problématique générale de l'étude. Dans cette dernière, il a été question pour nous de faire un aperçu du contexte de l'étude, des motivations ayant conduit à la réalisation de cette étude, de l'objet d'étude, de poser la problématique et les questions, hypothèses et objectifs de la recherche. Toujours dans le cadre de notre propos introductif, nous avons essayé de montrer l'intérêt de notre travail, de situer le cadre thématique et spatio-temporel dans lequel s'inscrit l'étude. Enfin, l'introduction a été l'occasion pour nous de présenter la structure de cette thèse.

Ainsi, nous avons structuré ce travail en deux parties complémentaires. La première partie compte trois (03) chapitres et s'intitule : « complexe industrialo portuaire et développement urbain durable : fondements conceptuels et théoriques ». L'intérêt ici est de construire le cadre analytique dans lequel se situe ce travail. Son premier chapitre s'intéresse à la littérature autour de la variable indépendante de notre thèse. Nous l'avons intitulé : « Infrastructures, effet structurant et développement au Cameroun ». Nous y abordons la question de l'effet structurant des infrastructures (avec emphase sur le complexe industrialo-portuaire) dans le processus de développement des territoires, non sans faire une brève revue des études empiriques et théoriques sur la question. A l'image du premier, le chapitre 2 revient sur la variable dépendante de cette thèse. Avec pour titre « Du développement urbain durable », ce chapitre traite des notions et fondements du développement urbain durable. Le troisième chapitre insiste sur les concepts et les théories pertinents de l'étude. Nous y abordons, d'une part, les concepts (les thématiques économique, sociale, environnementale et la gouvernance) constituant l'arène du développement durable au sein des territoires et d'autre part, deux grands cadres théoriques : les théories de la croissance endogène pour l'explication du rôle des infrastructures de transport sur un territoire et les théories ou approches du développement local nous permettant d'analyser les contours des questions de développement au sein des collectivités locales (ici, le milieu urbain).

La deuxième partie de notre travail s'intitule « cadre d'évaluation du développement urbain durable à Kribi en lien avec le complexe industrialo-portuaire ». Elle est une illustration pratique de notre raisonnement. Elle compte trois (03) chapitres : Chapitre 4 (méthodologie de l'étude),

chapitre 5 (présentation et analyse des résultats), chapitre 6 (interprétation et discussion des résultats). Il s'agit dans le contexte de ces chapitres de présenter les démarches et outils méthodologiques empruntés pour conduire notre enquête de terrain, d'analyser (à l'aide des instruments retenus) les résultats auxquels nous sommes parvenu. Il sera aussi question d'interpréter ces résultats et d'en faire une discussion à la lumière de notre cadre théorique tout en proposant des suggestions que nous trouvons pertinentes pour une meilleure façon d'envisager le développement de nos territoires.

PARTIE I : COMPLEXE INDUSTRIALO-PORTUAIRE ET DEVELOPPEMENT URBAIN DURABLE : FONDEMENTS CONCEPTUELS ET THEORIQUES

Chapitre 1 : Infrastructures, effet structurant et développement au Cameroun

Chapitre 2 : Le développement urbain durable en question

Chapitre 3 : Concepts et théories pertinents de l'étude

CHAPITRE 1 : INFRASTRUCTURES, EFFET STRUCTURANT ET DEVELOPPEMENT AU CAMEROUN

La question de l'effet structurant des infrastructures sur le développement des territoires a toujours fait l'objet de nombreux débats. Ces débats sont plus que jamais d'actualité au Cameroun, notamment en raison de la construction de projets dits « structurants » dans le cadre du plan d'émergence de l'Etat pour 2035. Ces grands chantiers suscitent des interrogations sur leur influence sur le développement des territoires qui les accueillent, mettant en lumière l'importance de comprendre l'effet structurant de ces infrastructures.

Il existe un large consensus dans la littérature sur le fait que l'infrastructure est le moteur de la croissance et du développement. Des services qui permettent aux sociétés de fonctionner et aux économies de prospérer sont fournis par les infrastructures, des systèmes de transport aux centrales électriques en passant par les systèmes d'eau et d'assainissement. C'est pourquoi elles sont au centre des efforts pour réaliser les ODD aussi bien dans les pays avancés en matière de développement que dans les pays en quête de l'émergence. Les infrastructures balayent tous les aspects de la vie de l'homme. Elles ont la faculté de transformer et de structurer notre environnement naturel dans un sens positif ou négatif.

En action communautaire, la subsistance et le bien-être des communautés dépendent étroitement des caractéristiques sociales, économiques et opérationnelles des infrastructures qui garantissent la disponibilité des services sociaux de base, constituant ainsi un maillon essentiel de la survie de la communauté. Dès lors, au moment où nous sommes témoin de l'essor continu de la population mondiale, de l'accélération de l'urbanisation et que les humains sans distinction de classes réclament de plus en plus de services, le besoin en infrastructures augmente rapidement. Il faut proposer à ces populations des services infrastructurels nécessaires à une meilleure qualité de vie. Les Etats semblent l'avoir compris. Ainsi, les pays en voie de développement en général dans une course effrénée au développement, ont opté pour un développement de type infrastructurel basé sur la mise en œuvre de plusieurs projets structurants devant servir de fondement à un processus de développement à long terme. Manifestement, le Cameroun semble s'inscrire dans ce sillage à travers notamment la construction de plusieurs infrastructures dans les différentes localités du pays à l'instar du complexe industriel portuaire à Kribi. Dominguez-Torres et Foster

(2011) avaient donc vu juste. Puisque les résultats de leurs travaux indiquent que si le Cameroun pouvait amener son développement infrastructurel au niveau de celui d'un pays à revenu intermédiaire, cela augmenterait la croissance économique de 3,3 points de pourcentage, permettant au pays d'atteindre un niveau de développement acceptable.

Notre travail s'intéresse comme nous l'avons déjà indiqué plus haut, à la problématique du développement urbain durable à Kribi en rapport avec l'infrastructure que la ville abrite. Il s'agit d'examiner l'impact du complexe industrialo portuaire dans le processus de développement urbain durable de Kribi. Un aspect important de notre raisonnement est la nécessité d'une approche territoriale intégrée conduisant à une participation de plus en plus importante des acteurs locaux dans la planification des infrastructures et du développement du territoire. Cette implication plus forte s'explique par un contexte global lié aux transformations du rôle de l'Etat et de ses autorités, qui n'est ou ne devrait plus être le seul maître à bord pour décider et planifier la mise en œuvre des grands équipements dans les différentes collectivités qui composent son territoire.

Au vu de ce qui précède, ce chapitre s'articule autour de cinq principales parties. La première est consacrée à l'essai de définition de la notion d'infrastructure ; la deuxième examine le plan de développement du secteur des infrastructures au Cameroun tel qu'édicte dans le DSCE et la SND ; la présentation du complexe industrialo portuaire de Kribi en tant qu'infrastructure structurante fait office de la troisième articulation. Dans notre quatrième articulation, nous essayons de passer en revue les différentes approches du lien entre infrastructures publiques en tant que projets structurants et développement urbain durable. La cinquième grande articulation quant à elle est réservée à la remise en question de l'effet structurant ou du déterminisme systématique de l'offre infrastructurelle. Toutefois, nous tenons à indiquer que nous insisterons particulièrement sur les infrastructures de transport car le complexe industrialo portuaire dont nous examinons les effets sur le développement urbain durable de la ville de Kribi est bel et bien une infrastructure de transport.

1.1. Approche définitionnelle de la notion d'infrastructure

Le concept d'infrastructure a un large champ de définition dans la littérature. Historiquement, le terme infrastructure a été utilisé dans le domaine du génie civil ou du génie des structures. Il désigne tous les travaux liés à la structure ou tous les équipements nécessaires à la

vie quotidienne et aux activités économiques. Les infrastructures répondent aux fondamentaux de la société moderne et s'inscrivent dans la politique d'aménagement du territoire et de service public. Elles sont financées par des fonds publics, mais parfois aussi par des fonds privés.

Selon le Ministère de l'Economie et de l'Aménagement du Territoire du Cameroun (2014), le concept d'infrastructure fait référence à un ensemble interconnecté d'ouvrages et d'équipements communs fixes qui visent à faciliter les échanges socio-économiques et à soutenir durablement la croissance économique d'un pays. Le terme est le plus souvent utilisé en relation avec l'aménagement du territoire, en particulier l'urbanisme et les transports, mais en fait, il englobe tous les aménagements et zonages après des décisions politiques.

L'infrastructure désigne généralement un système technique et matériel à grande échelle sous-jacent à des activités ayant une dimension de circulation et de réseau, comme le trafic ferroviaire et routier ou l'échange de données numériques (Jarrige, Le Courant, & Paloque-Bergès, 2018). Dans un sens plus large, le concept d'infrastructure est étroitement lié aux services attachés aux équipements. Par conséquent, il comprend les routes, les autoroutes, les chemins de fer, les ports et les aéroports, les réseaux de télécommunications, les réseaux nationaux de distribution de gaz, d'électricité et d'eau, etc., en fait tous les investissements qui développent et facilitent la circulation des personnes et des biens (Barro, 1990).

Dans les travaux de Hirschman (1958) et de Hansen (1965), les infrastructures sont considérées comme des biens et services qui permettent des activités productives dans une économie donnée. Il convient de noter la différence entre les infrastructures sociales, dont la mission est de protéger et de développer le capital humain (éducation, santé, services sociaux) et les infrastructures économiques, qui sont directement liées au processus économique productif (Oulmakki, 2015). Hirschman (1958) est d'avis que les infrastructures vont au-delà des seuls types d'équipements (routes, ports, gares, etc.) et incluent tous les services publics (tels que l'administration, les écoles, les universités, etc.).

Selon Perroux (1964), les infrastructures représentent un capital fixe qui peut avoir des effets en amont et en aval sur l'activité économique et l'aménagement du territoire. De cette définition, on comprend que l'infrastructure est économiquement et structurellement utile à la région où elle se situe. Cela a un effet sur le développement du milieu. C'est dans cette idée que

Hansen (1965) considère les infrastructures comme des déterminants directs ou indirects de l'activité de production et de circulation des biens et des personnes.

Ainsi que le démontrent les tentatives de définition de la notion d'infrastructure qui précèdent, il devient alors assez évident que cet équipement comporte un ensemble incontestable d'éléments cruciaux pour le fonctionnement du système économique en occasionnant des externalités positives. C'est en s'appuyant sur ces éléments essentiels que Henner (2000) a tenté une classification des types d'infrastructure en quatre catégories :

- Les infrastructures publiques : électricité, gaz, eau potable, etc. ;
- Les infrastructures de services : les services sociaux et éducatifs (services de santé, logements sociaux, écoles, etc.) ;
- Les infrastructure de télécommunications : réseaux de télécommunications (téléphone, internet, radio, télévision, etc.) ;
- Les infrastructures de transport : les aéroports, les ports, les routes, les ponts qui favorisent la circulation des biens et des personnes.

Lorsque nous parlons de la notion d'infrastructure, nous ne la distinguons pas de celle de projet structurant. Le projet structurant « [...] a un rôle majeur dans la mise à niveau et le développement des villes. [...], ainsi, il implique et fait participer tous les acteurs de la ville surtout les usagers, pour améliorer la vie urbaine et la qualité de vie des habitants » (Cheriet, 2022 p.48). Dans le même sens, notre travail considère l'infrastructure comme un projet structurant d'envergure ayant des effets positifs (mais parfois négatifs) sur les secteurs socioéconomiques, politiques et environnementaux d'un territoire. Bien qu'étant généralement rangée dans un secteur donné (transport, énergie, télécommunications, etc.) de l'aménagement d'un territoire (urbain dans notre cas), la construction d'une infrastructure permet la création de nouvelles activités ; ainsi son impact est souvent perceptible dans un sens global. Les services infrastructurels agissent donc comme facteur structurant des activités de développement. En fait, les infrastructures ont, en tant que facteur structurant, un impact sur presque tous les biens et services générés par les autres secteurs (Aschauer, 1993 ; Gramlich,1994).

1.2. Le programme de développement par les infrastructures au Cameroun d'après le DSCE et la SND30

Après la grande crise économique qui a secoué le pays dans la période 1990-2000, le gouvernement du Cameroun a décidé de renforcer les infrastructures dans le cadre de la relance du développement économique et social du pays. Sur la base de cette volonté, la Stratégie pour la Croissance et l'Emploi (DSCE) sera élaborée en 2009 en tant que document cadre pour la première décennie de la marche vers 3035. D'après Louis-Paul Motaze, à l'époque ministre camerounais de l'économie, « le DSCE avait pour première ambition de changer de paradigme [...] en mettant une emphase sur les projets structurants dans le but de mettre en route une masse critique de grands projets [...] de nature à améliorer structurellement notre économie, [...] et relever le niveau de vie des populations. »

La décennie actuelle (2020-2030) est marquée par la mise en œuvre de la Stratégie Nationale de Développement (SND), qui s'inscrit dans la continuité de la première décennie et vise à remédier aux lacunes du Document de Stratégie pour la Croissance et l'Emploi (DSCE). Ainsi, dans le DSCE (2010-2020) et même dans la SND-30 (2020-2030), le gouvernement camerounais reconnaît l'importance cruciale des infrastructures dans le processus de croissance et de développement durable. Dans ce sillage, il a alors décidé de construire et/ou de réhabiliter des infrastructures essentielles, appelées « projets structurants », dans des secteurs prioritaires afin de favoriser la croissance économique et améliorer les conditions de vie de la population à travers tout le pays. Il s'agit donc de restaurer les infrastructures afin qu'elles puissent pleinement contribuer à la réalisation des objectifs de développement économique et social (Minepat-DSCE, 2009). En effet, la récession économique dès le milieu des années 1980, l'abandon de la vision de développement à long terme et l'ajustement structurel à moyen terme imposé par les institutions de Bretton Woods (Baye Mendjo, 2004) ont accentué le déficit infrastructurel du pays et provoqué la détérioration de la plupart des infrastructures construites dans les années 1960. Ainsi, depuis 2008, il est question de l'implication du Cameroun dans le processus de revitalisation et de construction des infrastructures sur lesquelles reposent les espoirs de développement à long terme du pays.

Le but dans cette section est de revenir sur la situation infrastructurelle du Cameroun et singulièrement de Kribi. Comme l'indique le titre, le DSCE et la SND-30 sont, majoritairement,

considérées ici comme sources d'informations. Nous insistons sur les principaux domaines concernés que sont : le transport, les télécommunications, l'énergie, l'eau et l'assainissement, l'urbanisation et l'habitat.

❖ Le secteur énergétique

Au cours de la première phase de la Vision 2035, la capacité de production d'électricité est passée de 933 MW à 1 650 MW, ce qui représente un écart de 1 350 MW par rapport à l'objectif de 3 000 MW fixé pour 2020. Cependant, le retard dans la concrétisation des nouveaux projets de centrales identifiés dans le Plan de Développement du Secteur de l'Electricité à long terme (PDSE 2030) a mis en lumière les disparités entre l'offre et la demande d'énergie. La disponibilité de l'électricité est de 90% en milieu urbain et seulement de 20% en zone rurale (SND30, 2020). Il faut aussi prendre en compte les interruptions fréquentes du service d'électricité dues à des coupures récurrentes. Cette situation est aggravée par l'état dégradé des réseaux de transport et de distribution, responsables de pertes estimées à environ 40% de l'énergie produite.

En conséquence de ce qui précède, pour garantir la sécurité d'approvisionnement en électricité à long terme et à moindre coût, le gouvernement a mis en place le PDSE 2030(Plan de Développement du Secteur de l'Electricité à l'horizon 2030), qui prend en compte l'augmentation de la demande publique et industrielle en énergie. Ce plan définit un programme d'investissement optimal dans les infrastructures de production pour répondre aux différents scénarios de demande, en exploitant pleinement le potentiel hydroélectrique et les ressources en gaz naturel du Cameroun.

L'objectif est de réduire progressivement le déficit structurel en énergie en mettant en œuvre des programmes de maintenance, de renouvellement et de développement des capacités énergétiques du pays. Cela permettra de soutenir la croissance économique, de devenir exportateur d'électricité et d'améliorer la balance commerciale du pays. Durant la décennie 2010-2020, des efforts ont été concentrés sur l'augmentation de la capacité de production, notamment par la construction de nouvelles installations telles qu'une centrale au fioul lourd à Yassa (Douala) en 2009, une centrale au gaz naturel à Kribi, ainsi que le barrage réservoir de Lom Pangar pour réguler le débit de la Sanaga et alimenter les centrales hydroélectriques. Ce dernier comprend une centrale électrique de 25 MW pour le réseau électrique oriental et une centrale hydroélectrique d'environ 10 MW pour Mekin.

Dans le cadre de la SND30 récemment introduite par le gouvernement pour les années 2020-2030, il est prévu d'augmenter la capacité énergétique installée à 5 000 MW ; ceci pour satisfaire les besoins énergétiques de l'économie nationale et envisager l'exportation des excédents vers les pays voisins. A cet effet, le Cameroun entend poursuivre le développement d'un mix énergétique reposant sur l'hydroélectricité, l'électricité solaire, l'énergie thermique à base de gaz et l'énergie de la biomasse.

Concrètement, dans le cas de l'hydroélectricité, il est question de poursuivre le développement des ouvrages de production d'énergie par l'implémentation de projets, d'encourager les partenariats public-privé et la production autonome d'électricité (IPP). La visée est la construction des Barrages Hydroélectriques de : Bini à Warak (75Mw), Grand-Eweng (1 800Mw), Menchum (72Mw), Song-Ndong (270Mw), Ndjock (200Mw), Nachtigal-Amont (420Mw), Makäi (350Mw), Katsina-Ala (485Mw), Mouila-Mogue (420Mw), Kikot (450Mw), Ngoila (84Mw), et Cholet (600Mw). Dans le même temps, le pays envisage également la réhabilitation d'une partie des infrastructures hydroélectriques. De plus, le Gouvernement fera des efforts pour construire des mini-centrales hydroélectriques dans plusieurs localités pour répondre à la demande des ménages de ces localités. Une législation sera mise sur pied pour encourager les investissements publics et privés dans la construction de mini-centrales hydroélectriques et solaires afin de garantir l'électricité pour l'ensemble de la population d'ici 2030.

Concernant l'énergie solaire, dans le cadre de l'amélioration continue de la distribution énergétique, le Gouvernement du Cameroun entend mettre en œuvre une stratégie en matière d'énergies renouvelables qui favorisera la préférence et l'adoption de l'énergie solaire. À cette fin, le gouvernement mettra l'accent sur le développement de la capacité de maintenance des dispositifs photovoltaïques locaux et l'introduction progressive de la technologie et la production des dispositifs nécessaires. En ce qui concerne le développement de l'énergie thermique, le gouvernement envisage de procéder à l'agrandissement de la centrale électrique de Kribi, qui consiste à installer une capacité supplémentaire de 114 MW. Il poursuit le développement de la production de GNL (Gaz Naturel Liquéfié) et de l'approvisionnement en gaz aux industries.

Pour ce qui est de l'énergie de la biomasse, le Cameroun se positionne comme un important réservoir d'énergie de la biomasse. Ceci du fait de l'importance, de la diversité et de la densité de son couvert forestier et de sa végétation naturelle abondante. Actuellement, 70% des besoins

énergétiques du pays sont couverts par l'énergie de la biomasse. A cette demande nationale, il faut associer la forte demande mondiale en produits végétaux transformables en énergie biomasse, ce qui constitue une excellente opportunité pour le Cameroun d'exporter des produits énergétiques. Par conséquent, le gouvernement entend assurer l'utilisation commode de la biomasse et encourager la production de dérivés énergétiques de la biomasse. Le Gouvernement a aussi des ambitions de modernisation des réseaux de transport en adoptant la Société Nationale de Transport de l'Electricité (SONATREL).

Plus précisément, il comprendra la construction de plus de 460 km de lignes de transmission de 400 kW et de 4 postes de transformation ; la réhabilitation de 3 transformateurs et une vingtaine de postes sources. Ce qui nécessite précisément de construire les lignes suivantes : Ngaoundéré-Tibati (225 kW) et Tibati-Ngaoundal (30 kW) ; Bertoua-Garoua-Boulai-Meiganga-Ngaoundéré (225 Kw) ; Menchum-Bamenda (225 Kw); Memve'ele-Kribi (225 Kw); Yaoundé-Abong-Mbang ; et Nkongsamba-Bafoussam (225 Kw). La modernisation du réseau de distribution d'électricité de l'opérateur national est également une priorité pour le Gouvernement camerounais.

❖ **Le secteur du transport**

La construction d'infrastructures de transport contribue à bien des égards au processus de développement des nations. Les autorités camerounaises semblent conscientes de cet enjeu. Ainsi, depuis 2009, le gouvernement s'est impliqué dans le développement des infrastructures de transport, qui assurent le désenclavement des bassins industriels, l'approvisionnement en matières premières, l'acheminement des produits vers les marchés nationaux et étrangers et le transport des personnes. Toute chose, qui conduira à faire baisser les coûts des facteurs de production et augmentera la compétitivité des entreprises, tout en consolidant l'attractivité du pays. Ainsi, les activités prioritaires porteront sur les axes suivants : renforcement des programmes d'entretien et de réhabilitation des infrastructures ; extension et densification des infrastructures et des réseaux de transports routiers, ferroviaires, maritimes et fluviaux et aériens.

❖ **Infrastructures routières.**

Le transport terrestre, et surtout le transport routier, occupe une place centrale tant dans les échanges nationaux que dans les échanges avec les pays voisins. De ce point de vue, il a été noté avec satisfaction que le plan de transformation actuellement mis en œuvre au Cameroun

prévoit des routes à construire et à rénover dans le secteur des transports dans toutes les régions du pays. Ce sous-secteur routier représente près de 85 % des infrastructures de transport du Cameroun. Dans le cadre du DSCE, le gouvernement s'est fixé comme objectif d'augmenter la densité du réseau bitumé de 0,27 km/1000 habitants en 2010 à 0,34 km/1000 habitants en 2020. L'objectif était précisément de construire 3 500 kilomètres de routes revêtues et de réhabiliter 2 000 kilomètres de routes revêtues existantes, préservant ainsi l'ensemble du capital.

Au moment où le DSCE en tant que guide du programme socioéconomique du Cameroun entre 2009 et 2020 arrive à son terme, le réseau routier couvert est de 7 174 km, ce qui montre que la construction de la période de référence est de 2 274 km, soit un écart de 1 226 km. De même, 88 kilomètres d'autoroutes ont été construites (sur 480 kilomètres prévus), mais elles ne fonctionnent toujours pas.

Parmi les réformes importantes mises en œuvre dans la période observée, on peut citer la nomenclature des routes approuvée par le gouvernement, qui est compatible avec l'accélération de la décentralisation. De ce fait, le réseau routier se compose désormais de routes et autoroutes sous la responsabilité de l'Etat ou des titulaires de permis, de routes régionales reprises par les régions, et enfin de routes communales sous la tutelle des communes. En outre, un inventaire complet des routes rurales a été réalisé en collaboration avec l'Institut National de la Statistique et l'Institut National de la Cartographie (INC), ce qui permet d'évaluer le réseau routier du pays sur environ 121 424 kilomètres. 79,5% de ce réseau est constitué de routes communales dont la plupart sont en très mauvais état.

Tableau 1

Répartition du réseau routier (en km) par catégories de routes et selon leur état en 2019

Catégorie de route	Bitumée	En terre	Total
Routes nationales	4 570	4 800	9 370
Routes régionales	1 042	12 882	13 924
Routes communales	1 562	96 568	98 130
Total	7 174	114 250	121 424

Source : adapté de INS et MINTP repris par SND30 (2020)

Cette faible qualité du réseau routier, mesurée par la faible densité du réseau routier revêtu et le mauvais entretien des routes, a un double effet. D'une part, cela fait augmenter le prix des transports, de l'autre, cela entraîne un accroissement des accidents, estimés à plus de 3 200 par année avec un peu plus de 1 000 morts.

Dans le cadre de la stratégie nationale de développement 2020-2030, le Gouvernement prévoit de faire passer la capacité du réseau bitumé de 0,32 kilomètre à 0,48 kilomètre pour 1 000 habitants. Plus précisément, il s'agit de bitumer au moins 6 000 kilomètres de routes dans la période révisée en parachevant les projets en cours mais aussi en lançant des projets d'autoroutes de nouvelle génération (en collaboration avec les secteurs public et privé) et de projets routiers (routes nationales, régionales et communales) pour accompagner les priorités de développement de l'agriculture, de l'élevage, de l'industrie et des services.

❖ **Infrastructures ferroviaires.**

Le réseau ferroviaire camerounais est long d'environ 1 200 km et est composé de deux lignes ferroviaires : TRANSCAM, qui relie Douala à Ngaoundéré en passant par Yaoundé et Belabo, et la ligne Douala-Nkongsamba passant par Mbanga. Il présente des faiblesses structurelles, telles qu'un écartement inégal des voies, qui réduit la vitesse et la capacité du transport de passagers et de marchandises et compromet l'expansion future de la voie. Outre le mauvais état du réseau, plusieurs lignes de transmission ont été mises hors service en raison des coûts structurels de leur exploitation, ce qui a entraîné une diminution de l'utilisation des lignes.

C'est dans ce sens que le gouvernement a prévu l'entretien du réseau existant et 1 000 kilomètres de voies ferrées supplémentaires dans le cadre de la mise en œuvre du DSCE. Le plan général ferroviaire élaboré par la suite confirme cette volonté des autorités et vise à réduire la longueur du réseau ferroviaire à 5 500 kilomètres d'ici 2030 avec le soutien de partenaires privés. A l'issue de la mise en place du DSCE, l'extension du réseau n'a pas été possible ; Cependant, les projets prévus par les partenaires privés, sur lesquels reposait l'expansion de ce réseau, accusent un retard considérable.

Afin de promouvoir ce mode de transport favorisé par l'industrialisation et pour répondre aux besoins en transports publics entre les villes et les régions du pays, l'Etat camerounais envisage : (i) établir une entité administrative dédiée au patrimoine ferroviaire chargée d'assurer la

maintenance et la réhabilitation du réseau ferré, en le mettant aux normes internationales, notamment sur l'axe Douala-Yaoundé ; (ii) poursuivre la construction de 1 500 kilomètres supplémentaires de voies ferrées, incluant l'extension des lignes Douala-Ngaoundéré, Ngaoundéré-N'Djamena, Kribi-Edéa et Douala-Limbé. La perspective de mettre en œuvre des projets industriels structurants dans le cadre de cette seconde phase de la vision accélérera la mise en œuvre du Plan Directeur ferroviaire tel qu'initialement prévu.

❖ **Infrastructures portuaires.**

La construction des infrastructures portuaires n'a pu être achevée dans les délais impartis par la DSCE. Le secteur est encore caractérisé par une sous-utilisation du potentiel des mers, des rivières et des lacs. Dans la décennie 2020-2030, l'Etat prévoit d'actualiser le schéma directeur du port et de poursuivre sa mise en œuvre, notamment avec la construction des terminaux spéciaux du port profond de Limbé et du port de Kribi. Il s'agira aussi de favoriser : (i) le développement du trafic fluvial et lacustre à partir de la rénovation du port fluvial de Garoua ; (ii) la promotion des activités de maintenance à travers la modernisation de l'usine et la mise en œuvre du projet de raffinage du pétrole de Limbé ; (iii) la construction de ports secs dans le cadre des projets d'intégration de l'Afrique Centrale. Pour mieux raccorder les îles Manokasaari et la péninsule de Bakassi au reste du territoire national, l'Etat camerounais entend y construire des débarcadères modernes.

❖ **Infrastructures aéroportuaires.**

Dans le contexte actuel, le Cameroun dispose de quatre (04) aéroports internationaux (Douala, Yaoundé, Maroua, Garoua) et de plusieurs aéroports secondaires sous-utilisés et souvent en mauvais état. Cette faible utilisation s'explique en partie par le fait que la compagnie nationale (CAMAIR-CO) est insuffisamment équipée et doit améliorer ses performances. La stratégie doit non seulement renforcer l'amélioration des aéroports internationaux et moderniser les aéroports secondaires, mais aussi profiter au transporteur national à travers la mise en œuvre d'un plan de revitalisation. En outre, le Gouvernement prévoit la construction d'un nouveau terminal avec une nouvelle piste à l'aéroport international de Douala ; moderniser l'aéroport international de Garoua ; et accroître le transport local de passagers et de marchandises par les transporteurs nationaux et les opérateurs privés en libéralisant le secteur conformément à la cinquième directive de liberté de

l'Union africaine. Par ailleurs, des études de faisabilité sont prévues pour le développement d'un aéroport de classe mondiale dans la capitale économique Douala.

Outre le développement de ces différents modes de transport, conscient de l'urbanisation rapide des zones urbaines et du fort besoin de déplacement, le Gouvernement entend développer le secteur des transports en commun. A cette fin, il encourage les collectivités territoriales décentralisées, notamment les collectivités urbaines, à explorer et mettre en œuvre des modes de transport collectif modernes et rentables, adaptés à la taille et aux besoins des métropoles.

❖ **Infrastructures de télécommunications**

Le développement des infrastructures de Technologies de l'Information et de la Communication (TIC) offre de grandes opportunités aux pays en développement. Les TIC peuvent avoir des résultats considérables en termes d'échelle, de rapidité, de qualité, de précision et de coût. La disponibilité d'infrastructures TIC contribue grandement à la fourniture de biens et de services de qualité dans les secteurs comme la santé, l'éducation, la gouvernance, la finance, les affaires et l'agriculture.

Au Cameroun, selon le DSCE, la stratégie des TIC avait pour but de maîtriser le coût de production des produits et services et ainsi de réduire les tarifs d'utilisation généralisée des TIC par les citoyens et de sécuriser le réseau optique du pays. De nets progrès ont été réalisés, notamment la construction de 12 000 km de fibre optique (Minepat-SND-30, 2020). La nouvelle stratégie que porte la SND-30 vise à poursuivre le développement de l'écosystème numérique de dernière génération et à faciliter l'accès au plus grand nombre, en garantissant un espace numérique efficace et sécurisé avec un indice d'accès moyen supérieur à 0,4. Il s'agit notamment de : l'achèvement des projets d'installation de la fibre optique, précisément le projet National Broadband Network II, le projet de Réseau National de Télécommunications d'Urgence (RNTU) et le projet Central African Backbone; poursuivre le déploiement du réseau optique domestique afin de permettre aux utilisateurs de se connecter aux infrastructures déjà construites et protéger le trafic de données ; améliorer le cadre réglementaire qui assure les conditions d'une concurrence saine et l'ouverture du marché aux nouveaux acteurs du secteur ; passer complètement de l'analogique au numérique ; et développer des parcs numériques.

❖ Infrastructures hydrauliques et d'assainissement

L'eau potable, l'assainissement et l'hygiène sont essentiels pour tous les aspects du développement social, économique et environnemental et doivent donc être au cœur des changements durables dans tous les pays et en particulier au Cameroun. Ainsi, dans la première phase de Vision 2035, l'objectif du Gouvernement camerounais était d'augmenter la disponibilité de l'eau potable à 75%. Grâce aux mesures prises dans la mise en œuvre du DSCE, cet indice s'est nettement amélioré et atteint une moyenne de 62%, bien qu'il soit toujours en deçà de l'objectif. La situation s'explique principalement par l'insuffisance des capacités de production installées et l'état de vétusté du réseau de distribution qui ne peut fournir qu'environ 60% d'eau purifiée à la population.

En raison de cette situation, les pouvoirs publics entendent engager le processus de décentralisation de fourniture publique de l'eau potable dans la deuxième phase (2020-2030). Il est question aussi de la création d'un cadre favorable à l'implantation des entreprises privées de production et de distribution d'eau potable en dehors du réseau public et la création d'un programme d'investissement pour améliorer la disponibilité de l'eau potable en milieu rural.

Concernant les conditions sanitaires, dont la situation est alarmante tant dans les villes qu'à la campagne, les meilleures conditions sanitaires de la population se sont affaiblies. L'occupation a été enregistrée dans les villes à 58%, tandis qu'à la campagne à 29%. En réponse, le Cameroun vise à couvrir un taux d'assainissement de 60 % d'ici 2035 en construisant et en réhabilitant les infrastructures y afférentes.

❖ Le secteur du développement urbain et de l'habitat

Après la mise en œuvre du DSCE, le Cameroun continue de faire face aux conséquences d'une urbanisation rapide et mal maîtrisée. En fait, plus de 50% de la population nationale vit désormais dans des zones urbaines. De plus, la majeure partie de l'industrie est située au centre ou dans les banlieues des grandes villes. Cependant, les villes du Cameroun ne proposent pas un cadre de vie convenable à leurs résidents car elles manquent des infrastructures économiques nécessaires pour promouvoir les affaires commerciales.

En fait, l'explosion démographique dans les grandes villes a accru la pression sur les espaces communs et intensifié la spéculation foncière, qui est la cause du développement anarchique des quartiers et de l'effondrement de la structure urbaine. On assiste ainsi au phénomène de villes dispersées dans les grands centres urbains, où de nouveaux quartiers résidentiels existent désormais en périphérie, bien qu'ils soient dépourvus de logements adéquats et des infrastructures nécessaires à la mobilité la population.

Sur l'aspect économique, les métropoles du Cameroun ne remplissent pas suffisamment leur rôle logistique pour ce qui est de l'attractivité, de la connectivité et de multimodalité. Les routes urbaines et les contournements ne peuvent pas vraiment fluidifier le trafic à l'intérieur et entre les villes. De plus, les infrastructures logistiques sont quasiment inexistantes et les pôles commerciaux sont hypertrophiés. Enfin, les modes de transport sont inefficaces et contribuent à la congestion des centres urbains. Tous ces facteurs augmentent les coûts de transaction et affectent négativement le développement de l'activité économique, en particulier dans les zones urbaines. Bien que les autorités aient fait de gros efforts, les réponses apportées aux défis semblent insuffisantes, notamment en matière d'urbanisme et de coordination des activités. Le système de planification, de mise en œuvre et de régulation des projets urbains ne semble plus capable de faire face aux enjeux multidimensionnels auxquels sont confrontées les grandes villes du Cameroun. Les plus importantes d'entre ces difficultés concernent : les infrastructures de transport et de mobilité (routes principales, transports publics, intermodalité) ; accès insuffisant aux infrastructures sociales (santé, eau et assainissement, éducation, énergie, sports et loisirs, etc.) ; comportement et consommation extravertis; faible industrialisation et services à valeur ajoutée insuffisants ; chômage endémique; petite contribution au développement rural; vulnérabilité très élevée; et en l'absence d'un « point fort », chaque ville devrait avoir ses propres caractéristiques positives en termes d'avantages comparatifs.

Pour parvenir à une urbanisation de qualité, le Gouvernement entend offrir à la population un cadre sain et structuré à travers une politique de développement adaptée à la réalité du pays. À cette fin, le gouvernement envisage de créer un programme de renouvellement urbain pour les grandes et moyennes villes, en particulier les communautés urbaines, qui, avec les résidents périurbains, représentent plus de 40 % de la population du pays. Le gouvernement prévoit de les

transformer en centres de croissance économique et en zones métropolitaines modernes dans le cadre de la deuxième phase de la Vision 2035.

Le défi du développement urbain et de l'aménagement du territoire exprimé dans la vision à long terme est de construire un cadre économique intégré. Il est important non seulement d'orienter le développement des villes et d'en faire des centres de production et de consommation nécessaires au développement du secteur industriel, mais aussi d'encourager la création de zones résidentielles isolées, le développement de villes intermédiaires ou secondaires, qui peuvent structurer l'activité économique dans l'aire urbaine et favoriser le développement des zones rurales environnantes.

L'objectif du Programme de Modernisation Urbaine est de transformer les centres urbains en villes compétitives et attractives, en villes résilientes et durables et surtout en villes inclusives. Les questions macro y sont traitées et débattues, notamment les questions de croissance économique, de finance, d'industrialisation, de développement des services à haute valeur ajoutée, de balance commerciale, de priorisation des investissements, etc. Au-delà de ces aspects généraux, chaque ville doit être considérée selon ses atouts en termes de compétitivité spécifique.

Les axes stratégiques de ce programme commun à toutes les villes portent sur : l'aménagement des giratoires et des voies de transit ; la mobilité et les transports publics; l'accès au logement ; développement de réseaux d'assainissement compatibles avec les besoins émergents ; amélioration de la disponibilité d'autres services sociaux (y compris l'éducation, la santé, l'eau, l'énergie, les énergies renouvelables) ; promotion des emplois décents; développement de zones industrielles et développement de services; gestion et surtout le renforcement des outils de planification et de mise en œuvre.

Pour assurer la bonne exécution de ce plan de modernisation urbaine, le Gouvernement créera le cadre approprié pour la mise en œuvre du programme en termes de décentralisation notamment. Selon la SND, ce plan sera mis en œuvre dans toutes les communes du Cameroun (dont Kribi) et des infrastructures et équipements harmonisés seront créés à l'échelle des collectivités territoriales décentralisées. Cet ensemble définit le niveau et la qualité minimum des infrastructures et des aménagements requis dans une CTD en fonction de sa taille et de son économie. De plus, l'Etat camerounais envisage : Créer un cadre incitatif à la création de

l'immobilier industriel au niveau national ; faciliter l'accès à la terre et à la propriété; veiller au respect des normes de construction et à la formation des jeunes dans ce domaine ; promouvoir les programmes de logement social dans tout le pays; entretenir, organiser et développer l'infrastructure de la ville ; et doter toutes les communes d'outils d'urbanisme (schéma directeur d'urbanisme, plan d'occupation des sols ou plans sommaires d'urbanisme) et veiller au respect de la réglementation d'urbanisme qu'ils contiennent.

Au terme de cette brève revue du programme de développement infrastructurel orienté par le DSCE (2010-2020) et la SND (depuis 2021 et ce pour dix ans), nous pouvons constater que le gouvernement Camerounais est conscient des retards du pays dans ce secteur. Du chemin reste à faire si le pays veut honorer son rendez-vous avec l'émergence en 2035. Aussi, Kribi en particulier se retrouve dans cette mouvance. Certes l'avènement du complexe industrialo-portuaire, dont nous présentons les caractéristiques dans la section suivante, a un effet polarisant et entraîne la construction d'autres équipements nécessaires à la dynamique urbaine. Toutefois, la ville peine encore à offrir à ses populations un service infrastructurel de base capable de favoriser un cadre et une qualité de vie acceptables. De même, le minimum infrastructurel offert souffre d'une gouvernance inadéquate car comme nous le disons dans notre problématique, l'équipement en lui seul ne garantit pas un niveau de développement, mais ce sont les logiques et stratégies d'acteurs qui en garantissent la réussite ou non. Nous le verrons vers la fin de ce chapitre. Le prochain titre est une occasion de revenir sur le complexe industrialo-portuaire en tant qu'infrastructure structurante.

1.3. Le complexe industrialo portuaire : une infrastructure structurante pour le développement de la ville de Kribi ?

Les ports jouent un rôle crucial dans l'économie d'un pays en facilitant le commerce international, en favorisant l'importation et l'exportation de marchandises, et en contribuant au développement économique des régions où ils sont situés. Leur seule présence peut également attirer des entreprises (Krugman, 1991 ; Fujita & Mori, 1996 ; Fujita et al. 1999), dont les activités sont aussi créatrices d'emplois. Derrière l'attractivité des établissements se cache, entre autres, la motivation liée à la réduction des coûts : La présence d'un port réduit les coûts de transport des biens et des personnes, et donc les coûts de production. L'attractivité des premiers établissements crée un environnement favorable à l'implantation d'autres établissements, une demande de

construction d'autres voies de transport (Lean, Huang & Hong, 2014) et une croissance économique qui favorise le développement urbain. Ainsi, l'activité économique située en bordure des infrastructures portuaires était majoritairement liée à l'exploitation des ports. La construction du port de Kribi a été planifiée comme l'aboutissement de plusieurs projets structurants et est officiellement considérée comme le projet majeur de la politique des « grandes réalisations » et de l'émergence du Cameroun.

1.3.1. Complexe industrialo portuaire : histoire d'un projet structurant

Afin de construire durablement son développement socio-économique, le gouvernement, en droite ligne avec sa vision 2035, a décidé de mettre en œuvre des projets structurants visant à accélérer la croissance du Cameroun et faire avancer le pays vers de plus verts pâturages. Entre autres, le projet du port de Kribi est né de cette option gouvernementale. Ce Port a été créé par le Décret n° 99/132 du 15 juin 1999 signé par le Chef de l'Etat camerounais, Paul Biya. Son appellation officielle est le complexe industrialo-portuaire de Kribi (CIPK) (Nnomo Ela, 2016 cité dans Ntyam, 2023).

De par sa taille, son ampleur et son effet multiplicateur, le CIPK est sans doute la plus grande réalisation d'une longue liste de projets structurants (MINEPAT, 2011). L'importance CIPK est telle que certains le comparent à un plan « Marshall » pour le Cameroun (MINEPAT, 2010). L'histoire de cette importante infrastructure portuaire est liée aux projets structurants du Cameroun issus des expériences d'aménagement colonial conçues entre 1946 et 1959 à travers les dispositifs du Fonds d'investissement pour le développement économique et social (Fides) et les dispositifs du Fonds colonial de développement social (CDWF) (Amougou & Bobo Bobo, 2018).

Le 30 avril 1946, l'Assemblée du Cameroun, avec la participation de Ninine, Aujoulat et Alexandre Manga Bell (Dikoume, 2006), approuve la loi d'aménagement des territoires d'outre-mer. La loi Sarraut en la matière a favorisé l'extension du port de Douala avec des fonds alloués à la modernisation des infrastructures portuaires. Mais c'est en 1972, que le projet du port de Kribi voit le jour lorsque le président Ahidjo crée la Mission d'aménagement du littoral. Ce projet de développement portuaire s'inscrivait dans la « vision d'un Cameroun de demain, maîtrisant le changement, assurant l'émergence, le rayonnement et l'épanouissement d'une société » (Ahidjo, 1981, Amougou & Bobo Bobo, 2018, p. 33). Par ailleurs, l'économie camerounaise a connu une

longue période de croissance annuelle strictement positive « de 1950 à 1986, avec un PIB oscillant autour de 3,5% jusqu'en 1976, et de 7,6% entre 1977 et 1986, du fait de l'exploitation pétrolière » (Amougou, 2018, p.3). Nous sommes donc au début des années 1980, lorsque le gouvernement, désireux de promouvoir un développement économique basé sur ses ressources naturelles, entreprend les premières études sur un projet de construction d'un port en eau profonde à Kribi menant à la sélection du site du port.

Entre 1982 et 1985, le Bureau Central d'Etudes pour les Equipements d'Outremer (BCEOM), en collaboration avec deux groupes français (OCCR et Inter G), réalise les premières études de faisabilité pour la construction d'un port en eau profonde au Cameroun. Ces études ont conduit au choix de sites prédéterminés. Grand Batanga, situé à 8 km au sud de la ville de Kribi, a été choisi parmi les sites investigués. A noter également qu'une société française (C-G. Doris) mène une mise en valeur opérationnelle des ressources naturelles sous-marines avec l'appui des compagnies pétrolières Total et Mobil, une autre étude visant l'exploration des fonds marins.

En réalité, l'objectif de la construction de cette infrastructure portuaire était de favoriser le développement des régions du sud et du sud-est du Cameroun, la valorisation de nombreuses ressources naturelles qui s'y trouvent (bauxite, bois, gaz naturel, fer, rutil, nickel, etc.) et la création d'une ville nouvelle à côté de la zone retenue (MINEPAT, 2011). Cependant, il convient de noter qu'après la longue période de récession économique mondiale qui a touché le Cameroun dans la seconde moitié des années 1980, le projet du port de Kribi a été arrêté. Les années suivantes ont été caractérisées par une grande crise économique, dont l'une des raisons était la baisse des prix internationaux du café, du cacao et du pétrole, qui a provoqué un affaiblissement des termes de l'échange.

Lorsque le franc CFA a été dévalué en 1994, le Gouvernement a pris des mesures pour stimuler l'économie. Les programmes d'ajustement structurel (PAS) remplacent donc la politique de planification. Dès les premiers signes annonciateurs de sortie de crise, le gouvernement replacera le projet de port en eaux profondes de Kribi dans les projets structurants de l'économie du Cameroun dans sa stratégie de relance économique. Cependant, le retour du CIPK dans l'agenda politique est empêché, entre autres, par la question du financement, encore sensible par rapport aux mesures d'ajustement. En fait, bien que le gouvernement ait apparemment trouvé un

moyen d'obtenir l'argent avec Banco di Napoli, la Banque mondiale a bloqué l'accord (Amougou & Bobo Bobo, 2018).

Avec l'inauguration de la plate-forme pétrolière marine d'Eboume à Kribi en 1997, le Président de la République du Cameroun a réactivé le projet du port de Kribi en créant la Mission d'Etude pour l'Aménagement de l'Océan (MEAO). La publication du décret n° 99/132 du 15 juin 1999 portant création du port autonome de Kribi est un signe important de l'intérêt du gouvernement pour ce projet. En 2005, le Gouvernement a lancé une nouvelle étude de faisabilité pour le projet portuaire à Grand Batanga après avoir pressenti une compensation de la dette.

En effet, le 1er mai 2006, le Cameroun est devenu le 15ème pays africain à atteindre le point d'achèvement de l'initiative PPTE (Pays Pauvres Très Endettés) et a bénéficié, ainsi, d'une réduction de 27% de sa dette. Cela conduit donc le Président de la République à former une commission interministérielle basée sur un partenariat public-privé, dont la tâche est d'examiner la faisabilité du projet de Kribi. Après le rapport du conseil interministériel, le Ministère de l'Économie, de la Planification et de l'Aménagement du territoire (Minepat) a repris le projet et effectué une série de déplacements discrets pour trouver des partenaires internationaux capables de financer le port. Dans le même temps, la situation est compliquée par le rachat d'Alcan en 2007 par le géant minier anglo-australien Rio Tinto, avec la menace de fermeture des usines de production d'aluminium. Cependant, alors que les autorités camerounaises ont du mal à contracter avec un partenaire prêt à entreprendre le financement et la construction du port, la China Harbour Engineering Company (CHEC) propose à l'Etat du Cameroun une étude technique « gratuite » du port de Kribi à l'invitation du secrétariat général du Premier ministre.

Cette nouvelle stratégie d'exploration de solutions alternatives a conduit les autorités à inviter une quarantaine de participants à une table ronde d'investisseurs. A titre illustratif, les 8 et 9 mai 2008 à Yaoundé, des hommes politiques camerounais organiseront une table ronde avec des investisseurs (Bolloré, CHEC, Necotrans, etc.) et des opérateurs portuaires, des bailleurs de fonds (FMI, Banque mondiale, Eximbank, BAD, etc.) et d'autres organisations intéressées pour susciter l'intérêt des diverses parties prenantes. A cet égard, plusieurs participants ont exprimé un grand intérêt quant à leur participation au développement du projet de construction du port de Kribi. Les décisions issues de ces réunions concernent principalement l'adaptation du schéma directeur du port présenté aux participants et la mise en place d'une entité spéciale pour le développement du

projet. La même année (c'est-à-dire 2008), le Gouvernement du Cameroun a constitué un comité de pilotage par arrêté n°114/CAB/PM du Premier Ministre, Chef du Gouvernement du 11 juillet 2008, dont les objectifs et la composition reflètent la participation plurisectorielle des acteurs institutionnels et la volonté d'accélérer la mise en œuvre cohérente du projet. En juillet 2008, le MINEPAT a commencé à sélectionner des partenaires privés pour le développement du projet. En août 2008, le Gouvernement a formé un comité de pilotage et de supervision pour le projet de construction du port en eau profonde de Kribi. Il est présidé par le ministre chargé de l'économie et par le ministre chargé des transports. Ce comité est composé de 28 membres provenant de diverses instances administratives et organisations impliquées dans le développement du projet. Dans le même mois d'août, un chef de projet sera nommé. Les experts sont recrutés par le biais d'un processus de candidature national.

En janvier 2009, suite à un appel d'offres international, la coalition Catram/Socotec/Grand Port Maritime du Havre a été recrutée comme ingénieur conseil chargé d'accompagner l'administration dans le développement du projet. Le 27 février 2009, le conseil a décidé de retenir les conclusions des études préliminaires réalisées avec l'aide d'un ingénieur conseil. Mboro/Lolabé, à 35 km au sud de Kribi, a été choisi comme nouveau site. Ce nouveau site permet de mieux faire correspondre la dynamique prédictive des besoins exprimés et justifiés par les potentiels utilisateurs du projet portuaire avec la composition générale du nouveau schéma directeur. La zone de Mboro présente également des caractéristiques physiques plus favorables à la construction moins coûteuse d'ouvrages portuaires. Les résultats des études bathymétriques montrent, par exemple, qu'il y a suffisamment de profondeurs à moins de 600 mètres de la côte. Ce n'était pas le cas à Grand Batanga, où les isobathes de 16 m étaient à plus de 3700 m de la même ligne de référence. Ce facteur réduit considérablement les coûts de dragage d'investissement.

Conformément au calendrier convenu avec Catram, qui nécessite des études d'appui technique pour structurer le processus d'appel d'offres en cours, le MINEPAT poursuivra les négociations parallèles avec la Chine, relancées lors du Forum Chine-Afrique de Pékin fin 2008. Profitant du retard des appels d'offres, des séances de travail technique répétées avec le camp chinois ont suscité l'intérêt de l'Eximbank pour le projet. Confirmé par la promesse de l'accord de prêt et l'exemption reçue du Premier ministre, Copil déplacera le site à Mboro (qui est à 15 km de

Grand Batanga) le 27 février 2009 pour signer le contrat EPC (Engineering, Procurement and Construction). Le 27 décembre 2010, suite aux arrêtés d'expropriation et d'indemnisation liés aux mesures de défrichement de 26 000 hectares, les travaux de construction ont démarré par la société française Razel sur le site de Mboro.

Le 12 janvier 2011, le Gouvernement camerounais et l'Eximbank ont signé un accord financier de 270 milliards de FCFA. Prenant comme alibi le manque de sécurité financière constaté auprès des partenaires recrutés grâce à l'offre, après plusieurs réunions de janvier à juin, le gouvernement a déclaré l'offre d'infrastructures de base comme un échec, mais a retenu un certain nombre d'opérateurs de terminaux notamment Bolloré et Necotrans. Au cours de la même année, le plan directeur du port est approuvé le 8 avril par le Minepat tandis que le 21 juillet le CHEC arrive à Kribi pour démarrer les travaux. Les aménagements de la phase 1 du port, qui ont été livrés en décembre 2014, comprennent une digue de protection, un chenal d'accès pour les navires, des appontements pouvant accueillir des navires d'un tirant d'eau de 15 mètres, un terminal polyvalent et un terminal à conteneurs. Cependant, il y a eu un double retard administratif et opérationnel, comme en témoigne la nomination du PDG du port le 23 août 2016, environ 20 mois après l'achèvement des travaux de construction. Le port de Kribi est partiellement opérationnel depuis le 2 mars 2018, et le terminal à conteneurs est opéré par un consortium composé des français Bolloré Transport and Logistics et CMA CGM (Compagnie maritime d'affrètement - Compagnie générale maritime) et du groupe chinois CHEC.

1.3.2. Description technique du complexe industrielo portuaire de Kribi

Le projet du CIPK (figure 1) est divisé en quatre parties intégrées, qui sont : un port en eau profonde d'environ 20 postes à quai pouvant accueillir les plus grands bateaux, une zone d'activités industrielles et logistique, une nouvelle ville portuaire dotée d'infrastructures sociales de recherche et de formation, et un corridor multimodal « *backbone* » où seront localisés tous les services du complexe (chemin de fer, autoroute, fibre optique).

Figure 1

Esquisse générale d'aménagement du complexe industrialo-portuaire de Kribi



Source : Minepat (2009b.)

Cette infrastructure portuaire est située sur 26 000 hectares au sud de Kribi et est classée bien public national. Elle sera alimentée par la centrale à gaz de Kribi (qui a coûté 263,7 millions d'euros et est opérationnelle depuis fin mars 2013, avec une capacité de 216 MW, extensible à 330 MW). Le projet du CIPK est physiquement délimité par le fleuve Lobe à l'Est et la côte de l'océan atlantique à l'Ouest. Au Nord et au Sud, les restrictions n'ont pas d'application physique et sont purement administratives. Le port de Kribi est situé à Grand Batanga à environ 10 km au sud de Kribi (plus précisément dans les zones de Mboro, à 30 km de Kribi et Lolabé qui est à 4 km au sud de Mboro).

De manière détaillée, l'infrastructure portuaire de Kribi est subdivisée en quatre (04) grands blocs autonomes qui sont chacun spécialisé selon l'affectation qui leur a été donnée. Ils constituent ce que le schéma général des aménagements portuaires a appelé « Complexe portuaire de Kribi » (Mbaha & Ba'ana Etoundi, 2021). Il s'agit de :

- Kribi : où seront localisées les activités de cabotage, de pêche artisanale et de plaisance ;
- Grand-Batanga : avec les activités touristiques, de pêche industrielle, de marina, etc. ;
- Mboro : qui accueillera le port général à caractère industriel et commercial, constitué de plusieurs terminaux : conteneurs, Aluminium, Hydrocarbures et polyvalent ;
- Lolabe : Quai à minerai pour le transbordement du minerai de fer.

Les installations portuaires de Kribi pourront accueillir des navires de très fort tonnage permettant la prise en charge des trafics suivants :

- Conteneurs sous régionaux (Cameroun et son arrière-pays : Tchad, République Centrafricaine, Nord du Congo, Nord de la République Démocratique du Congo), transbordement et redistribution de conteneurs vers et depuis les pays de la CEEAC comptant environ 120 millions d'âmes ;
- Extraction minière (fer, bauxite, nickel, cobalt, rutile, bois, etc.) ;
- Produits industriels (développement des filières aluminium, bois et fer) ;
- Produits pétroliers, parmi lesquels le gaz liquéfié.

Figure 2

Vu du rivage du port de Kribi



Source : Ntyam (2023)

En termes de prévision de trafic portuaire, les documents du MINEPAT à notre disposition, nous renseignent que le port général disposera d'un terminal polyvalent pour diverses marchandises en vrac et lourdes d'une capacité de 2 à 3 millions de tonnes par an et d'un terminal à conteneurs d'une capacité de 400 000 EVP dès la phase 1, et 800 000 EVP à terme, un terminal aluminium (1,5 million de tonnes d'alumine et 1,5 million de tonnes d'intrants divers), et un terminal hydrocarbures (3 millions de tonnes). A ce trafic s'ajoutera également celui de transbordement (200 000 EVP). Le quai à minerai devrait exporter 35 millions de tonnes de minerai de fer par an. Un trafic d'environ 3,5 millions de m³ de gaz naturel liquéfié (Projet SNH / GDF - SUEZ) est envisagé ; de même, il est annoncé un trafic d'environ 2 millions de tonnes d'exportation d'alumine (Projet Cam Alumina).

Les routes d'accès, ponts et réaménagements suivants sont prévus pour les infrastructures de services associées au port :

- ❖ Autoroute Édéa-Kribi, estimée à 115 km ;
- ❖ Route Ebolowa - Akom2- Kribi, longue de 180 km ;
- ❖ Route Olama - Lolodorf – Bipindi- Kribi, d'environ 204 km,
- ❖ Route Kribi-Campo-Bata, de près de 77 km ;
- ❖ Pont sur le Rio Campo, sur un demi kilomètre ;
- ❖ Rénovation et renforcement de la route Edéa- Kribi, de 115 km

Figure 3

Autoroute Lolabe-Kribi



Source : Ministère des travaux Publics-Cameroun (2022)

Dans cet aspect lié à l'infrastructure de desserte, il est en effet important de noter que les dessertes prévues se concentrent sur le port et ne tiennent pas compte des futures contraintes et changements résultant de l'exploitation de cette infrastructure portuaire (Boupda, 2014). Cela signifie que nous nous dirigeons vers la dichotomie ville portuaire, alors qu'il serait plus judicieux d'envisager un projet plus inclusif, plus intégrateur. Il apparaît que le projet est énorme. Sa contribution au développement du Cameroun est indéniable. Les responsables s'attendent à ce que le port crée plus de 20 000 emplois. Une aubaine pour de nombreux chômeurs camerounais. Cependant, nous ne pouvons pas oublier les effets environnementaux qui en résultent. La

proportion de terres côtières à aménager est énorme (26 000 ha). De plus, la construction du barrage protégeant l’installation portuaire est un véritable piège à sédiments.

1.3.3. Les enjeux liés à la construction du CIPK

L’évaluation stratégique de Royal Haskoning (2008) cité dans Atouba Mvogo et Tchindjang (2024) a mis en évidence que la construction du complexe industrialo-portuaire de Kribi est traversée par une série d’enjeux (tableau 2) qui ne se limitent pas aux défis liés au développement de la ville de Kribi.

Tableau 2 :

Enjeux majeurs et risques liés à la construction du complexe industrialo-portuaire de Kribi

Enjeux géostratégiques	Enjeux économiques et infrastructurels
Défaillances du Port Autonome de Douala (port d’estuaire) ; Vétusté des équipements ; Performances en deçà des attentes et allongement de services ; Port Autonome de Kribi ouvert directement sur l’Océan atlantique Captage des flux de trafics en provenance des pays sans littoral ; Quais de grande capacité avec des outils modernes et performants ; Raccourcissement des séjours de navires et des délais de service ; Compétitivité accrue avec les autres ports d’Afrique centrale et de l’Ouest	Kribi est une gigantesque infrastructure agrégeant divers aménagements ; Opportunité de mise en valeur des ressources minières, forestières, agricoles, pétrolières et touristiques, insuffisamment exploitées ; Construction des infrastructures routières ferroviaires conséquentes ; Relance et redynamisation de l’économie camerounaise et locale ; Facilitation de l’industrialisation de Kribi ; Facilitation du commerce international ; Développement et épanouissement du tourisme national et international durable ; Processus d’urbanisation à polarité industriel (pétrole, gaz, cimenteries et autres industries...) et portuaire ; Risques d’exclusion de la pêche artisanale de subsistance
Enjeux socioculturels	Enjeux environnementaux

Réduction du taux de pauvreté à l'échelle nationale et surtout locale ; Mise en place des infrastructures sociales adéquates ; Respect des Us et Coutumes des populations riveraines et surtout pygmées ; Promotion du dialogue interculturel Bantou/pygmées ; Valorisation du patrimoine culturel matériel et immatériel dans les zones affectées ; Marginalisation/exclusion et faible intégration des pygmées ; Erosion culturelle, acculturation pygmées, métissage ; Participation du public et des populations aux différentes phases du projet ; Respect des identités culturelles et des minorités	Risques environnementaux énormes liés aux projets portuaires (extension du port) et infrastructurels ; Risques de marée noire ; Pollution marine et environnementale ; Pollution industrielle ; Pollution forestière ; Pollution plastique ; Risques sismiques due à la situation continentale ; intra plaque Risque d'érosion côtière avec mobilité du trait de côte lié au développement portuaire et extraction de sable ; Exacerbation du Risque ; d'inondation urbaine à Kribi ; Conservation/préservation/Perte de la biodiversité animale et végétale liée à la construction des infrastructures ; Fragmentation/dégradation des habitats et des écosystèmes (mangroves, forêts à haute valeur pour la conservation, forêt littorale, etc.)
--	--

Source : Royal Haskoning (2008) cité dans Atouba Mvogo et Tchindjang (2024, p.28)

Ce tableau souligne le caractère ambivalent du projet de Kribi. Il porte en lui un potentiel de développement socio-économique important, mais aussi de graves risques environnementaux et sociaux. L'atteinte des objectifs de développement durable et le bien-être des populations locales dépendront d'une approche équilibrée et durable, où les risques sont activement gérés, et où l'inclusion et le dialogue sont des priorités. Il est primordial de mettre en place des mesures concrètes pour atténuer les impacts négatifs et garantir que les bénéfices du développement profitent à tous. Fort de cette analyse, il devient essentiel d'explorer plus en détail la question de l'effet structurant du complexe industrialo-portuaire, thème qui sera abordé dans la section suivante.

1.3.4. Le Complexe industrialo-portuaire et la question de l'effet structurant

La littérature académique s'accorde à dire que les effets locaux positifs de l'activité des infrastructures portuaires sur la ville et ses habitants sont fortement ou substantiellement liés aux avantages économiques (Jugie, 2017). Dans sa thèse, Jugie (2017) rend compte de la relation entre la ville et le port à partir des travaux de Merk (2013), qui a tenté d'identifier la contribution

économique du port au développement de la ville. Dans un rapport consolidé préparé pour l'OCDE, Merk a pu mettre en avant quatre rôles principaux du port en tant que moteur économique de la ville.

Premièrement, l'infrastructure portuaire se positionne comme un facilitateur d'affaires, ce qui peut être pensé au niveau local. Elle est ouverte sur l'extérieur et constitue l'entrée principale du continent, amenant et apportant la plupart des marchandises dont la ville a besoin (Jugie, 2017). La compétitivité portuaire affecte le volume des échanges. Pour illustration, chaque jour supplémentaire de trafic de marchandises équivaut à un déficit moyen de 1,5 des échanges portuaires (Merk, 2013) et donc à un pourcentage de perte de revenus des collectivités locales. Malgré la délocalisation des activités logistiques hors des villes et l'accroissement des activités de transbordement au port, l'impact local de ces installations demeure (Jugie, 2017).

Deuxièmement, la capacité des installations portuaires à attirer des marchandises de grande valeur détermine en grande partie son rôle de catalyseur économique d'une ville (Jugie, 2017). En outre, la performance des ports dépend également de la capacité à concentrer les activités de valorisation des matières premières dans l'espace urbain (Robinson, 2002). Dès lors, la présence d'un cluster portuaire dans la ville permet de préserver la valeur ajoutée au niveau local (De Langen, 2002). Cependant, le contexte économique local et la gouvernance déterminent largement l'effet multiplicateur des connexions internes ou l'effet de synergie des réseaux d'infrastructures portuaires (Ducruet, 2008 ; Notteboom & Rodrigue, 2007).

Troisièmement, du fait de leur valeur ajoutée, les équipements portuaires sont considérés comme une importante source d'emploi pour la ville (Jugie, 2017). Par exemple, 1 million de tonnes de marchandises sortant d'un port peut créer environ 800 emplois directs et indirects (Jugie, 2017). Le type de transport de marchandises et l'aspect économique de la ville sont deux critères pertinents. En effet, plus la ville est industrialisée, plus la valeur ajoutée et les nombreux emplois directs locaux sont importants. Mais les emplois indirects, interconnectés et catalysés, sont en revanche souvent éloignés et difficiles à évaluer (Merk, 2013).

Quatrièmement, le port est un pourvoyeur d'innovations pour la ville (Jugie, 2017). Les aménagements portuaires sont par nature un amas d'activités qui attire en lui-même les activités de recherche et de développement (Merk, 2013). Le port capte ainsi des opportunités innovantes

dans son territoire et ses environs immédiats, dans lesquelles des effets de synergie sont recherchés. La ville en profite donc au sens de Jugie (2017).

Dans le cadre de notre étude, l'infrastructure portuaire analysée, à savoir le complexe industrialo-portuaire de Kribi, est considérée comme un élément clé pour la ville et sa zone d'influence directe (Boupda, 2014). Atouba Mvogo et Tchindjang (2024) soulignent d'ailleurs qu'« En raison de son ampleur et de ses effets multiplicateurs, le complexe industrialo-portuaire de Kribi constitue indéniablement un projet clé parmi les initiatives structurantes. » (p.25). Au-delà de son importance en tant qu'infrastructure, plusieurs éléments justifient l'avènement de ce projet. Outre l'objectif de positionner Kribi sur la voie d'un développement acceptable, la construction de ce projet structurant d'envergure répond également à des enjeux stratégiques, politiques et économiques liés à la marche vers l'émergence. Dans le même temps, la baisse de la capacité et des performances du port de Douala a incité les autorités camerounaises à adopter une approche alternative. En effet, Douala, premier port du pays, situé à côté de la métropole économique, dispose d'un grand marché de consommation et d'un arrière-pays assez bien desservi et est déjà relié par deux corridors à ses voisins enclavés dont le Tchad et la RCA. Malgré l'importance de cette infrastructure, elle est actuellement en surcapacité, avec un trafic dépassant les 10 millions de tonnes de marchandises par an. Ce port est par ailleurs situé à l'embouchure du Wouri, à 24 km de l'océan Atlantique. Son emplacement vaseux nécessite un dragage constant du chenal d'accès. La profondeur de la côte ne dépasse pas 10 mètres, elle n'autorise donc pas les gros bateaux de 2e et 3e générations.

Le complexe industrialo-portuaire, de son côté, donne directement sur la mer et dispose de plus de 16 mètres de côte à Mboro, au sud de Grand Batanga. Sur le plan technique, les infrastructures, les aménagements et la logistique du port de Douala ne correspondraient plus aux plus grands ports du monde. La forte détérioration des décharges, qui sont peu nombreuses, et le manque d'installations de réception des navires empêchent le bon déroulement de l'opération, qui a pris du retard dans la mise en œuvre de la réglementation en raison de la forte compétitivité du transport maritime. Le CIPK vient ainsi pallier, entre autres, les limitations constatées par rapport au port de Douala.

En tant que projet structurant, la construction du port en eau profonde de Kribi est liée à la volonté de faire de cette infrastructure le poumon économique du Cameroun, créant de nouvelles

opportunités économiques, implantant des usines et des entreprises susceptibles de soutenir l'économie du pays (Ebele Onana & Ngomou Elat, 2020). Avec la construction du CIPK, la ville, traditionnellement considérée comme une ville balnéaire et touristique, devient lentement industrielle. De nouveaux métiers émergent alors favorisant le développement économique et social par des opportunités d'affaires qui nécessitent une main-d'œuvre importante, qu'elle soit qualifiée ou non.

La construction de cet ouvrage portuaire a eu un impact significatif sur la dynamique urbaine de Kribi, favorisant des projets à la périphérie de sa zone d'influence immédiate et même au-delà. Grâce à cela, on peut parler d'impact structurant du complexe industrialo-portuaire avec certaines précautions cependant. Cet effet structurant se déploie de plusieurs manières. A l'échelle de la ville, on remarque d'abord l'expansion de la centralité de Kribi et le renforcement du statut de ville industrielle et de ville futuriste, que l'on ne cesse d'attribuer à Kribi. Aujourd'hui, la ville touristique est considérée comme l'une des villes les plus importantes du Cameroun en termes d'opportunités socio-économiques et structurelles. Le port fait désormais partie de la vie de la ville et deviendra même un lieu nécessaire si tout se passe comme prévu, tant en termes de paysage et d'activités que d'importance de son image véhiculée et de sa densité. En outre, le CIPK nouvellement créé a un pouvoir de polarisation mille fois plus important que ce qu'a connu l'ensemble de la région autrefois même polarisée par le commerce et le tourisme (Mbaha & Ba'ana Etoundi, 2021).

L'effet structurant du CIPK se manifeste également à travers les activités de logistique et de transport, ainsi qu'en encourageant les investissements directs étrangers dans les activités des grandes entreprises industrielles. Avec la construction du CIPK, de nombreux analystes économiques constatent déjà que le cœur de l'économie camerounaise bat un peu plus à Kribi que dans l'actuelle capitale économique du pays, Douala. Et les ambitions de l'Etat du Cameroun pour cette ville nous font croire que Kribi deviendra l'un des maillons importants de l'économie du pays dans les années à venir, à défaut de devenir le principal centre économique du Cameroun. L'infrastructure, qui fait partie de la vision du Cameroun pour 2035, apportera de la compétitivité, créera des emplois, réduira la pauvreté et redynamisera l'économie locale. Kribi va progressivement se métamorphoser pour devenir une ville industrielle ; avec pour effet de créer de nouvelles entreprises qui emploieront une main-d'œuvre locale.

La construction et l'exploitation du complexe industrialo-portuaire indiquent que la ville de Kribi deviendra un important centre industriel et pourrait être un point de vente pour le minerai de fer de Mbalam (Mbaha & Ba'ana Etoundi, 2021). Parmi les autres réalisations et projets liés à l'arrivée du port en eau profonde de Kribi, on peut citer les projets routiers et ferroviaires. La nécessité de relier le port et la ville avec des flux de trafic importants justifie la connexion de certaines installations, telles que les routes, ainsi que l'aéroport et le chemin de fer, au reste du monde. Des terminaux d'aluminium, d'hydrocarbures et de conteneurs universels sont prévus à Mboro, à 30 km au sud de Kribi. Un quai minéralier est aussi en construction à Lolabé, à environ 4 km au sud de Mboro.

Le plan ferroviaire du Cameroun prévoit une voie ferrée Mbalam-Kribi longue de 602,6 km qui transportera le minerai de fer du gisement de Mbalam à Kribi sur la côte camerounaise ainsi qu'un embranchement Messondo-Kribi via Edéa. Une ville tampon où est prévu le développement d'un port sec, qui fonctionnera comme une zone de transbordement entre les deux grandes villes et les zones frontalières nord et ouest. Selon le Minepat, Louis Paul Motazé, ce port, dont les calendriers de réalisation conditionneront la qualité des effets attendus et la possibilité d'optimiser sa localisation par rapport aux autres ports atlantiques du golfe de Guinée, facilitera « l'intégration par le flux des transports inter Etats, à travers le corridor de transport et développement Kribi-Bangui-Kisangani retenu dans le cadre du plan Directeur Consensuel des Transports en Afrique Centrale ». La construction du complexe industrialo-portuaire bénéficiera grandement à la transformation durable de la ville de Kribi.

Nous ne prétendons pas à un panorama général des effets structurants occasionnés ou envisagés avec l'avènement de cette infrastructure portuaire. Il est bien clair qu'un projet de cet acabit peut contribuer significativement à infléchir la dynamique de la ville en termes d'effets structurants. Cependant, afin d'obtenir un succès plus grand et durable, d'autres facteurs doivent également être pris en compte car nous réfutons le paradigme déterministe de l'effet structurant. L'effet structurant doit donc rester dans son aspect intégrateur, c'est-à-dire inviter à voir le changement globalement et en profondeur, en interrogeant les dynamiques dominantes, les stratégies des acteurs, et tout cela dans différents niveaux du territoire et de temps.

Le principe de compatibilité entre stratégies d'acteurs ou entre contextes éclaire beaucoup sur la compréhension du changement et nécessite une approche plus stratégique et une ouverture

du processus de planification à la concertation. Bref, l'expérience du CIPK souligne que, quel que soit le montant de l'investissement, l'engagement des habitants dans un grand projet urbain est très important. La valeur du projet n'est pas seulement économique. Notre logique décrit également l'intérêt d'une stratégie qui réponde aux besoins locaux, plutôt qu'une approche descendante qui questionne peu ou pas la spécificité de la localisation du projet.

Ainsi dit, le prochain paragraphe essaie de faire le lien entre infrastructure et développement urbain durable.

1.4. Lien entre infrastructure et développement urbain durable : une revue des débats

Les besoins croissants des villes du 21^{ème} siècle à offrir à leurs citoyens, de plus en plus nombreux, une qualité et un cadre de vie améliorés et à s'adapter aux préconisations des programmes de développement durable reposent aussi et principalement sur la mise à disposition d'infrastructures. En effet, des infrastructures de qualité, modernes et adaptées sont à la base du bon fonctionnement de la ville et de la réussite de tout projet d'aménagement urbain. Le débat sur la relation entre infrastructure et le développement des territoires n'a pas manqué d'interpeller la réflexion de nombreux universitaires et spécialistes de développement. Une abondante littérature théorique s'est beaucoup intéressée à cette question depuis l'émergence des théories de la croissance endogène, mettant l'accent sur les externalités positives de certains développements d'infrastructures publiques.

Plus tard, ces travaux théoriques ont favorisé la multiplication des analyses empiriques, notamment la volonté d'éclairer empiriquement le rôle des infrastructures dans le développement des territoires. Sur la base de ces connaissances théoriques et empiriques, notre analyse vise à questionner les liens qu'entretiennent les infrastructures avec les aspects de développement, en particulier le développement urbain durable. Ainsi, nous assumons des dimensions économiques, sociales, environnementales et de gouvernance, car nos hypothèses et nos objectifs de recherche se fondent sur elles. Cependant, comme nous l'avons noté plus haut dans notre texte, nous avons été intrigués par les visions fortement déterministes que certains chercheurs et certaines croyances « politiques » donnent à la relation entre ces équipements et la croissance des territoires. C'est pourquoi, au terme de cette analyse, nous tenterons de rapprocher les limites de ces

positionnements théoriques et empiriques par rapport à l'objet d'étude et à la perspective de l'action communautaire qui guide la recherche.

1.4.1. Infrastructures et croissance économique

Les universitaires et les décideurs politiques considèrent depuis longtemps que la fourniture adéquate de services d'infrastructure est essentielle à la transformation durable d'un pays. La littérature théorique et les études empiriques ont montré des liens entre infrastructures et croissance économique depuis l'émergence de nouvelles théories de la croissance endogène, dans lesquelles les infrastructures sont au cœur de la dynamique de croissance à long terme.

Le lien entre les infrastructures et la croissance économique a été bien expliqué par des chercheurs de diverses sciences économiques et sociales. Depuis le début des années 1990, de nombreux travaux empiriques ont montré que les investissements publics dans les infrastructures ont des effets très forts et bénéfiques sur la production. Dans son ouvrage pionnier publié en 1989, Aschauer a tenté de montrer que les parts d'infrastructures sont un facteur très important en termes de productivité globale des facteurs. Ses recherches soutiennent, par exemple, que la baisse de la productivité américaine dans les années 1970 était en grande partie due aux réductions des dépenses publiques en infrastructures. Aujourd'hui aux Etats-Unis, environ 63 millions d'emplois à temps plein dans des secteurs tels que le tourisme, la vente au détail, l'agriculture et la fabrication sont fonction de la qualité, de la sécurité et de la fiabilité des infrastructures de transport. Selon les conclusions d'une analyse du McKinsey Global Institute (2013), l'augmentation des investissements dans les infrastructures de 1% du PIB peut créer d'importants nouveaux emplois dans le monde.

Revenons aux travaux d'Aschauer (1989). Ceux-ci partent de l'idée selon laquelle les infrastructures publiques produisent des rendements très élevés, avec un produit marginal de l'investissement public d'environ 100 % par an ou plus. De cette manière, chaque unité d'investissement du secteur public serait amortie si la production augmentait au maximum en 1 an. À la lumière de ces résultats, il n'est pas surprenant que les travaux d'Aschauer aient provoqué le « débat sur les infrastructures publiques » qui s'est par la suite reflété dans de nombreuses études universitaires (Gramlich, 1994).

En utilisant des méthodes économétriques plus sophistiquées, Holtz-Eakin et Schwartz (1995) ont remis en question les conclusions d'Aschauer (1989). Bien qu'il soit reconnu que les affirmations initiales d'Aschauer sur l'élasticité de ces investissements ont depuis été révisées à la baisse, de nombreuses publications de recherche montrent que les parts des actifs d'infrastructure ont un effet positif significatif sur le taux de croissance de la production (Agénor, 2011 ; Straub, 2008). En effet, la plupart des études ont confirmé le rôle crucial des infrastructures dans l'économie. En 2001, Roller et Waverman, contrôlant l'endogénéité, ont montré que l'infrastructure des télécommunications a un effet très significatif sur la croissance économique. Deux ans plus tard, Calderon et Servén (2003) parviennent des conclusions similaires pour les pays d'Amérique latine utilisant trois types d'infrastructures (télécommunications, énergie, transport). Ils concluent que le retard de la croissance économique de l'Amérique latine par rapport à l'Asie de l'Est dans les années 1980 et 1990 était principalement lié au ralentissement de l'accumulation de capital d'infrastructure en Amérique latine au cours de cette période.

Plus tard en 2006, Agenor et Moreno-Dodson ont identifié deux canaux conventionnels par lesquels l'infrastructure peut influencer la croissance économique : la complémentarité et l'effet d'éviction. La complémentarité encouragerait la croissance par la formation de capital privé. Ces deux auteurs estiment que les infrastructures publiques occasionnent l'augmentation de la productivité marginale de l'investissement privé, ce qui augmente le rendement du capital privé et conséquemment la demande de capital physique. En tant que deuxième canal, l'effet d'éviction conduit en revanche à l'éviction de l'investissement privé à court terme, qui peut devenir négative à long terme si la baisse de la formation de capital privé se poursuit dans le temps. Le rôle clé des infrastructures dans la croissance économique également de faciliter les investissements directs étrangers (IDE) (Sarr, 2015).

L'infrastructure a tendance à être particulièrement importante dans le processus de changement structurel à mesure que les pays en développement passent des secteurs économiques primaires aux secteurs économiques secondaires et tertiaires. Plus récemment, Battacharya, Romani et Stern (2012) ont tenté de montrer comment une augmentation temporaire des dépenses d'investissement et d'infrastructure était en fait nécessaire pour que la plupart des économies avancées passent à la phase suivante de croissance et de développement économiques. Cela semble être vrai sur les 7 continents aujourd'hui.

Plus près de nous, dans le contexte de l'Afrique, de nombreuses études ont montré que l'absence ou le manque d'infrastructures de qualité affecte négativement les activités économiques de tous les pays. Selon cette logique, des auteurs comme Escribano, Guasch et Pena (2010) estiment que la faible productivité des entreprises manufacturières en Afrique, notamment en Afrique centrale, est due à la mauvaise qualité des infrastructures. Dans une autre étude, Reinikka et Svensson (1999) ont utilisé des données des entreprises ougandaises pour montrer que les problèmes d'électricité entravent significativement l'investissement des entreprises. De même, Estache et Vagliasindi (2007) concluent dans le contexte du Ghana que le faible niveau de production d'électricité a considérablement limité le potentiel de croissance économique du pays. De plus, Diao et Yanoma (2003) défendent l'idée que la croissance du secteur agricole de l'Afrique est limitée par les coûts élevés liés au manque de moyens de transport. Selon la Banque mondiale (2013), dans les pays africains présentant des déficits d'infrastructure plus importants, les entreprises sont gênées par des coûts élevés et incapables d'effectuer des activités qui nécessitent des services d'infrastructure de qualité.

D'autres auteurs, notamment Estache, Gonzales et Trujillo (2007), ont examiné le potentiel de croissance que l'amélioration des services d'infrastructure en Afrique pourrait offrir. Ces auteurs présentent un modèle de croissance de Solow étendu qui inclut divers indicateurs d'infrastructure. Leurs conclusions suggèrent que les infrastructures routières, électriques et de télécommunications ont un effet positif sur la croissance économique en Afrique. Le cas du Cameroun a été étudié par Dominguez-Torres et Foster (2011). Ils écrivent que si le Cameroun pouvait élever son infrastructure à celle d'un pays à revenu intermédiaire, le pays verrait sa croissance économique augmenter de 3,3 points de pourcentage.

Sur la base de ce qui précède, il apparaît que les infrastructures contribuent à la croissance économique et au développement. Ils favorisent cela par divers canaux, en augmentant la productivité, en réduisant les coûts d'ajustement, particulièrement pour les petites entreprises, en augmentant la durabilité du capital privé et en améliorant considérablement les résultats en termes de santé et d'éducation (Agénor & Moreno-Dodson, 2006). En outre, la fourniture d'infrastructures favorise non seulement la croissance économique, mais aussi le développement social et/ou humain.

1.4.2. Infrastructures et développement social

Au plan social, l'infrastructure fait référence à ces dispositions et investissements organisationnels qui touchent les relations, les structures et les systèmes sociaux qui nous permettent de créer un monde plus juste, plus équitable et plus durable. On peut donc parler d'infrastructure sociale, s'il s'agit par exemple d'une école, d'un hôpital, d'un logement social ou de tout autre bâtiment construit pour améliorer les conditions et le cadre de vie des personnes. L'infrastructure sociale fait donc référence aux actifs matériels qui maintiennent et améliorent les services sociaux et aident à bâtir des communautés fortes.

Lors de l'Assemblée générale des Nations Unies de 2015, 17 objectifs de développement durable (ODD) ont été adoptés. Ceux-ci visent spécifiquement à lutter contre la pauvreté et la faim, les inégalités sociales ou à protéger l'environnement. Les investissements dans les infrastructures sociales visent également six de ces objectifs : bonne santé et bien-être, éducation de qualité, travail décent et croissance économique, action climatique et vie terrestre, et surtout, villes et communautés durables. Investir dans les infrastructures sociales offre ainsi la possibilité d'atteindre un double objectif : favoriser des rendements financiers et générer des effets sociaux et environnementaux positifs au niveau communautaire.

Dans notre recherche, il est admis que la notion d'infrastructure dans une perspective sociale englobe généralement des réalisations liées à l'assainissement, au logement ou aux services de capital humain qui visent à améliorer significativement la qualité et le cadre de vie des communautés en milieu urbain notamment. À bien des égards, qu'il soit question des écoles, des hôpitaux, des routes, de réseaux électriques ou de systèmes d'approvisionnement en eau, les infrastructures durables permettent aux Etats et au secteur privé d'offrir des services qui soutiennent les moyens de subsistance des populations. Elles stimulent aussi la croissance économique en améliorant la qualité de vie et la dignité humaine. De ce fait, il est important d'assurer l'égalité d'accès à ces services. Comme nous l'avons déjà dit, cette volonté est bien présente dans de nombreux ODD, qui encouragent l'accès aux services de base tels que la santé, l'éducation, le logement, l'eau potable et les services d'assainissement.

En termes d'égalité des sexes, les infrastructures jouent un rôle pertinent dans la protection et l'autonomisation des femmes. Par exemple, lorsque les écoles ou les lieux de travail ne disposent pas de toilettes ou d'installations sanitaires privées, les femmes et les filles doivent souvent rester à la maison pendant leurs « règles » ou même quitter l'école ou le travail. Selon la Banque mondiale, au moins 500 millions de femmes dans le monde n'ont pas accès à des installations adaptées à leurs besoins d'hygiène menstruelle (Banque mondiale, 2018).

Les équipements du sous-secteur des soins de santé peuvent être déterminés par le nombre d'hôpitaux et d'autres centres de santé, leur répartition géographique et leur taille, et les installations de chaque emplacement. Leur utilisation par la population est liée au service qui leur est associé, notamment la spécialisation des actes médicaux, les méthodes et la qualité des traitements pratiqués, certaines options de traitement, le personnel, etc. L'infrastructure joue un rôle important dans la prestation de soins de qualité, qui comprend un accès complet à cette valeur (la santé), qui est certainement la plus désirée dans la vie d'une personne.

Le Programme des Nations Unies pour le Développement (1994) soutient que l'aménagement des infrastructures hospitalières et le niveau d'instruction de la population ont favorisé la réduction de la mortalité infantile, entraînant ainsi une augmentation de l'espérance de vie de la population. Parallèlement, Anand et Ravillon (1993) soutiennent que les dépenses gouvernementales pour la construction de centres de santé universitaires favorisent le développement de la recherche visant à mieux soigner la population. En fait, les dépenses consacrées aux services de santé dans les pays en développement sont hors de portée d'une grande partie de la population. En conséquence, la création de centres de santé devient un indicateur important du lien entre santé et croissance. Cependant, cet indicateur peut être biaisé dans la mesure où les centres hospitalo-universitaires sont situés uniquement dans les zones universitaires. Il convient plutôt d'envisager l'implantation de centres de santé et d'hôpitaux dans des zones reculées.

De plus, il existe des écrits qui montrent que l'état de santé d'un individu est un facteur déterminant en termes de productivité. Ils soulignent que la faible productivité des adultes sur le continent africain est due à leur mauvais état de santé, généralement causé par un manque de services de santé. Or, d'après Fogel cité par Schultz (1998), au moins un tiers des gains de

productivité en Europe occidentale au cours des derniers siècles sont dus à des améliorations de la santé et de la nutrition liées aux services rendus aux individus. Par conséquent, il est tout à fait évident que la fourniture d'infrastructures sanitaires contribue de manière significative au développement socio-économique.

Par ailleurs, une autre catégorie de recherche se concentre sur l'analyse des effets de l'infrastructure éducative sur la croissance économique et le développement social. Ces études suggèrent que les dépenses publiques consacrées à l'éducation ont des effets positifs et significatifs sur la croissance économique (Baldacci et al., 2008 ; Blankenau, Simpson & Tomljanovitch, 2007 ; Ifa & Guetat, 2018 ; Kushwaha & Tiwari, 2019). Pour ce qui est des aspects qualitatifs, de bons exemples sont donnés de la manière dont les améliorations apportées aux bâtiments affectent les résultats des élèves. Les études sur les aspects quantitatifs révèlent qu'il existe généralement des corrélations positives entre l'investissement et la croissance économique grâce à de meilleurs résultats d'apprentissage des élèves, mais ne font pas de distinction entre les différents types d'investissement. Ainsi, Blankenau, Simpson et Tomljanovitch (2007) ont mené une étude sur 80 pays, dont 23 pays développés et 57 pays en développement, de 1960 à 2000. Ils tirent des conclusions qui montrent un lien fort pour mieux adapter les espaces aux besoins éducatifs et améliorer les performances des élèves. Parce que ces investissements apporteront des avantages financiers à l'ensemble de la communauté à l'avenir en raison de l'augmentation prévue des revenus futurs. De plus, l'augmentation des dépenses consacrées aux infrastructures éducatives entraîne une augmentation du PIB de 0,202 % (Kuitcha Kwandjeu, 2005).

Les résultats ci-dessus sont cohérents avec Barro et Sala-i-Martin (1992). En identifiant l'impact des dépenses publiques en éducation sur la croissance économique dans un large éventail de pays, ces auteurs concluent que les dépenses d'éducation ont un impact positif sur la croissance économique. Entre 1965 et 1965, les dépenses publiques consacrées à l'éducation ont augmenté de 1,5 % en pourcentage du PIB. En 1985, le taux de croissance moyen sur cette période était de 0,3% par an. Dans la même veine, une série de travaux menés par Bose et Alii en 2003 sur l'effet des dépenses publiques sur la croissance économique démontre que l'investissement et les dépenses totales en éducation sont fortement corrélés à la croissance, tout comme les autres investissements et les autres dépenses dans les secteurs des transports, des communications et de la défense.

La Banque mondiale (1994) estime que les investissements dans les infrastructures scolaires et sociales ont permis de réduire les licenciements, d'améliorer l'hygiène et la sécurité à l'école, d'améliorer l'accès aux soins de santé primaires et, dans une moindre mesure, l'accès aux ressources productives. Ces investissements ont donc créé des conditions favorables à une éducation de qualité et ont favorisé la création de capital humain, qui est un facteur décisif pour la prospérité économique, le plein emploi et la cohésion sociale. En ce qui concerne la rénovation et l'ameublement des établissements d'enseignement non universitaires, la suppression des risques matériels pour les résidents des écoles endommagées, la réduction des coûts techniques et d'entretien liés aux services collectifs et la réduction de la pauvreté ne sont que quelques-uns des avantages particuliers des investissements de rénovation.

Cependant, tous ces résultats contredisent malheureusement les résultats obtenus dans la plupart des pays en développement. Castro-Leal et al. (1999) ont utilisé l'analyse d'incidence des bénéfices pour analyser l'impact des dépenses consacrées à la construction d'écoles et d'hôpitaux dans sept pays africains et ont constaté que de telles dépenses ne bénéficieraient pas aux pauvres, mais plutôt aux riches. Selon ces chercheurs, les solutions à ce problème ne se limitent pas à un simple ajustement des dépenses publiques. Il est important de considérer les contraintes qui empêchent les pauvres de profiter de ces dépenses ou investissements. C'est dans cette logique que Morgan Landy, responsable des ressources naturelles et des infrastructures mondiales à la Société financière internationale, affirme que l'impact social des infrastructures devient de plus en plus important. « Si vous élaborez un projet d'énergie éolienne, vous devez prendre en considération la communauté pour vous assurer que les bénéfices sont partagés », explique-t-il. « À l'avenir, la dimension environnementale sera toujours importante, mais la dimension sociale est la prochaine priorité. » (The Economist Intelligence Unit Limited, 2019, p.9).

1.4.3. Infrastructures et environnement

Les grands projets, souvent présentés comme des moteurs de développement (Moussa Aubin et al., 2012), sont aussi parmi les principales causes de dégradation environnementale dans de nombreux pays (Ntyam, 2023). Leurs effets sont caractérisés par des bouleversements et des transformations généralement irréversibles de l'environnement (Savoie, 2003). Ils concernent la santé des riverains par le bruit et la pollution ainsi que les atteintes au milieu naturel, à la faune, à

la flore, aux paysages et aux activités agricoles, qui font que ces infrastructures réduisent la surface utilisable (Janin, 2016).

Il est clair que les questions environnementales sont un élément clé du développement des projets d'infrastructure, tout comme les fonctions attendues ou d'autres contraintes techniques et financières imposées au concepteur. Ainsi, le caractère d'intérêt général ou d'effet structurant pour le territoire de développement des infrastructures ne peut être reconnu que s'il prend en compte les problèmes environnementaux et de santé humaine et fournit des moyens appropriés pour prévenir, réduire et compenser ces effets.

Par conséquent, les équipements doivent être conçus et construits en tenant compte des questions environnementales. Leur intégration dans l'environnement est recherchée ou du moins doit être organisée. Cependant, il est important de rappeler que ces structures sont également décidées en raison des fonctions qu'elles supportent et ont un bénéfice attendu, qui dans tous les cas est considéré comme grand : un bénéfice socio-économique qui réduit leur intégration dans l'environnement pour répondre aux contraintes, les contraintes environnementales.

En raison du développement continu de la législation environnementale, ces restrictions sont devenues importantes et peuvent être exigeantes. Dans cet esprit, le développement et la planification des grandes infrastructures donnent à des études préliminaires. L'Etude d'Impact Environnemental et Social (EIES) est principalement responsable de l'éventuelle ou meilleure intégration des travaux dans le milieu naturel. Au Cameroun, l'article 3(3) du décret n° 2013/0171/PM du 14 février 2013, qui définit les conditions de réalisation des études d'impact environnemental et social, précise que « la mise en œuvre d'un projet ne peut démarrer avant l'approbation de l'étude d'impact environnemental et social y relative ».

Donc, la procédure MINEPDED et le cadre d'évaluation des impacts environnementaux et sociaux doivent être appliqués au projet. De plus, dans la plupart des cas, le prêteur ou financier conditionne la mise en œuvre de l'EIES à la dépense des fonds nécessaires à la mise en œuvre du projet. L'objectif de l'EIES est que l'infrastructure s'harmonise avec l'environnement et le contexte social de la région dans laquelle elle se trouve. Schématiquement, la question couvre, entre autres, les éléments suivants :

- Définir les parties de l'environnement qui peuvent subir les externalités du projet ;

- Prévention et identification des impacts environnementaux et sociaux positifs et négatifs du projet ;
- S'assurer que les opérations réalisées dans le cadre de la construction de l'infrastructure sont conformes au niveau de sensibilité environnementale du site et à la réglementation relative à sa protection ;
- Déterminer les mesures d'atténuation ou de compensation des effets négatifs et les modalités de leur mise en œuvre ;
- Développer des options de projets moins dommageables pour l'environnement ;

Bref, les infrastructures sont par nature capables d'influencer directement ou indirectement l'environnement. Cependant, la sévérité des effets résultant du projet d'infrastructure dépend de l'importance des limites environnementales et des études nécessaires pour assurer leur intégration et leur qualité. Par ailleurs, les infrastructures, des sources d'énergie renouvelables aux systèmes de transport, peuvent présenter de nombreux avantages environnementaux lorsqu'elles sont prises en compte et conçues dans une dynamique de durabilité. Par exemple, aux États-Unis, on estime que si une personne qui parcourt environ 30 km par jour passe de la voiture aux transports en commun, son empreinte carbone sera réduite de plus de 2 000 kg par an (Center for Climate and Energy Solutions, S.d.). Les infrastructures durables peuvent aider à lutter contre le changement climatique et les catastrophes naturelles, à diminuer les émissions de gaz à effet de serre et la pollution, à gérer le capital naturel et à renforcer l'efficacité des ressources (The Economist Intelligence Unit Limited, 2019).

1.4.4. Infrastructures et gouvernance

Les études examinant la relation entre l'infrastructure et la gouvernance sont assez rares. Ceux existants (Chériet 2022 par exemple) s'intéressent pour la plupart aux stratégies et à l'origine du financement des infrastructures. Cependant, les grands projets de travaux publics, tant au Cameroun qu'ailleurs dans le monde, sont souvent confrontés à des défis importants à bien des égards. Dans la plupart des cas, après examen des performances de ces grands projets d'infrastructures, il apparaît clairement que la démarche conventionnelle de développement et d'évaluation de ces projets présente des lacunes importantes en termes de gouvernance ou de planification, d'aspects environnementaux, d'analyse des risques et de protection des intérêts des parties prenantes. A l'échelle de la planète, et particulièrement au Cameroun, cette découverte,

conjuguée à d'autres facteurs tels que la méconnaissance des réalités et des aspirations humaines et directement liées à l'habitat, justifie l'urgence d'une réorientation de la gouvernance qui encadre la mise en œuvre de l'offre d'infrastructures.

Par ailleurs, dans le modèle traditionnel de gestion de projets, l'efficacité des projets d'infrastructure est basée sur les trois indicateurs clés suivants : le temps ou le calendrier du projet, la qualité et le coût du projet (PMI, 2008, Saunders, 1992). Parfois, deux autres indicateurs sont ajoutés. Cela comprend la réalisation des objectifs du projet tout en maintenant de « bonnes relations » avec le client (Kerzner, 1998) et en répondant aux attentes de tous les participants (Ramroth, 2006). Dans le même temps, les nouvelles approches reconnaissent qu'un « bon projet » doit pouvoir répondre aux objectifs immédiats du projet et aux attentes des acteurs qui l'entourent, ainsi qu'aux objectifs et aux attentes des générations futures. Selon cette logique, les infrastructures remplissent leur rôle de moteur de la croissance économique et du développement social dans le respect des idéaux du développement durable.

Dans cette même veine, l'architecte se comporte de « façon éthique » lorsqu'un projet « répond aux besoins du présent sans compromettre la possibilité, pour les générations à venir, de pouvoir répondre à leurs propres besoins » (Wheeler, 1998). Avant tout, le plus grand défi de chaque pays est d'optimiser la performance de ses projets d'infrastructures publiques afin qu'ils soient de véritables outils de développement socio-économique.

En examinant la littérature existante sur ce sujet, nous constatons que le modèle de gestion et la gouvernance, directement liés aux intérêts publics et aux problèmes sociaux ont souvent fait l'objet d'une réflexion plus approfondie. La notion de gouvernance de projet a donc été étudiée par certains auteurs, pour qui le processus de mise en œuvre d'un projet doit répondre à au moins cinq conditions supplémentaires. La première condition exigerait que cette gouvernance favorise le développement du capital social (Sliwinski, 2009), défini comme tous les contacts humains significatifs inhérents aux communautés (Putnam, 1996). La seconde condition stipule qu'elle doit favoriser le développement de l'autonomie individuelle et éviter la dépendance vis-à-vis de groupes sociaux « en difficulté » (Phillips, 1996 ; Jann & Platt, 2009). Cette condition est particulièrement compatible avec la démarche d'action communautaire. Comme troisième condition, elle doit contribuer à la protection et à la préservation du patrimoine culturel, des valeurs matérielles et immatérielles (Jigyasu, 2009). La quatrième condition est qu'elle doit favoriser

l'intégration sociale. Ce dessein inclut souvent la participation à la prise de décision et l'autonomisation de la société civile (Choguill, 1996, Arstein, 1969). Enfin, elle doit favoriser la transparence dans la prise de décision, ce qui nécessite une participation effective et claire des parties prenantes (Arnstein, 1969 ; Lizarralde & Massyn, 2008). Ainsi, il devient de plus en plus important d'établir des structures et des mécanismes de gouvernance et de participation pour répondre à ces critères. Les principes qui sous-tendent le choix de cet objectif sont la décentralisation et la collaboration.

Depuis les années 1990, avec la stabilisation macroéconomique, la notion de bonne gouvernance est devenue une nécessité générale de la politique de développement. Les expériences antérieures, et notamment l'évaluation des politiques d'ajustement structurel à la fin des années 1980, a en effet montré que des réformes purement économiques ne peuvent aboutir à des résultats durables sans une réelle volonté politique et l'efficacité des institutions politiques. Dans les zones urbaines, où la plupart des infrastructures sont concentrées, une bonne gouvernance, c'est-à-dire une gouvernance inclusive et participative, doit être fortement mise en œuvre si nous voulons que nos villes d'Afrique subsaharienne et notamment du Cameroun atteignent un niveau de développement plus ambitieux et durable.

1.5. Des limites du déterminisme des effets structurants des infrastructures

Face au paradigme déterministe ou causalité systématique que véhiculent les théories économiques, il importe de souligner un certain nombre de limites par rapport à notre idée de recherche. De manière générale, notre travail s'investit dans la problématique du développement urbain durable en lien avec une infrastructure (projet structurant) de transport (complexe industrialo-portuaire). Nous pensons que le complexe industrialo portuaire ne peut contribuer au développement durable de la ville de Kribi que si la démarche est territorialisée et intégrée. Autrement dit, une prise en compte intégrée des dimensions socio-économique, environnementales et politique marchant par la conciliation des logiques d'acteurs. Pour nous, c'est la clé du succès du développement de Kribi au moment où la ville accueille le complexe industrialo-portuaire. C'est donc sur cet élément que repose notre critique des théories économiques.

Les infrastructures sont, volontiers, perçues comme des leviers de développement par la communauté économique et les élus locaux (Bérion, Joignaux, & Langumier, 2007). Cette

croyance ou perception « incantatoire » repose strictement sur des considérations « politiques » et « techniques » (Plassard, 1977). Cependant, ces trente dernières années, ces approches déterministes qui véhiculent les idées d'automacité des effets structurants ou encore de relations de causalité directe entre l'infrastructure et le développement du territoire ont été remises en question par une nouvelle forme de pensée. Aujourd'hui, une nouvelle réflexion reconnaît que les infrastructures s'inscrivent dans un contexte territorial, un contexte démographique et socio-économique, ainsi qu'un contexte humain façonné par l'ambition politique locale. Selon cette logique, les infrastructures semblent être un catalyseur mais pas un déterminant du développement. Le déploiement des infrastructures doit être soutenu par des mesures d'accompagnement adéquates pour atteindre l'effet structurant recherché.

Cette problématique de l'effet structurant des infrastructures sur le développement des territoires est assez courante dans la littérature. Comme au Cameroun, la notion d'effet structurant elle-même est le plus souvent liée à un discours politique qui cherche à justifier les avantages des dotations techniques ou sociales d'un centre urbain ou encore à justifier des investissements colossaux. Le concept repose sur l'idée qu'un nouveau projet d'infrastructure dynamisera la ville ou l'un de ses secteurs, agissant comme un catalyseur de manière presque automatique (Courcier, 2002). Dans cette logique, l'infrastructure est vue comme un catalyseur, un levier, etc., susceptible d'enclencher des dynamiques socio-économiques et spatiales en faveur du territoire et de son environnement. Cependant, lorsque des années plus tard on arrive à évaluer les effets dits « structurants » d'un projet d'infrastructure dans sa zone d'influence immédiate et environnante, les résultats ne sont pas aussi probants que les économistes et politiques le prévoyaient initialement. Ainsi, comme le soutient Courcier (2002), les effets des projets sont parfois décevants et les impacts sont potentiellement négatifs.

Les déceptions observées amplifient des dérives qui entravent le dessein d'un développement urbain durable. Quand les politiques sont trop descendantes (top-down) ou quand la spécificité des territoires et les acteurs impliqués ne sont pas suffisamment prises en compte, elles entraînent des désillusions notamment en ce qui concerne les enjeux socioéconomiques et environnementaux. Ces expériences nous invitent donc à nous questionner sur la façon dont un projet d'infrastructure peut jouer un rôle structurant et surtout, nous amènent à remettre en question

les effets structurants automatiques ou systématiques véhiculés par les théories de la croissance et/ou les politiciens.

Il existe une abondante littérature grise au sujet des effets structurants des infrastructures sur le développement des territoires. La plupart des travaux concernent le rôle structurant des infrastructures de transport dans le développement de la ville. Les résultats de ces études sont assez intéressants car ils vont jusqu'à s'interroger sur l'existence d'effets structurants (Offner, 1993 cité par Courcier, 2002). En fait, depuis la révolution industrielle du XIXe siècle, ce paradigme de la causalité n'a cessé de suivre le développement des infrastructures de communication, mais l'administration de la preuve n'est pas effective (Offner, 1993). Les études tirent plutôt des conclusions qui montrent l'absence d'effets automatiques ou systématiques et l'importance de multiples facteurs se renforçant mutuellement dans la survenue du changement (Plassard, 1990 ; 2003). Du point de vue de Offner (1993), l'effet structurant apparaît comme un mythe scientifique ; Il est donc nécessaire de maintenir une lecture scientifique des stratégies et des compatibilités des acteurs pour appréhender le changement.

A notre connaissance, dans le cadre particulier des projets d'infrastructure en milieu urbain, seules quelques interprétations critiques de cette notion d'effet structurant ont été faites. D'après Courcier (2008), les efforts d'évaluation des projets adoptent une logique prospective d'aide à la décision plutôt qu'une approche rétrospective d'observation des projets et de leurs impacts. Nous convenons donc avec Chaline que « si la littérature est foisonnante lorsqu'il s'agit de décrire des projets [...] d'aménagement, elle se tarit dans les méandres de la controverse, dès lors que l'on s'interroge sur les effets et les retombées d'une opération de reconquête de friches » (1999, p. 103).

Particulièrement dans le secteur des transports, les recherches actuelles sur les effets des nouvelles infrastructures aboutissent à des conclusions assez similaires. Elles montrent que si l'équipement a des effets directs assez faciles à appréhender et liés au développement de la mobilité, ses effets structurants sont encore difficilement détectables (Plassard, 1990 ; 2003 ; Offner & Pumain, 1996 ; Courcier, 2008). Il est assez difficile, voire impossible, d'établir une relation causale directe entre un moyen de transport et le développement d'un territoire (Courcier, 2008). Ainsi donc, que ce soit les positions empiriques (Nijkamp & Blaas, 1994 ; Plassard, 1990 ; Lefèvre, 1985) ou les conceptions théoriques (Rajchman, 1980 ; Larroque & Jigaudon, 1985 ;

Flichy, 1991 ; Offner, 1993, etc.) toutes soutiennent la nécessité de dépasser la relation de causalité simple (paradigme déterministe).

Plusieurs travaux avant nous interrogent la réalité d'une relation causale linéaire entre le développement de nouvelles infrastructures et les changements spatiaux, sociaux ou économiques du territoire considéré. Ils proposent différentes manières de remplacer le paradigme déterministe, soit en le relativisant, soit en le rejetant complètement. Dans le premier cas, le modèle déterministe simple est remplacé par le concept d'effets structurants conditionnels (Claisse & Duchier, 1993). Les tenants de cette approche soutiennent que ces effets sont fonction du potentiel du territoire et des démarches de développement mises en œuvre par les acteurs d'un point de vue économique. C'est donc pour ainsi dire que les impacts du complexe industrialo-portuaire sur le développement urbain durable de Kribi dépendent non seulement de la présence de l'infrastructure, mais aussi et surtout du potentiel intrinsèque du territoire et des stratégies de développement mises en place par les acteurs économiques locaux. Contrairement à l'idée simpliste selon laquelle la construction du complexe suffirait à générer un développement positif, les partisans de cette approche reconnaissent la nécessité de prendre en compte la complexité des processus de transformation urbaine. Cependant, cette vision demeure fortement simpliste car elle ne révèle pas toute la complexité des transformations (Courcier, 2008). En effet, malgré l'accent mis sur le potentiel territorial et les efforts de développement économique, cette approche peut sous-estimer d'autres facteurs importants tels que les aspects sociaux, environnementaux et culturels du développement urbain durable.

Dans un deuxième cas, un nouveau cadre conceptuel émerge, remettant en question le paradigme déterministe traditionnel. Ce nouveau cadre propose une approche basée sur le concept de congruence, défendue notamment par Offner (1993). Selon cette approche, l'accent est mis sur la concordance entre l'implantation de nouvelles infrastructures et les objectifs de développement du territoire concerné. En effet, contrairement à l'idée selon laquelle la simple existence du complexe industrialo-portuaire entraînerait automatiquement des effets positifs sur le développement urbain, la notion de congruence souligne l'importance de la relation étroite entre les nouvelles infrastructures et les besoins spécifiques du territoire. Il s'agit donc d'une adaptation mutuelle où les enjeux de développement et les investissements en infrastructures se nourrissent et évoluent ensemble. Dans ce contexte, il est crucial de reconnaître que le développement durable

de la ville de Kribi ne peut être atteint uniquement par la construction du complexe industrialo-portuaire, mais plutôt par l'harmonisation des objectifs de développement urbain durable avec ce grand projet d'infrastructure. Cette approche met en lumière la nécessité d'une planification stratégique intégrée, où les décisions en matière d'infrastructures sont alignées sur les besoins et les aspirations des habitants de la ville.

Dans un troisième cas enfin, une autre tendance est développée. Cette tendance insiste sur l'idée que le concept d'effet structurant reste porteur d'intérêt. Ici, le projet n'est pas neutre par rapport aux évolutions économiques et sociales, et l'effet des infrastructures est considéré comme étant des « effets de valorisation d'opportunités » (Claisse & Duchier, 1993). Cette conception de la notion d'effet accorde une place majeure aux « dynamiques économiques et sociales » dans lesquelles s'inscrivent les projets et souligne la complexité des interactions projet-environnement (Courcier, 2002) mettant en évidence les effets multiplicateurs et les rétroactions qui peuvent se produire. Ainsi, plutôt que de considérer le complexe industrialo portuaire comme une entité isolée, cette approche l'intègre dans un système plus large de relations et d'interactions. En reconnaissant le potentiel des infrastructures du complexe industrialo-portuaire à générer des effets de valorisation d'opportunités, il devient possible de concevoir des stratégies de développement urbain durable qui capitalisent sur ces dynamiques. Cela implique une planification proactive qui anticipe les impacts potentiels des infrastructures et qui cherche à maximiser leurs bénéfices tout en atténuant leurs éventuels impacts négatifs. En adoptant cette perspective, il est possible de promouvoir un développement urbain inclusif et durable à Kribi, tirant parti des avantages offerts par le complexe industrialo-portuaire tout en préservant l'environnement et en répondant aux besoins des populations locales.

Les concepts évoqués dans les travaux précédant notre thèse se croisent à un certain point. Ils plaident pour dépasser la conception déterministe des infrastructures en reliant le projet à son contexte et à des évolutions plus globales et en mettant l'accent sur les liens entre les différents éléments. Les idées qui militent contre l'existence d'un lien de cause à effet systématique entre équipement et amélioration du territoire soulignent l'importance des stratégies d'acteurs qui permettront ou non d'évaluer les opportunités qui accompagnent l'avènement d'un projet. Selon Courcier (2008), elles doivent être rapprochées de la remise en question de la planification rationnelle qui sous-tend une conception simpliste des transformations et que l'on tente de dépasser

avec un modèle plus stratégique et collaboratif, afin de mieux prendre en considération la complexité des territoires et la diversité des acteurs. Le projet d'infrastructure est fortement structuré par l'interaction des acteurs, il s'inscrit dans le territoire, interagit avec lui et peut modifier sa dynamique positivement ou négativement.

Dans cette optique, le projet d'infrastructure étudié, à savoir le complexe industrialo-portuaire de Kribi, est considéré comme un projet structurant ayant des répercussions socio-économiques, humaines et environnementales sur la région kribienne, tant au sens positif qu'au sens négatif. En effet, cette infrastructure ne peut être appréhendée isolément ; elle doit être analysée dans le cadre des dynamiques locales qui l'entourent. Les interactions entre les différents acteurs - qu'il s'agisse des autorités publiques, des investisseurs privés, des communautés locales ou des ONG - jouent un rôle crucial dans la manière dont ce projet sera perçu et intégré dans le tissu socio-économique de la ville.

D'une part, l'infrastructure peut stimuler le développement économique en créant des emplois, en facilitant le commerce et en attirant de nouveaux investissements dans la ville de Kribi. D'autre part, elle peut également engendrer des conflits d'usage, des déplacements de populations ou des impacts environnementaux néfastes si elle n'est pas accompagnée d'une planification adéquate et d'une concertation véritable avec les acteurs locaux.

En résumé de ce chapitre, quand on parle d'un projet d'infrastructure en milieu urbain, les problématiques d'analyse sont différentes. Les discours se rapprochent cependant sur l'effet structurant qu'ils sont susceptibles d'impulser et les limites qu'il faut considérer. Même si notre thèse n'écarte certes pas totalement la notion de causalité, elle considère comme essentielle, la conciliation des perspectives et des stratégies d'acteurs tout en tenant compte des contextes socio-économique, culturel, politique et spatial. C'est ce processus prôné en action communautaire qui favorise le changement durable. C'est l'approche territoriale intégrée. Nous reviendrons plus en détails sur cette dernière approche dans notre chapitre 3 ; le prochain chapitre quant à lui sera focalisé sur la question du développement urbain durable.

CHAPITRE 2 : DU DEVELOPPEMENT URBAIN DURABLE

Dans ce chapitre, nous essayons d'aborder globalement la question du développement urbain durable qui représente la variable dépendante de notre étude. Ainsi, il ne s'agit pas ici, de procéder à un examen d'évaluation du développement urbain durable pour le cas de Kribi puisque la deuxième partie de cette thèse est entièrement consacrée à cette tâche, du moins sur le plan empirique. Plutôt, nous procédons à une sorte de recension de travaux sur la question, afin de mieux comprendre ce qu'il ressort de cette notion composée.

En effet, nous revenons d'abord sur les considérations générales de la relation entre ville et développement durable. Ensuite, nous jetons notre dévolu sur la question du développement urbain au Cameroun. Nous terminons le chapitre en évoquant le cas spécifique de Kribi.

2.1. Ville et développement durable : considérations générales

En raison des changements rapides et des tensions actuelles, les villes semblent être les lieux privilégiés pour appliquer les principes du développement durable. Cependant, la rencontre entre le développement durable et la ville ne s'est pas faite automatiquement dès le début du monde ; tout comme les questions environnementales n'ont pas toujours été au cœur des questions de développement, de politique et de gouvernance. Cette section met l'accent sur deux points principaux : d'abord nous revenons sur le voyage qui a conduit à la prise en compte des enjeux du long terme par la communauté internationale et, ensuite nous insisterons sur la rencontre entre le développement durable et le milieu urbain.

2.1.1. Le développement durable : l'évolution des prises de conscience

L'hypothèse sous-jacente au développement durable est la volonté des pays d'adopter un nouveau projet de société visant à corriger les excès d'un style de « développement contre environnement » (Kuété & Asongmo, 2002), dont les limites sont évidentes depuis le début des années 1970. A cette époque, l'on fait le constat que la course effrénée vers la croissance et les activités économiques qui en découlent ont des externalités négatives sur l'environnement. L'industrialisation toujours croissante de la société mondiale affecte fortement l'environnement et contribue à sa détérioration. De cette situation il ressort clairement que notre mode de développement associé à l'essor démographique est devenu une menace pour la planète. Ainsi

depuis plus d'une cinquantaine d'années, les écologistes expriment une inquiétude croissante face aux dommages sur la nature par les activités humaines (Cronon, 1996, Boivin, 2016).

La considération du volet environnemental dans les questions de développement est assez récente. Le travail du Club de Rome à la fin des années 1960 est souvent cité comme point de départ. En effet, en 1972, le Club de Rome publie le rapport « Halte à la croissance », qui met en lumière l'incompatibilité entre développement économique et protection à long terme de la planète (Lazzeri & Moustier, 2008 ; Meadows & Delaunay, 1972). La même année (du 5 au 16 juin 1972), une conférence internationale sur l'environnement a eu lieu à Stockholm, en Suède, sous les auspices des Nations Unies. Cette conférence a permis de créer un lien clair et raisonné entre environnement et développement et de jeter les bases du Programme des Nations Unies pour l'environnement. C'est ainsi qu'est né le concept de développement écologique, qui associe la proportion des populations, l'usage optimal des ressources naturelles et l'adaptation au milieu (Nations unies, 1972 ; Sachs, 1980 ; Sicault & Kiss, 1972). Dans le chapelet des menaces qui pèsent sur le monde, figurent le réchauffement climatique, l'épuisement des ressources naturelles, la menace sur la biodiversité, l'élévation du niveau de la mer, l'explosion démographique, l'artificialisation des terres agricoles et la crise alimentaire (Lévy, 2009). La prise de conscience écologique naissante a ainsi permis de voir la nature comme une ressource naturelle en diminution.

En 1986, la Conférence d'Ottawa sur l'environnement et le développement constatait l'épuisement alarmant des ressources naturelles. Les théories classiques du libéralisme, qui considéraient ces ressources naturelles comme des biens gratuits et abondants soumis à l'extraterritorialité, ont rapidement été remises en cause (Rist, 2001). La même année, la Déclaration des Nations Unies sur les droits au développement a remplacé ce concept de croissance économique. Un an plus tard, précisément en 1987, la Commission Internationale pour l'Environnement et le Développement (CIED) publie son rapport, le rapport Brundtland. Ce dernier a présenté la première définition claire du concept de développement durable comme celui qui « répond aux besoins de la génération actuelle sans compromettre les besoins des générations futures ». Rappelons que ce rapport est issu d'un mandat donné au CIED par l'Assemblée Générale des Nations Unies (AGNU) qui recherchait des recommandations pour l'intégration des considérations écologiques dans les politiques de développement (Langhelle, 1999). Malgré les critiques des écologistes, et contrairement à des publications antérieures telles que la « *World*

Conservation Strategy », qui identifiait la pauvreté comme une cause directe de la dégradation de l'environnement, la CIED a inclus les questions sociales et économiques dans son analyse, répondant aux critiques selon lesquelles l'environnement n'a de valeur que si les gens en bénéficient en fin de compte. En outre, il était également nécessaire de répondre aux préoccupations des pays en développement selon lesquelles leurs problèmes de croissance étaient ignorés (Langhelle, 1999).

Vingt ans après la Conférence de Stockholm, la Conférence de Rio, qui réunit 120 chefs d'État et de Gouvernement et 189 pays, lie une fois pour toutes les problèmes d'environnement et de développement. Près de 2 400 représentants d'organisations non gouvernementales étaient présents. Maurice Strong, alors secrétaire général avait réussi, cette fois, à susciter la participation du secteur corporatif (Blutstein, 2016). Ce sommet a été très réussi car les écologistes, qui ne se sont pas limités aux aspects environnementaux, ont présenté une vision holistique prenant également en compte les enjeux sociaux et politiques (Rajan, 1992). Le sommet a également occasionné la mise en œuvre de l'Agenda 21, outil qui guide les acteurs vers le développement durable, et la signature de deux conventions internationales, l'une sur la lutte contre le changement climatique et l'autre sur la protection de la biodiversité, et jeté les bases d'un accord de lutte contre la désertification. Cette conférence, dans le prolongement de la Conférence internationale sur l'environnement humain (le premier Sommet de la Terre tenu à Stockholm en 1972), a abouti à l'adoption d'un texte de 27 principes qui servent de base à la coopération internationale en matière de développement durable contenu dans la Déclaration de Rio (Davidson, 1992).

Cependant, l'enthousiasme généré par le Sommet de Rio s'est rapidement dissipé et la majorité des engagements n'ont pas été respectés (Blutstein, 2016 ; Tandon & Ananthakrishnan, 1997). Plusieurs raisons expliqueraient cette situation. En particulier, la mauvaise conception de certains accords du sommet, comme la déclaration de Rio ou l'Agenda 21. La première présente des principes vagues qui n'offensent ni n'engagent personne, tandis que la seconde regroupe plusieurs objectifs, mais ne fixe pas de priorité entre eux, ce qui ne contribue pas à la mobilisation de ressources financières pour une quelconque stratégie (Victor, 2006).

Considérant cette situation alarmante caractérisée par l'éloignement des sociétés mondiales de la voie du développement durable, en septembre 2000, l'AGNU a adopté huit objectifs, appelés Objectifs du Millénaire pour le Développement(OMD). Bien qu'ils n'aient pas toujours été atteints

et que les progrès aient été inégalement répartis, les OMD ont considérablement amélioré le niveau et la qualité de vie dans les pays en développement (Campbell, 2017 ; Kenny, 2013). Cependant, plus de 40 ans de négociations internationales n'ont pas réussi à stopper efficacement la dégradation de l'environnement, qui est pire aujourd'hui qu'hier. Les problèmes environnementaux se multiplient, menaçant les ressources alimentaires, hydriques et énergétiques (Snell & Haq, 2014).

L'échec des OMD est également lié au fait qu'ils se sont concentrés sur le traitement des symptômes sans cibler les structures sociales à l'origine du sous-développement et des inégalités sociales (Joshi, Hughes & Sisk, 2015) et n'incluaient pas toutes les dimensions du développement durable, alors que trois objectifs au moins étaient axés sur la santé (Kenny, 2013). C'est pourquoi les OMD ne mentionnent pas l'amélioration des infrastructures, l'inégalité des revenus ou la lutte contre le changement climatique. De plus, les objectifs visaient les pays les moins avancés, ce qui n'encourageait pas les autres pays à s'améliorer (Kenny, 2013).

Les OMD semblaient être principalement axés sur les aspects sociaux en réponse aux réformes économiques mises en œuvre par le FMI (Fonds monétaire international) et la Banque mondiale dans les années 1980 et 1990. Certains aspects tels que l'économie, les infrastructures ou les villes et communautés ne sont pas représentés. En réponse à ces limites, l'ONU recommande d'agir le plus tôt possible et de fixer des objectifs qui couvrent toutes les dimensions du développement durable. Pour ce faire, l'emphasis devrait être mise sur le découplage entre la croissance économique et la pollution en promouvant des modèles économiques durables (Sustainable Development Solutions, 2012).

Profitant des succès et des échecs des OMD, les Nations Unies ont voulu créer un programme de développement durable pour l'après-2015. Ce document devrait donc fournir des lignes directrices pour parvenir au développement durable, mais comme les Nations Unies reconnaissent qu'il n'existe pas de solution miracle qui fonctionne à tout moment, des stratégies et des politiques spécifiques doivent être développées (United Nations System Task Team, 2012). Le processus de formulation des objectifs de développement durable a duré 3 ans. Cela est dû au processus d'élaboration et de négociation, qui a inévitablement impliqué de nombreuses parties prenantes et plus de 7 millions de personnes dans le monde, ce qui en fait la plus grande

consultation des Nations Unies jamais réalisée (Gaffney, 2015). À la suite du travail de 12 groupes thématiques, 17 objectifs de durabilité ont finalement été établis.

Ces ODD sont des objectifs que les pays développés et ceux en développement doivent atteindre, car la plupart des pays sont encore loin de répondre aux exigences minimales que posent les ODD (Global Footprint Network, 2015). De plus, ces objectifs et leurs 169 cibles sont plus interconnectés que ceux des OMD (Atkinson, 2017 ; Biermann, Kanie, & Kim, 2017 ; Kroll, 2015). Aujourd'hui, la plupart des pays exploitent les ressources de la planète au-delà de leurs capacités renouvelables, ce qui constitue une menace à long terme pour leur survie et le bien-être de leurs citoyens. En fait, le développement économique et humain est souvent étroitement lié à la dégradation de l'environnement. Cet aspect montre l'importance de la consommation et de la production responsables.

2.1.2. Les raisons de la rencontre entre l'urbain et le durable

L'intégration du concept de développement durable en milieu urbain remonte au début des années 1990 et correspond à la période qui a précédé la Conférence de Rio (Dossier documentaire Ville et développement durable, 1998) en passant par les chartes d'Athènes (1993), d'Aalborg (1994), l'adoption des OMD (2000-2015) et des ODD (depuis 2015), etc. Bref, pratiquer un urbanisme durable a nécessité la remise en question des sociétés urbaines. Le processus a été assez long et aujourd'hui encore, l'éveil des consciences quant à la nécessité de « créer des villes et des établissements inclusifs, sûrs, résilients et durables » (ODD11) se poursuit. Cette partie ne revient pas forcément sur les péripéties qui ont conduit à une juste prise en compte de la durabilité dans les projets urbains. Il s'agit plutôt de réinterroger les fondements de la rencontre entre la ville et le développement durable.

Selon Hagel (2013), l'explosion démographique, les questions de santé publique, la gouvernance des services, la relation avec le développement économique, ainsi que l'importance du processus de décentralisation et la remise en cause du rôle de l'État, sont les raisons les plus indiquées pour justifier la rencontre de la ville avec les idéaux du développement durable. D'après Roseland (2005), près de la moitié de la population mondiale vit aujourd'hui en ville. Cependant, la population sans cesse croissante dans les zones urbaines crée des problèmes d'espace ou d'utilisation des terres, de répartition des ressources, de consommation, d'égalité d'accès aux

services, etc. « Le nombre de villes de plus d'un million d'habitants augmente, et la plupart se situent dans les pays dits du Sud » (Hagel, 2013, p.45). La situation est encore plus grave dans les pays en développement. Depuis les années 1970, la population urbaine des régions moins développées a dépassé celle des régions développées (677 millions contre 652 millions), et l'écart s'est creusé rapidement par la suite (ONU, 2004). L'augmentation du nombre de personnes vivant en ville s'accompagne très souvent de zones dites informelles, c'est-à-dire des zones résidentielles spontanées dont l'organisation et la gestion échappent largement au contrôle des administrations. Certaines d'entre elles sont de véritables îlots d'extrême pauvreté. En même temps, force est de reconnaître que le développement de ces villes a créé de nouvelles préoccupations qui interrogent la portée de la démarche : « The urban transition in Third World countries forced a refocus on urban development problems and issues » (Parenteau, 1994, p. 183).

Des auteurs associés au collectif Urbi, comme Metzger et Couret, résument la situation ainsi : « les villes du Sud s'avèrent débordées par la rapidité de leur croissance démographique et de leur extension spatiale ainsi que par l'ampleur de la pauvreté et de l'informalité » (2010, p. 250). C'est le cas à Kribi ; et cela est devenu encore plus évident depuis l'arrivée de grands projets structurants comme le complexe industrialo-portuaire. Plusieurs quartiers précaires naissent spontanément. Outre les enjeux d'organisation et de gestion, de structuration et de pérennité des services, une telle auto-organisation sans ressources financières pose des problèmes de santé publique : par exemple, du fait du manque d'eau potable et des services d'assainissement, de la complexité des soins due à la densité de la population, favorisant la propagation des agents pathogènes.

En outre, dans les pays à haut niveau de développement, le problème est différent. Cependant, la préoccupation reste identique : « Most northern city dwellers are adequately housed and fed, but they meet their needs by consuming at rates the planet cannot afford and polluting at rates the planet cannot tolerate » (Roseland, 2005, p. 18). En raison de problèmes économiques, sociaux et environnementaux liés à la croissance démographique des zones urbaines la réflexion est donc réorientée vers cette structure grandissante qu'est la ville. Sur la base de l'impact croissant des villes sur la détérioration de l'environnement mondial, Roseland (2005) appelle les citoyens et les gouvernements locaux à prendre leurs responsabilités pour relever les défis émergents en matière de durabilité.

Il convient également de noter que la prise de conscience de l'urbanisation et de ses enjeux n'a pas été le seul facteur qui a conduit au mariage du développement durable et de la ville. À notre avis, d'autres facteurs tout aussi importants ont influencé la prise de conscience de la nécessité de d'envisager la durabilité à l'échelle de la ville. Nous considérons en effet que l'urbanisation exacerbée avec la construction parfois anarchique des infrastructures industrielles et publiques contribue fortement à fragiliser le milieu urbain. En plus de la démographie urbaine croissante, principalement la concurrence féroce pour l'industrialisation et la construction de bâtiments publics dans les villes a réveillé l'enthousiasme des nations pour transformer ces activités de développement dans une perspective durable.

D'après Parenteau (1994), un élément important aurait amené l'idée de la « ville durable » dans le débat scientifique et incité les collectivités à entreprendre des démarches locales en matière de durabilité. Il s'agit du processus de décentralisation fortement encouragé en intervention et action communautaire. En effet, plusieurs pays dans le monde, dont le Cameroun, ont mis en œuvre des réformes fondamentales dans l'administration des affaires publiques au cours des dernières décennies. Toutes ces réformes tendent à se rapprocher du transfert de compétences aux collectivités locales et donc au mouvement de décentralisation. Par exemple, en France dans les années 1980, la décentralisation faisait référence au processus de modernisation de l'État et de renforcement de la démocratie. « Il s'agissait alors d'organiser une meilleure répartition des compétences entre le « centre » et la « périphérie » politique en confiant de nouvelles missions aux collectivités locales et en raccourcissant les délais de décisions » (Lévy & Lussault, 2003, p. 225).

Ainsi, dans les pays du nord, une telle réforme a été entreprise assez hâtivement, avec pour but de mettre en évidence certains intérêts politiques : « responsabilisation du citoyen, rapprochement de la décision publique du lieu où elle s'exerce, diffusion de la démocratie, meilleure connaissance des enjeux et des réponses à apporter, économie de gestion, souplesse » (Lévy & Lussault, 2003, p. 225). Par ailleurs, les pays du Sud et particulièrement du continent africain ont eux aussi entrepris de s'aligner à ces profondes transformations stratégiques et administratives à partir des années 1990. Ces réformes elles-mêmes s'inscrivent dans la vague de démocratisation qui s'exprime dans l'administration territoriale avec la décentralisation comme noyau central. Cette décentralisation est comprise comme un moyen de sortir des deux crises économiques et socio-politiques dans lesquelles les pays sont tombés (Partenariat pour le

développement municipal, 2003). Mais pas seulement, car cette décentralisation doit aussi donner vie au développement, en libérant l'énergie par le bas. En ce sens, la participation des populations à la conception des stratégies de développement dans les secteurs qui les concernent, devrait assurer leur épanouissement dans leur mise en œuvre et donc l'appropriation des politiques locales de développement (Partenariat pour le développement municipal, 2003).

Bien qu'en théorie la décentralisation ait été mise en place dans la quasi-totalité des pays africains, il est nécessaire de mentionner que la réalité n'exprime pas tout à fait les retombées d'une telle politique de gouvernance. Selon Nach Mback (2003), il est toujours possible de s'interroger sur les progrès réels de ces mouvements de décentralisation. La division des collectivités locales a effectivement été mise en œuvre, par exemple au Cameroun. Cependant, il semble que la viabilité des collectivités locales ne reste bien souvent qu'un fait politique : « Les compétences qui leur sont dévolues par les textes restent parfois retenues au niveau de l'État qui, par ailleurs, maintient dans la plupart des cas une forte tutelle sur les décisions et la personne des autorités locales » (Nach Mback, 2003 p. 4793).

L'absence de ressources financières, matérielles et humaines se constitue comme un obstacle au bon fonctionnement des communes décentralisées. Mais les mouvements de décentralisation, même s'ils ne correspondent pas toujours à l'idée de base du principe, ont aussi permis à certaines collectivités du Sud d'expérimenter un développement fondé sur des principes de long terme. Il est donc possible de considérer la décentralisation, en s'arrêtant toujours à son interprétation théorique, comme un préalable à l'action locale. Ainsi, si la décentralisation a affecté la mise en œuvre locale de l'approche territoriale, elle devient un facteur important dans le mariage entre l'urbain et la durabilité.

De plus, les villes sont désormais un lieu privilégié de revitalisation économique. La plupart des constructions sont faites en leur sein, surtout lorsque de nouvelles normes justifient leur existence. Par exemple, au Cameroun, la stratégie de développement basée sur la construction de grands projets structurants privilégie les zones urbaines. Kribi, notre site de recherche, en est un bel exemple. Cette ville est le centre de la politique de développement économique du Cameroun, où d'importants projets structurants sont mis en œuvre (port minier, centrale à gaz, port en eau profonde, autoroute Kribi-Edéa, etc.) (Mbevo Fendoung, Voundi & Tsopbeng, 2018).

Les villes sont des intersections, mais aussi des nœuds d’ancrage des flux, ainsi que des lieux de matérialisation et de manifestation de la mondialisation et de la concurrence qu’elle crée. C’est pourquoi le marché tente de reprendre sa croissance à leur niveau. Ainsi, et contrairement au point précédemment évoqué, elles centralisent les lieux de production, de services et de richesse. C’est ce qui fait dire à Bourdin que « la ville a donc vocation à se trouver au centre de tout questionnement sur le développement durable » (2009, p. 11).

En résumé, en considérations des évolutions, des transformations rapides et des problématiques que les villes contemporaines connaissent, elles se présentent tels des lieux pertinents et privilégiés d’application des idéaux de développement durable aussi bien dans les pays « avancés » que dans les pays « en développement ».

2.1.3. Le développement urbain durable : quelques points de vue

Plusieurs villes questionnent aujourd’hui leur urbanisme et leur développement, leur gestion des ressources et de l’énergie, leur attitude face à la population ou encore leur gouvernance (Boivin & Tanguay, 2015). Témoignant d’un tournant pour les villes, la durabilité contribue à la redéfinition des politiques urbaines (Emelianoff, 2007a). Étant donné que la majorité de la population mondiale vit et travaille dans les villes, l’environnement urbain est un domaine important pour l’intégration des principes de durabilité (ONU, 2014 ; Speirs, 2003). L’application des principes de développement durable dans la ville fait qu’actuellement des concepts ou slogans tels que développement urbain durable ou ville durable sont utilisés dans les politiques de développement du sous-secteur urbain. Le concept de ville durable existe comme une variante du concept de développement durable, qui vise à intégrer les dimensions économiques, environnementales et sociales dans l’environnement urbain (Veyret & Le Goix, 2011). A ces trois dimensions s’ajoute la gouvernance. C’est un concept qui est à l’ordre du jour des institutions et des chercheurs depuis plus de vingt ans (Fortin, 2005). La gouvernance est donc, pour un certain groupe d’écrivains, le quatrième pôle du développement durable, auquel il faut ajouter les trois précédents (social, économique, écologique).

Il existe plusieurs approches du concept de développement urbain durable. Premièrement, Emelianoff (2007a) indique quatre principaux registres d’actions européennes de durabilité urbaine : 1) les politiques climatiques, y compris les plans urbains de réduction du CO₂ et le

déploiement des énergies renouvelables ; 2) les politiques de mobilité et de planification durables ciblant la densification, la régénération urbaine, le multcentrisme et les réseaux urbains ; 3) l'énergie verte, les politiques de construction écologique visant à créer des quartiers multifonctionnels et naturels, et 4) le développement de l'Agenda 21 local comme outil de sensibilisation et de changement des modes de vie. Les villes peuvent ainsi passer d'une simple modernisation environnementale à une mutation plus globale sur les voies d'un développement durable, qui, outre l'urbanisme, met également l'accent sur la diversification économique, l'évolution de modes de vie, la reprise en mains par les habitants de leur environnement et l'action en faveur des pauvres (Emelianoff, 2007a).

Speirs (2003), d'autre part, soutient que les villes utilisant des approches de développement urbain durable abordent la régénération à travers cinq modes d'action. 1) L'aménagement et l'urbanisme reposent sur un modèle urbain compact, des circulations moins polluantes et une intégration de la centralité et du patrimoine. 2) Une démarche environnementale comprend la prise en compte de la ville en tant qu'écosystème, la maîtrise des consommations énergétiques et la maîtrise des pollutions par le contrôle de la qualité des différents éléments naturels. 3) L'axe économique porte sur la création d'emplois liés à l'établissement de critères sociaux ou environnementaux. 4) Le processus de participation au développement de la société repose sur l'identité de la ville et de ses habitants et sur la contribution de la société civile aux décisions publiques. 5) Enfin, l'axe de solidarité Nord-Sud encourage la coopération avec les communautés étrangères.

Dans leurs recherches, Tanguay et al. (2010) soulignent la nécessité pour les villes d'adopter des indicateurs liés aux différents aspects de la durabilité afin de déterminer les priorités opérationnelles et de mesurer l'efficacité des politiques mises en œuvre. L'usage commun d'indicateurs de développement durable des centres urbains peut être un signal d'alarme dans la gestion urbaine et pour soutenir l'information et les objectifs régionaux. Tanguay et al. (2010) identifient des indicateurs liés aux trois domaines du développement durable et à leurs espaces concentriques, qui sont durables, équitables, viables et vivables.

Le développement urbain durable renforce la nécessité de considérer l'impact de nos activités sur l'environnement dans son sens le plus large.

Ce type de développement consiste donc en une approche intégrée qui vise à répondre efficacement aux enjeux urbains. C'est d'ailleurs l'approche à laquelle souscrit notre raisonnement. Selon Jacquier (1995, cité dans Laurence, 2007), les approches intégrées de développement urbain durable se définissent à travers six caractéristiques principales : une perspective globale considérant la complexité des transformations urbaines, une transversalité favorisant la collaboration intersectorielle, un ancrage territorial tirant parti de la proximité, la mise en œuvre de projets participatifs, une contractualisation inter-gouvernementale et, enfin, la participation active des résidents.

Dans ce cadre, l'approche de développement durable de l'aménagement urbain « établit [...] les politiques publiques permettant d'articuler le développement socioéconomique et l'aménagement spatial des agglomérations avec une gestion prudente de l'environnement » (Bochet & Da Cunha, 2002, p. 3). Pour progresser vers un développement urbain durable, il est impératif d'appliquer ces principes dans les villes, conformément à l'Objectif de Développement Durable (ODD) 11 : « villes et communautés durables ». Cependant, un long chemin reste à parcourir, notamment pour les villes du Sud comme Kribi.

La littérature scientifique (Chaboud, Froger & Méral, 2009 ; Bernié-Boissard & Chevalier, 2011 ; Guay et al., 2004 ; Hamman, 2012 ; Mancebo, 2008 ; Noubouwo, 2014) met en évidence cette problématique du développement durable en milieu urbain. L'industrialisation intensive des pays développés est une source majeure d'émissions de gaz à effet de serre, tandis que dans les pays en développement, les besoins fondamentaux restent insatisfaits. L'échec de l'aménagement et de la planification urbaine, souligné par Metzger, Couret & URBI (2002), se manifeste par une urbanisation galopante, des disparités territoriales croissantes et des inégalités socio-économiques persistantes.

Dans cette optique de progrès vers des villes durables, il est essentiel d'identifier et d'analyser les principes d'action qui peuvent orienter les politiques urbaines vers un développement plus responsable et harmonieux

2.1.3. Principes d'action des politiques urbaines de développement durable

Les promoteurs du développement durable ont de plus en plus pris conscience que des voies de développement acceptables doivent commencer sur le terrain, à partir de réalités bien

connues des communautés locales. Les conditions de succès d'un projet de développement durable résident aussi bien dans son adaptation aux spécificités culturelles, historiques, économiques et sociales de l'espace géographique considéré, dans le développement des opportunités locales, que dans la participation des habitants de la ville à son élaboration et sa mise en œuvre. Il appartient donc à chaque commune (surtout aux villes) de définir son projet de développement durable, c'est-à-dire fixer leurs objectifs et planifier une stratégie d'action qui répond à leurs préoccupations. Selon la Direction générale de l'urbanisme, de l'habitat et de la construction française (1998), la recherche de solutions spécifiques aux problèmes locaux doit être guidée par certains principes opérationnels.

Le premier principe exige que le projet soit défini en collaboration avec les différents acteurs de la vie publique et en concertation avec les citoyens selon un diagnostic accepté par toutes les parties prenantes. Dans le cadre de notre étude, ce principe s'avère particulièrement pertinent. Il souligne l'importance d'une approche inclusive et concertée dans le cadre du développement urbain durable à Kribi, où le complexe industrialo-portuaire peut être intégré de manière harmonieuse dans le tissu urbain existant, tout en respectant les besoins et aspirations des communautés locales. Cette démarche participative est non seulement une condition sine qua non pour un développement équilibré, mais elle constitue également une opportunité d'enrichir le projet par la diversité des idées et des expériences des différents acteurs impliqués.

Le deuxième principe exige la mise en œuvre de politiques urbaines qui respectent à la fois les priorités sociales, économiques et écologiques. Il s'agit de veiller à ce que les choix politiques respectent et intègrent les priorités sociales - comme la santé, l'éducation, la cohésion sociale - ainsi que les impératifs écologiques, tels que la protection des ressources naturelles et la restauration des environnements dégradés. Dans le contexte de Kribi, cela pourrait impliquer la mise en œuvre de réglementations strictes sur les activités industrielles du CIPK pour minimiser leur impact environnemental, tout en favorisant des initiatives qui soutiennent l'emploi local et améliorent les conditions de vie des résidents.

Le troisième principe encourage le projet à combiner les perspectives à long terme avec la nécessité d'une action immédiate. Dans le cas de Kribi, qui est en pleine transformation en raison de l'industrialisation et du développement portuaire, il est essentiel d'adopter des mesures immédiates qui répondent aux besoins urgents de la population locale, tels que l'amélioration des

infrastructures, la gestion des déchets et la protection de l'environnement. Ces actions doivent être conçues pour atténuer les impacts négatifs potentiels du complexe industrialo-portuaire, comme la pollution ou la congestion urbaine, tout en garantissant que les services de base soient accessibles à tous les habitants.

Le quatrième principe vise à assurer une plus grande égalité des citoyens. La question est que le plus grand nombre de citoyens puisse profiter de tous les services de la ville, des avantages de l'agglomération, des possibilités offertes par la ville. Dans le contexte de Kribi, cela signifie que l'implantation du complexe industrialo-portuaire doit être accompagnée de politiques et d'initiatives visant à réduire les inégalités et à assurer que tous les citoyens puissent bénéficier des avantages de cette transformation. L'action communautaire joue un rôle clé dans ce processus, en veillant à ce que les voix des habitants soient entendues et prises en compte dans la planification urbaine.

Ces différents volets d'actions locales pour un développement urbain durable devraient faire partie intégrante des Agendas 21 locaux mis en place pour les collectivités locales.

2.1.4. Penser le développement de la ville au niveau local : l'Agenda 21 Local

L'Agenda 21, également appelé Action 21, a été adopté lors du Sommet de la Terre de 1992 à Rio. Il s'agit d'un programme d'action mis en œuvre pour atteindre les objectifs définis dans la Déclaration de Rio (Vivien, 2003). L'Agenda 21 peut être considéré comme un programme mondial qui vise à aider les gouvernements et les institutions dans leurs efforts pour parvenir à un développement durable. Ce programme contient un ensemble d'objectifs et d'actions à mettre en œuvre pour chaque axe identifié comme essentiel à l'action durable. Ainsi, l'adoption de plans d'action basés sur les recommandations de l'Agenda 21 est la première étape que les pays sont encouragés à franchir vers un consensus clair : « il faut s'attaquer aux priorités du développement durable » (Morin, 2009, p. 9).

Les pays signataires de cet Agenda 21, comme le Cameroun, se sont donc engagés à mettre en œuvre des politiques de développement durable au niveau national à travers l'Agenda 21 National, au niveau régional à travers l'Agenda 21 Régional et au niveau local à travers l'Agenda 21 Local (Demaze, 2012,). Plus précisément, l'Agenda 21 local est « un processus par lequel les collectivités locales et territoriales (élus et techniciens) travaillent, en partenariat avec tous les

acteurs de la communauté (citoyens, associations, groupes divers, ...) pour élaborer un plan d'actions concrètes visant au développement durable de leur territoire» (Cogérion & Boutaud, 2000, p.11). Les Agendas 21 locaux sont « la traduction la plus immédiate ou la plus visible, puisqu'elle est labellisée, de la problématique du développement urbain durable » (Emelianoff, 2009, p. 1).

La mise en œuvre de l'Agenda 21 local a été encouragée dans de nombreux pays, et ce type d'approche assez souple favorise plutôt la diversité des stratégies entre les pays et même au sein d'un même pays. Cependant, des similitudes peuvent être observées entre ces initiatives selon la méthode utilisée et les étapes de mise en œuvre de la démarche au niveau local. Pour mieux comprendre à quoi pourraient ressembler ces initiatives locales en matière de développement durable, nous souhaitons revenir sur les principales étapes qui les décrivent. Pour ce faire, nous nous sommes basés sur le guide Repères pour l'Agenda 21 local (Comélieu, Holec & Piéchaud, 2001).

La première étape consiste à établir un mécanisme de gouvernance pour la prise de décision. C'est précisément à ce stade que le modèle de gouvernance urbaine et la fonctionnalité de l'action publique sont révisés. Selon Comélieu, Holec et Piéchaud (2001, p. 73), « l'autorité politique locale ne peut plus être seule aujourd'hui à décider d'un projet commun à long terme, ni à conduire la mise en œuvre des actions qui en découlent, phase par phase, programme par programme ». En d'autres termes, les citoyens ont besoin d'un partenariat efficace basé sur des principes modernes de participation communautaire pour former une vision commune du développement à long terme de leur territoire. Les citoyens ont le pouvoir de créer leur identité collective à travers la création d'un projet commun. De cette façon, ils peuvent mieux contrôler l'avenir de leur lieu de résidence. Cette vision est valable pour les villes d'ailleurs et elle l'Est tout autant pour les villes camerounaises.

La deuxième étape nous apprend qu'avant toute réflexion stratégique sur le développement d'un territoire, il est primordial de faire un diagnostic ou un état des lieux. Il s'agit de la collecte de toutes les informations importantes sur la zone à laquelle se rapporte le projet de développement durable. Mieux, il est question de créer le profil le plus fidèle possible à la situation actuelle du territoire d'action et les enjeux de développement durable les plus importants qui s'y rapportent. Le diagnostic doit inclure ou consulter la communauté locale et tous les acteurs impliqués. Lorsque

le diagnostic est mené à bien et que les informations obtenues donnent une image complète et transparente de la situation économique, sociale, culturelle, environnementale et politique, il est temps de passer à la prochaine étape.

Pour que tous les acteurs, aussi divers soient-ils, parviennent à une vision commune et durable pour leur localité, ils doivent participer à un processus de consultation démocratique. Comme mentionné par Comélieau, Holec et Piéchaud (2001, p. 79) : « Le débat public et la démocratie locale sont [...] souvent considérés comme le quatrième pilier du développement durable qui s'ajoute aux trois autres que sont le développement économique, le progrès social et la protection de l'environnement ». Par conséquent, le débat public est le centre des réunions de tous les groupes de participants, où les objectifs et les intérêts de chacun sont présentés et discutés. C'est la troisième étape, et c'est précisément à ce stade que le comité central du projet pourra être en mesure de tenir compte des interrelations entre les différents groupes, selon différents niveaux territoriaux et temporels. Cela a l'avantage qu'il lui permettra de définir un plan d'action concerté et de prendre des décisions collectivement réfléchies et acceptées sur la gestion du territoire.

Il faut dire que les orientations pratiques pour la mise en œuvre locale de l'Agenda 21 ne constituent pas une recette magique pour activer le débat public. Cependant, elles offrent de nombreux instruments et activités pour faciliter les échanges entre les groupes et le comité, comme des rencontres de quartier, des journées d'action, des ateliers ou des expositions. Sur la base des informations recueillies lors des négociations, la structure de gestion doit procéder à la définition du plan d'action. Ce programme doit traduire les résolutions de la consultation en projets réalisables, en solutions expérimentales à appliquer ou en activités à réaliser dans la communauté afin d'adresser les problèmes. En d'autres termes, un « [...] projet stratégique organisé autour de la logique de développement durable » (Carlier, 2004, p. 83) doit être formulé. Cette quatrième étape est le plus souvent réalisée par des groupes de travail organisés autour de thèmes prioritaires. De manière générale et logique, les membres sont les participants les plus concernés par la question discutée.

Enfin, pour que l'Agenda 21 local soit pleinement intégré au paysage politique et communautaire du territoire dans lequel il s'inscrit, il est nécessaire de lier le suivi et l'évaluation au cycle. Du point de vue de Carlier (2004, p. 86), cela consiste à « [...] mettre en place des outils de mesure et des indicateurs de durabilité et à pérenniser les méthodes de concertation mises en

place ». Il s'agit donc d'abord de s'assurer prioritairement que les idéaux de développement durable sont acquis et ont été fructueuses au sein de la communauté, et enfin, que la participation de la communauté établie soit maintenue à long terme, afin que l'expérience puisse se répéter.

En résumé à cette section, rappelons qu'en reconnaissant, de prime abord, le rôle crucial des collectivités locales dans la mise en œuvre concrète des principes du développement durable et en incitant les élus à élaborer des programmes d'action au niveau communautaire en concertation avec la population (Sacquet, 2002), l'Agenda 21 de Rio annonçait ainsi les clés essentielles de la réussite du développement local. C'est une approche novatrice qui doit mobiliser toutes les forces et ressources de la communauté pour une véritable gouvernance. Cette mobilisation suppose l'acceptation du projet par les citoyens et donc leur participation au processus de consultation. Ce nouveau processus décisionnel ne remplace pas la communauté et les élus, qui sont pleinement responsables des décisions collectives, mais renforce leur rôle, leur responsabilité et leur légitimité. Les élus et l'ensemble de leurs partenaires doivent donc tout mettre en œuvre pour accompagner la transformation des services comme des acteurs socio-économiques : associations, représentants de la société civile, jeunes, chercheurs, entreprises, structures décentralisées de l'État... aux projets de territoire. Ceci offre une double opportunité de définir un programme qui réponde aux souhaits de la communauté et renforce les différents acteurs pour la réussite de sa mise en œuvre.

L'Agenda 21 local offre en effet une opportunité d'enrichir le dialogue entre les groupes sociaux et la collectivité. Des citoyens sensibilisés aux réalités locales, qui participent à la réflexion sur les grandes orientations et leur mise en œuvre, sont susceptibles de mieux comprendre les objectifs de l'action publique. Ces citoyens deviennent ainsi des acteurs de la démocratie participative sous la houlette du gouvernement local. Elle nécessite à l'avenir l'adoption de la transparence et de la lisibilité des activités, le partage de l'information, l'organisation de l'échange d'informations et du débat public, la création d'outils de concertation, de suivi et d'évaluation (Sacquet, 2001). Ce cadre devrait guider toutes les activités de développement initiées au niveau local.

2.2. Le développement de la ville au Cameroun

La ville contemporaine se positionne de plus en plus comme le territoire pertinent de l'action de développement des pays. Contrairement à la campagne, la ville est la collectivité

territoriale qui concentre le plus grand pourcentage de la population et à ce titre s'impose comme le moteur de la transformation de la société et vecteur de la croissance des pays. Dans cette logique, la ville camerounaise est devenue le cadre de prédilection de mise en œuvre des grands aménagements structurants. Par conséquent, elle est désormais l'arène d'enjeux socio-économiques, politiques, culturels et environnementaux.

A titre de rappel, notre travail de thèse se déploie sur un territoire urbain (Kribi) dont la dynamique de développement récente à l'aune des projets structurants (notamment le complexe industrialo portuaire) mérite une grande attention. Nous avons fait le choix de jeter notre dévolu à l'étude de l'impact de ces nouveaux aménagements sur ce territoire local et sur les communautés qui y vivent. Ainsi, la présente section est dédiée à un certain état de lieu du management de la ville camerounaise. Nous y présentons tour à tour, l'évolution historique de la planification urbaine au Cameroun, le jeu d'acteurs dans la gestion urbaine camerounaise, le développement urbain tel qu'envisagé par la SND30 et la question urbaine à Kribi.

2.2.1. Éléments d'histoire

Il est essentiel de rappeler brièvement quelques périodes importantes qui ont marqué l'histoire récente du développement urbain en Afrique, notamment au Cameroun. D'une manière générale, quatre grandes périodes peuvent être identifiées à partir des livres d'histoire, des articles et autres colloques et conférences, etc. Premièrement, la période 1960-1970. Elle est décrite comme la première décennie de développement proclamée par les Nations Unies. C'est une période de grands projets de développement, appelés plus tard « éléphants blancs » (Houngnikpo, 2015, p. 115) car trop grands par rapport à la capacité de récupération des pays bénéficiaires, c'est aussi une période agricole, dans la continuité directe des choix d'héritage colonial.

Ensuite vient le début de l'ère de reconnaissance de la satisfaction des besoins fondamentaux. Cette période se situe entre 1970 et 1980. C'est la deuxième décennie de développement déclarée par les Nations Unies. Elle marque également le début de la période d'endettement et de crise subséquente (la troisième période). Elle peut être délimitée entre 1980 et 1990. Nous parlons de la crise de la dette et de la mise en œuvre des programmes d'ajustement structurel (PAS). Les premiers PAS sont apparus et plusieurs acteurs ont initié des réflexions sur

leur dimension sociale. C'est le moment où de plus en plus d'organisations (ONG) de coopération au développement tentent de soutenir les actions passées des pays.

Enfin, depuis 1990, il s'agit d'un renforcement de l'idéologie de la mondialisation économique, dans laquelle le marché a acquis une place plus importante en tant qu'acteur. C'est aussi une manifestation des mouvements sociaux au Sud et au Nord, qui pointe vers une autre forme de mondialisation et de planification du développement. Au Cameroun, comme dans toute l'Afrique, notamment au sud du Sahara, l'histoire des villes peut être retracée en deux grandes périodes : la période coloniale et la période postindépendance.

2.2.1.1. La ville camerounaise à l'époque coloniale

S'il est admis que le phénomène qu'est l'existence des villes est très ancien en Afrique de façon générale et au Cameroun particulièrement, la conquête coloniale lui a cependant donné le caractère qu'elle a encore aujourd'hui. La gouvernance des villes au Cameroun remonte donc à l'époque coloniale. A cette époque, des villes naissent peu à peu et parallèlement à l'arrivée des colons sur le territoire national. En fait, les villes sont nées lorsque les forces colonisatrices ont envahi l'intérieur du pays ; Cela pour former finalement un réseau urbain unifié qui guide le choix des emplacements et leur expansion selon les circonstances.

En dépit de la conférence de Berlin, qui a mis les principales puissances coloniales d'accord sur un *modus vivendi*, la colonisation européenne en Afrique et particulièrement au Cameroun s'est déroulée dans une atmosphère conflictuelle en raison du placement de divers protagonistes dans des lieux stratégiques pouvant influencer la création des villes (Binam, 2015). La démarche suivie n'a pas été initiée au profit d'une population locale ou indigène marginalisée, ni pour résoudre un problème social qui se posait à ce moment-là. Au contraire, les autorités coloniales le prescrivent comme des normes administratives d'urbanisme auxquelles la population doit adhérer. En ce sens, la configuration géographique de l'urbanisation avait donc une fonction de « contrôle administratif » du territoire (Kayo Sikombe, 2007).

En effet, les premières villes camerounaises sont nées sous domination allemande entre 1884 et 1916, à savoir Douala, Yaoundé, Buea, Edéa, Ebolowa, Lolodorf, Kribi. Il convient de noter que les grandes villes camerounaises d'aujourd'hui ont été construites dans des lieux choisis en fonction des besoins coloniaux. De manière générale, les infrastructures de transport ont été

construites pour booster le développement économique du pays. La création de routes et d'autres moyens de communication est donc devenue une grande nécessité. Ainsi, depuis 1912, la construction de plusieurs infrastructures de transport a été achevée. Mais la modernisation des villes ne s'est pas limitée aux infrastructures de transport. Par exemple, soulignons ce qu'écrit le Révérend Père Mveng (1985, p. 139-140), sur les villes du Cameroun pendant la colonisation :

Les villes du Cameroun, à leur tour ne cessent de croître et de se moderniser. On signale la construction de 1916 à 1939, de deux cent cinquante bâtiments publics importants dont le palais du commissariat de la république à Yaoundé, la chambre de commerce et le palais de justice de Douala. Les adductions d'eau, les travaux d'assainissement, l'éclairage électrique demandent des travaux de grande envergure. La compagnie coloniale de distribution d'énergie électrique est à Douala depuis 1929 [...]. Telles étaient les grandes lignes de l'équipement du territoire camerounais avant la guerre.

Tout compte fait, il ressort de ce qui précède que la planification et les principes de l'aménagement du territoire ont été bel et bien présents lors de la structuration des villes coloniales au Cameroun aussi bien pendant la période allemande que pendant le mandat français. Cependant quelle a été la situation après les indépendances ?

2.2.1.2. La période post coloniale

Lors de l'accession à l'indépendance en 1960, le Cameroun a hérité des frontières coloniales et a commencé à construire un État unitaire centralisé sous la structure d'un régime présidentiel. Le gouvernement central est soutenu par un parti politique, qui est le plus représentatif dans toutes les institutions et structures de la société.

Dans les décennies qui ont suivi l'indépendance, le gouvernement a dû assurer la fondation du nouvel État indépendant. Dans son discours politique, il affiche l'unité nationale et la promotion du développement économique et social dans sur toute l'étendue du territoire comme axes prioritaires d'action. Selon les idéologies de l'époque, l'approche du développement économique et social devait être nationale afin d'espérer des résultats positifs. Les rares entités territoriales et

formes de gouvernement local hérités de la colonisation s'effondrent lorsqu'elles ne sont pas simplement supprimées.

Le modèle de développement dominant a conduit à confier à l'État une tâche dominante d'accumulation et de redistribution. Ainsi, le développement urbain post-indépendance au Cameroun a été caractérisé par un urbanisme de décision et de pouvoir. Dans toute sa planification et sa mise en œuvre, la politique publique ne dépendait que des autorités administratives agissant en tant qu'acteurs rationnels, mettant en œuvre en l'occurrence des activités publiques qui ne répondaient parfois pas aux besoins réels de la population. C'est la gouvernance de l'Etat providence (Olinga Olinga, 2021). Cette période de gouvernance urbaine hautement centralisée a duré des années 1960 aux années 1990. Toutes les décisions importantes en matière de développement et de logement étaient prises au niveau du gouvernement central.

Au sens de Dubresson et Raison (1998, p. 11), héritières d'un appareil gouvernemental qui fut un outil efficace de contrôle démographique et d'organisation spatiale lors de la « mise en valeur » de la puissance coloniale, notamment dans les années 1950, les élites africaines contrôlant le pouvoir étatique n'ont cessé de renforcer le poids de ce dernier après les indépendances. En effet, le gouvernement central au Cameroun a préparé de nombreux documents de planification au niveau des différents ministères sans consulter la population. Les services centraux des ministères des travaux publics et de l'Urbanisme étaient responsables du mobilier des villes, utilisant les fonds du budget de l'État et le crédit étranger pour la construction des routes principales et des réseaux d'égouts, les eaux pluviales et l'aménagement des zones nécessaires à la construction de logements « économiques ». En outre, l'État camerounais a poursuivi des politiques coloniales basées sur le contrôle administratif du marché foncier et la subvention partielle du marché du logement par le biais de l'immobilier public et des banques publiques de crédit immobilier.

Cependant, cette politique centralisée d'urbanisme, soutenue par le décret présidentiel n° 73/20/ du 29 mai 1973, qui régit l'urbanisme en République Unie du Cameroun, trouve rapidement ses limites dans le contexte de la crise économique et financière. De plus, l'inconvénient d'une telle politique est sans doute que la population n'adhérera pas aux projets de développement urbain. Ainsi, sous la pression des organismes financiers internationaux et de la crise, la volonté consciente du pays de se séparer du secteur productif se dessine peu à peu. Nous arrivons donc à la gestion urbaine dans la période d'ajustement 1990-2004.

L'histoire du Cameroun nous apprend que la crise économique qui a sévi dans la quasi-totalité des pays subsahariens au milieu des années 1980 n'a pas épargné notre pays et l'a contraint à réduire drastiquement les investissements et les subventions au secteur urbain. Le Cameroun étant de moins en moins en mesure de répondre aux besoins croissants de services et d'équipements résultant de l'urbanisation, il a dû modifier profondément sa politique urbaine à la demande des bailleurs de fonds. Dans le cadre du programme d'ajustement structurel, le Cameroun s'est engagé à mettre fin aux tarifs subventionnés, à éliminer les déficits et les dettes et à améliorer les performances des concessionnaires des services publics. Ces mesures ont de plus en plus conduit les entreprises à s'affranchir du contrôle de l'État et donc à contracter avec des partenaires privés, nationaux ou étrangers.

En matière de logement, la gestion administrative du marché foncier et le soutien partiel du marché de l'habitat par l'intermédiaire des banques et sociétés immobilières de l'État ont pris fin. Cependant, il a fallu attendre 1996 pour que le Cameroun engage une réforme du processus de transfert, en particulier la révision de la Constitution du 18 janvier 1996, qui a inauguré le Cameroun en tant qu'État unitaire décentralisé. En effet, « l'administration d'un pays unitaire, dès lors qu'il est suffisamment étendu, ne peut être totalement assurée depuis le siège du gouvernement. Elle comporte nécessairement des relais implantés sur tout le territoire » (Denoix de Saint Marc, 2016, p. 93).

Par ailleurs, huit ans après avoir révisé la constitution encadrant la décentralisation, l'exécutif camerounais a veillé à adopter plusieurs lois et règlements la régissant. Dans cette liste, la Loi 2004/003/ du 21 avril 2004 portant urbanisme au Cameroun. Avec les textes d'application y afférents, ils constituent la base juridique de la planification urbaine décentralisée au Cameroun. Cette loi avait pour but de concrétiser une certaine démocratie et autonomie locales. Les Collectivités Territoriales Décentralisées (CTD), notamment au niveau de la ville, sont des pouvoirs délégués en matière de développement économique, environnemental, social, etc.

Bien que cette nouvelle loi soit une avancée importante en raison de l'innovation du système de réglementation, il existe encore des difficultés importantes dans sa mise en œuvre. A noter que c'est six ans plus tard qu'un règlement d'application sera signé pour transférer effectivement ces compétences. Un système prévoyait un délégué du gouvernement pour gérer les

communautés urbaines, véritable conception de décentralisation ambiguë (Tchenkeu & Raynaud, 2021).

Depuis 2019, les décisions du Grand Dialogue ont permis d'adopter la loi no 2019/024 du 24 décembre 2019 portant code général des collectivités territoriales décentralisées, le nouvel cadre juridique règlementant la décentralisation. Cette loi met fin à la position controversée du délégué du gouvernement, et crée désormais une Dotation générale de la décentralisation, qui ne peut être inférieure à 15 % du revenu national (article 25), et reconnaît le statut particulier des deux régions du nord-ouest et sud-ouest (article 327).

Cependant, au vu des atermoiements qu'accuse ce processus de décentralisation, le rôle et l'efficacité des actions envisagées ou entreprises au niveau local amènent encore à se poser des questions. Qui gère réellement les collectivités locales, notamment les villes ?

2.2.2. Les acteurs de développement urbain au Cameroun

En novembre 1999, le gouvernement camerounais a adopté la Déclaration de Stratégie Urbaine. Ce document identifie trois principaux acteurs du développement urbain qui sont encore d'actualité : l'Etat, les Collectivités Territoriales Décentralisées (CTD) et la Société Civile. Ces acteurs aux intérêts parfois divergents mais certes complémentaires œuvrent dans le domaine de la gouvernance urbaine au Cameroun. Ils peuvent être rangés dans deux principales catégories : les acteurs institutionnels et les acteurs non institutionnels.

2.2.2.1. Les acteurs institutionnels

Comme nous l'avons vu précédemment, depuis l'époque coloniale, lorsque les premières villes africaines ont été créées, même après l'indépendance, la gouvernance urbaine a été contrôlée à distance par l'État. En fait, les États ont jusqu'à présent ont une primauté incontestable dans le domaine de la gouvernance urbaine. C'est le cas du Cameroun particulièrement, où les processus de gestion du territoire et de régulation sociale sont avant tout une responsabilité de l'État. Ce schéma traduit le fait que l'État a une forte influence sur les politiques publiques en milieu urbain, étant donné la territorialisation à tous les niveaux de son administration, ainsi que le transfert de certaines compétences à des entités locales (Binam, 2015). Par ailleurs, l'État continue d'être le garant exclusif de l'organisation territoriale et administrative de son territoire. Cela se fait à travers l'implantation et le contrôle des centres urbains à travers des instruments normatifs, la mise sur

piéd des structures d'accompagnement et de mise en œuvre de projets de développement urbain. L'État joue donc un rôle important dans la gestion urbaine, car il définit les politiques générales qui doivent être orientées et mises en œuvre pour favoriser l'efficacité et l'efficience de l'action publique. À cette fin, il coopère avec plusieurs ministères et de nombreuses autres institutions étatiques.

Schématiquement, les acteurs institutionnels sont constitués de l'administration en charge des affaires urbaines et des collectivités territoriales décentralisées.

❖ **L'administration publique : MINDUH, MINDAF, MINDDEVEL**

Le Ministère du Développement Urbain et de l'Habitat (MINDUH)

Le MINDUH est la cheville ouvrière de la politique publique urbaine au Cameroun. Selon le décret n°2005/190/ du 3 juin 2005 définissant son organisation, le MINDUH a la responsabilité de :

- Développer de la mise en œuvre et l'évaluation de la politique gouvernementale d'aménagement urbain et de l'habitat ;
- Planifier et contrôler le développement urbain ;
- Élaborer des stratégies de développement et de restructuration urbaines et suivre leur mise en œuvre ;
- Définir des normes de drainage, d'assainissement et veiller au respect de ces normes ;
- Embellir les villes ;
- Mettre en œuvre la politique de logement social

La principale organisation sous-tutelle du MINDUH est la SIC. C'est une société anonyme fondée en 1952. La SIC est une société anonyme d'économie mixte créée en 1952. Conformément à la loi de réglementation générale des entreprises du secteur public n° 99/016 du 22 décembre 1999, la SIC a pour objet :

- En priorité rechercher et mettre en œuvre tous les projets et activités liés au logement social ;
- Construire et, si possible, acheter afin de vendre au comptant, à crédit sous toutes ses formes ou louer tous immeubles destinés principalement à l'habitation ;

- Créer des jardins urbains, en concentrant leurs activités sur le logement social ;
- Réaliser toutes opérations mobilières, immobilières, commerciales et financières liées aux objectifs susmentionnés, ainsi que les éléments similaires et connexes.

Ministère des Domaines et des Affaires Foncières (MINDAF)

La gestion urbaine, c'est aussi la gestion de son propre espace et la problématique de l'acquisition et d'occupation de cet espace. Dans cette logique, le Ministère du Domaine et des Affaires Foncières (MINDAF) intervient également dans l'administration des villes au Cameroun. Entre autres choses, il a comme tâches :

- De faire l'inventaire et de répertorier le patrimoine foncier et domanial de l'État ;
- La préservation du patrimoine foncier de l'État sur l'étendue du territoire national ;
- D'immatriculer les terrains de leurs affectations et délivrer des titres fonciers.

Par ailleurs, le principal organisme sous-tutelle du MINDAF est la Mission d'Aménagement et d'Equiperment des Terrains Urbains et Ruraux (MAETUR). Elle fut créée en 1977 avec comme mission d'assurer les tâches de viabilisation des terrains devant accueillir des populations nécessiteuses.

Ministère de la Décentralisation et du Développement Local (MINDDEVEL).

Comme mentionné précédemment, la mise en œuvre institutionnelle de la décentralisation a de fortes implications pour le développement local. Dans un système politique qui a longtemps reposé sur le centralisme administratif et institutionnel, l'arrivée de la décentralisation est un facteur qui modifie les rapports de force entre le centre et la périphérie. Une telle mutation a un effet multiplicateur sur le développement de la base. Les acteurs de la chaîne de développement, leurs interactions et les principaux aspects qui apparaissent avec la décentralisation (compétence, redevabilité, sens du développement) montrent bien la place primordiale des communautés dans le processus.

Ainsi, après un changement institutionnel important dû à la mise en place du Ministère de la Décentralisation et du Développement Local le 2 mars 2018, la Loi portant Code Général des Collectivités Territoriales Décentralisées publiée le 24 décembre 2019, qui conforte les avancées et les acquis du processus de décentralisation, s'inscrit dans une démarche clairement novatrice.

Aussi, la quasi-simultanéité de sa validité avec la réforme du corps communal après les élections communales du 9 février 2020 permet déjà de renforcer la démocratie locale, en plus d'harmoniser la procédure d'entrée en fonction du juge communal dans les communes comme dans les communautés urbaines.

❖ **Les collectivités territoriales décentralisées**

Il faut dire qu'au Cameroun, comme dans le reste du monde, la gouvernance urbaine ne peut être efficiente et efficace sans la présence et l'intervention des services déconcentrés. Loin d'être du seul ressort du gouvernement central, il revient à tous les acteurs périphériques de l'action publique urbaine, dont les collectivités territoriales décentralisées, d'œuvrer à l'objectif d'un développement urbain durable. Ces services font partie des acteurs du développement de la ville. Elles constituent une partie importante de l'administration locale des villes au Cameroun, car elles assurent la mise en œuvre locale des politiques urbaines nationales.

Les municipalités, les communautés urbaines et les régions sont les collectivités territoriales du Cameroun. En effet, après l'important amendement de la Constitution du 18 janvier 1996, la loi de décentralisation du 22 juillet 2004 et, en particulier, la loi n° 2019/024 du 24 décembre 2019 portant code général des collectivités territoriales décentralisées, inspirées des conclusions du Grand dialogue national, des compétences et des responsabilités en matière de gouvernance urbaine notamment ont été conférées à ces collectivités.

L'implication des collectivités territoriales décentralisées dans la gestion urbaine est d'autant plus inéluctable que l'ensemble des activités menées par celles-ci dans les villes, compte tenu de leurs connaissances environnementales et de la richesse des connaissances techniques de leurs acteurs dans l'amélioration des conditions de vie de la population et la croissance urbaine, font de ces structures des acteurs importants qui contribuent au développement durable des villes camerounaises.

Cependant, on peut faire un constat sur la participation de ces CTD et de la population qui y habite dans la mise en œuvre d'une politique urbaine durable des collectivités territoriales. Ce constat est celui lié à la mobilisation insuffisante des ressources matérielles, financières, techniques et humaines pour la mise en œuvre de la politique de gouvernance urbaine. Aujourd'hui, il y a encore des raisons d'appeler à une véritable décentralisation.

2.2.2.2. Les acteurs non institutionnels

Notre idée dans cette thèse milite pour une gouvernance urbaine intégrée avec l'implication effective de l'ensemble des acteurs concernés. Il ne faut laisser personne de côté. En ce sens, les politiques urbaines de développement économique et social au Cameroun et ailleurs en Afrique, après la récession des années 1980, ont évolué vers un nouveau modèle efficace, un ensemble de partenariats. Cela indique que de plus en plus d'organisations différentes, y compris des partenaires, sont impliquées dans la gouvernance urbaine.

Il faut dire que la pression accrue sur les budgets publics et les politiques de développement économique au Cameroun font que les acteurs nationaux et internationaux sont également perçus comme des parties prenantes pertinentes de cette gouvernance urbaine via de nombreux partenariats. Ces partenariats, ainsi que les différents enjeux spécifiques et collectifs qui les portent, participent largement à sa construction, sa consolidation et son financement. Ils mettent en évidence plusieurs phénomènes, dont l'initiation et le renforcement de la démocratie aussi bien à l'échelle locale que nationale. Dès lors, dans l'impasse, pour pouvoir mettre en œuvre l'ensemble des politiques de développement liées à l'urbanisme et améliorer les conditions de vie des habitants, compte tenu de la complexité de la gestion urbaine, qui résulte de l'échec du schéma financier des activités de l'État, en tant qu'acteur dominant aux échelles régionale et urbaine, la gestion urbaine internationale, en croissance constante, doit être divisée aux niveaux national et local (Binam, 2015).

❖ Les ONG et société civile

Pallier les déficits de l'aide bilatérale et multilatérale au développement à laquelle on fait le reproche d'une grande « massivité » dans son approche, telle est la raison d'être des ONG. Cette tâche explique bien leur apparition à une époque où les gouvernements se désengagent de leurs missions. Le phénomène des organisations non gouvernementales au Cameroun, comme partout en Afrique, est né d'un constat : « l'inefficacité des gouvernements africains, la corruption et le détournement de fonds compromettant la réalisation des projets de développement, les gouvernements occidentaux ont alors décidé de transférer une partie de leur aide aux pays africains par l'intermédiaire des ONG » (Gapyisi, 1989 p.1).

L'importance de l'existence des organisations non gouvernementales s'est accrue non seulement parce qu'elles sont de plus en plus diversifiées, mais aussi et surtout parce que se développe la perception selon laquelle elles sont l'avant-garde de la société civile. Autonomes vis-à-vis des Etats et ayant pour origine la société civile, les organisations non gouvernementales constituent une catégorie d'acteurs socialement diversifiée, intervenant dans le champ du développement, en dehors des structures étatiques, mais en relation avec elles. Les problématiques qu'elles adressent peuvent varier de la protection des droits fondamentaux d'un groupe ethnique particulier à l'ensemble de la mosaïque des questions de développement. La participation de ces partenaires à la gestion des affaires urbaines est ou devrait être effective dans toutes les phases du projet. En d'autres termes, de la planification à la mise en œuvre et au suivi et évaluation. Plus qu'une simple appropriation des réalisations, cela devrait être un changement radical dans la pratique de la gestion de projet.

Comme nous l'avons déjà dit, la crise des ressources financières et la vague d'ajustements structurels qui en a résulté dans les pays africains les ont contraints à réduire drastiquement leur intervention dans le secteur urbain. Les pays africains (dont le Cameroun) ont dû modifier considérablement leurs politiques urbaines à la demande des bailleurs de fonds. Le nombre de municipalités dotées de budgets autonomes a augmenté, peu à peu de nouveaux actes juridiques ont été établis, dans lesquels la responsabilité technique et financière de la gouvernance de la ville est entièrement ou partiellement confiée à ces communautés, et les ressources transférées par l'État à cette fin sont définies.

Les organisations non gouvernementales font référence aux expressions organisées de la société civile qui agissent en solidarité avec les plus défavorisés. Sur un territoire, elles doivent assurer, harmoniser, favoriser la cohérence des actions et donner aux habitants l'opportunité de comprendre ce qui se fait. Ils doivent également être encouragés à prendre en compte les demandes tacites de la population. Les ONG et associations se veulent être des vecteurs de nouvelles valeurs, de nouvelles approches et jouent un rôle important en encourageant l'État et les municipalités à s'intéresser à ce qui se fait localement. Elles doivent encore être sources de valeurs ; elles doivent servir de pont entre l'élite et la base.

Par ailleurs, un autre fait majeur de ces dernières années est l'émergence de la société civile dans la politique urbaine. La vague de démocratisation, qui touche principalement la société

urbaine, s'exprime par un nouvel intérêt pour les projets participatifs de développement de quartiers impliquant la population locale, les associations communautaires et les ONG. Plusieurs autres acteurs interviennent également dans cette organisation locale des affaires urbaines. Les élites traditionnelles, telles que les chefs de quartiers, qui ont les mêmes caractéristiques que les chefs traditionnels. Il a été observé que certaines autorités traditionnelles sont membres des comités de développement inclusif et des comités de gestion formés dans unités urbaines. Les actions des responsables traditionnels sont plus importantes en termes de participation aux réunions de développement local, ce qui se matérialise par une assistance aux autorités pour la coordination des activités impliquant les communautés locales.

De plus, nous remarquons la présence de responsables politiques, d'hommes d'affaires financièrement établis, de chefs religieux, d'intellectuels, de personnes respectées et écoutées dans leur commune. Leur action est d'autant plus importante qu'avec l'aide de la ressource informationnelle sur les projets sociaux, ils peuvent changer l'environnement politique, économique et social des villes, apportant un important soutien dans la mise en œuvre de projets de développement en zones urbaines.

❖ Les partenaires multilatéraux au développement urbain au Cameroun : AFD, la BM, le PNUD, la BAD

Le contexte dans lequel les villes élaborent et mettent en œuvre leurs politiques a radicalement changé dans les années 1980, en particulier en Afrique. Ceci est le résultat de plusieurs problèmes liés à la crise économique de l'époque. Le Cameroun n'échappe pas à cette logique qui affecte aussi sa gouvernance urbaine. Dans ce contexte, les villes sont également confrontées aux mêmes difficultés que le pays dans lequel elles sont implantées. Le rôle de bon nombre d'entre elles a également changé, car la crise a nécessité de nouvelles réformes. Ainsi, la politique de développement économique et social des villes se développe en une nouvelle formule gagnante avec une série de partenariats. Cela suggère que la gouvernance urbaine implique de plus en plus différentes organisations dont les bailleurs de fonds multilatéraux ou bilatéraux qui montrent un intérêt croissant pour le développement urbain.

Les conditions de mise en œuvre de cette aide peuvent varier d'un établissement à l'autre, mais toutes ont les mêmes objectifs. Les bailleurs de fonds bilatéraux et multilatéraux jouent un rôle

déterminant dans l'élaboration des modes opératoires urbains, notamment à travers la construction théorique de la gestion urbaine et la participation à la définition des nouvelles politiques urbaines. C'est l'un des partenaires les plus importants de la ville, la Banque mondiale, qui a inventé le terme « gouvernance » à la fin des années 1980 et l'a utilisé de façon prescriptive en réponse à la crise de gouvernance dans les pays en développement, en particulier en Afrique. Ce terme, qui inclut aussi la gouvernance urbaine, a été fortement homologué par les instances internationales et est aujourd'hui repris par tous les observateurs et acteurs du domaine urbain.

Dans le contexte du développement, ces organes ont pris en compte les caractéristiques de la gouvernance qui sont en rapport avec l'efficacité (telles que la rigueur budgétaire, les politiques orientées vers le marché, la réduction du champ d'intervention de l'Etat et la privatisation) ainsi qu'avec la démocratie (comme l'obligation redditionnelle, la transparence, l'équité, la justice, la promotion de l'Etat de droit, les droits civiques et socio-économiques et la décentralisation). Par exemple, en 1999, la Banque mondiale et plusieurs bailleurs de fonds ont apporté expertise et financement à l'élaboration de la nouvelle politique urbaine du Cameroun nommée « Déclaration de stratégie urbaine du gouvernement ».

En conclusion, on peut affirmer que l'intervention des bailleurs de fonds dans la gouvernance des villes est cruciale, car leur soutien financier, matériel et logistique aux pays africains en général et au Cameroun en particulier contribue à l'amélioration des conditions de vie des habitants et à la promotion de la « bonne gouvernance » (Ndoudoumou, 2001).

2.3. Le développement urbain au Cameroun d'après la SND30

Le DSCE a été le premier document sur lequel s'est appuyée la première phase de la Vision 2035 qui s'est achevée le 31 décembre 2019. Ainsi, la SND30 a pris le relais des dix années suivantes. Elle constitue ainsi le nouveau cadre de référence pour le développement du Cameroun entre 2020 et 2030. Elle synthétise les engagements nationaux et internationaux sur les plans économique, social et environnemental. Nous nous intéressons ici à ce que prévoit la SND30 concernant l'urbanisation.

Les objectifs fixés pour 2020 dans le DSCE concernaient principalement l'accélération de l'urbanisation, la construction de routes bitumées et de logements sociaux. Plus précisément, il s'agissait de réduire de moitié la proportion de la population urbaine qui n'a pas durablement accès

à l'eau potable, à l'électricité et aux technologies de l'information et de la communication, et de renforcer le sous-secteur urbain industrie, secteur privé, administration et ressources humaines.

Dans la deuxième phase de la vision 2035, le Gouvernement camerounais entend mettre un accent particulier sur le « secteur urbain ». Après la première phase dont le DSCE était le document-cadre, le Cameroun continue de faire face aux conséquences d'une urbanisation rapide et mal gérée. En fait, plus de 50 pour cent de la population du pays vit actuellement dans les zones urbaines. De plus, la majeure partie de l'industrie est située au centre des grandes villes ou dans leurs périphéries. Cependant, les villes du Cameroun ne proposent pas un cadre de vie convenable à leurs résidents en même temps qu'elles manquent des infrastructures économiques nécessaires pour promouvoir les échanges commerciaux.

En effet, le boom démographique dans les grandes villes a accru la pression sur les aménagements collectifs et intensifié la spéculation foncière. Cette situation est la principale cause du développement anarchique des quartiers et de la fragmentation de la structure urbaine. Ainsi, dans les plus grands centres urbains, on a assisté au phénomène appelé « étalement urbain », où les périphéries constituent désormais de nouveaux lieux d'habitation, même si elles ne bénéficient pas des infrastructures nécessaires à une vie décente et à la mobilité des personnes.

Sur le plan économique, les métropoles camerounaises ne jouent pas véritablement leur rôle logistique en ce qui concerne l'attractivité, la connectivité et la multi-modalité. En fait, les routes urbaines et les voies de contournement ont de la peine à faciliter la circulation intra urbaine et inter urbaine. De plus, les installations logistiques sont quasiment inexistantes et les centres d'affaires sont surchargés. Enfin, les modes de transport sont inefficaces et ont contribué fortement à la congestion des villes. Tous ces facteurs augmentent les coûts de transaction et nuisent au développement de l'activité économique, notamment dans les zones urbaines. Malgré de nombreux efforts publics, les défis semblent insuffisamment relevés, notamment en termes d'urbanisme et de coordination opérationnelle. Le système de planification, d'exécution et de régulation des projets urbains ne semble plus en mesure de faire face aux contraintes multiformes auxquelles sont confrontées les métropoles camerounaises. Parmi ces problématiques, les plus criardes sont liées :

(i) aux infrastructures de transport et mobilité (voies de contournement, transport collectif, inter modalité) ; (ii) au faible accès aux infrastructures sociales (éducation, santé, eau, énergie, assainissement, sport et loisirs, etc.) ; (iii) au comportement et à la consommation extraverties ; (iv) au faible niveau d'industrialisation et à l'insuffisance des services à valeur ajoutée ; (v) au chômage endémique ; (vi) à la faible contribution au développement rural ; (vii) à la vulnérabilité très élevée ; et (viii) à l'absence d'un « point fort », chaque ville devrait avoir sa spécificité positive en fonction de ses avantages comparatifs. (Minepat-SND30, 2020, p.57).

Pour parvenir à une urbanisation de qualité, l'État souhaite offrir à ses citoyens un cadre sain et structuré à travers des politiques de développement en adéquation avec les réalités du Cameroun. A cette fin, l'État envisage la mise en place d'un programme de modernisation urbaine (« *Urban Renewal Program* ») dans les grandes et moyennes villes, notamment les communautés qui, avec les centres périurbains, représentent plus de 40% de la population du pays. Le Gouvernement envisage de les transformer en pôles de croissance économique et en agglomération urbaine moderne dans le cadre de la deuxième phase de la Vision 2035.

L'enjeu du développement urbain et de l'aménagement du territoire présenté dans la vision à long terme est de construire une zone économique nationale intégrée. En plus de maîtriser le développement des villes et d'en faire les bases de production et de consommation nécessaires au développement du secteur de l'industrie, il s'agit également de favoriser l'émergence des centres urbains périphériques, le développement de villes de taille moyenne pouvant structurer les activités économiques en milieu urbain et participer au développement des zones rurales environnantes.

Les ambitions du « *Urban Renewal Program* » sont de créer des centres urbains, des villes compétitives et attractives, des villes durables et résilientes et surtout des villes inclusives. Dans ce programme, y seront abordés et traités les enjeux macros, en particulier ceux liés à la croissance économique, au financement, à l'industrialisation, au développement de services à grande valeur ajoutée, à la balance commerciale et à la priorisation des investissements. Outre ces considérations

générales, chaque ville doit être considérée en fonction de ses atouts par rapport à sa compétitivité particulière.

D'après la vision de la SND30, les orientations stratégiques qui structurent le *Urban Renewal Program* à l'ensemble des villes camerounaises porteront sur :

(i) le développement des voies de contournement et pénétrantes ; (ii) la mobilité et le système de transports inter modal (y compris métro, tramway ou train) ; (iii) l'accès aux logements ; (iv) l'aménagement de réseaux d'assainissements compatibles aux impératifs d'urgence ; (v) l'amélioration de l'accès aux autres services sociaux (éducation, santé, eau, énergie y compris énergies renouvelables) ; (vi) la promotion d'emplois décents ; (vii) l'aménagement des zones industrielles et le développement des services ; (viii) la gouvernance et notamment le renforcement des instruments de planification et de mise en œuvre. (Minepat-SND30, 2020, p.58).

À titre illustratif, la ville de Douala s'est dotée des instruments de planification urbaine qui représentent une véritable boussole visant à faire de cette métropole un centre économique international, une ville portuaire et aéroportuaire, un pôle industriel et, à terme, une ville durable, résiliente et inclusive. La ville de Yaoundé pour son cas présenterait le profil de la dimension d'un centre politique sous-régional et régional, d'un centre administratif digne d'une capitale politique, d'une ville agro-industrielle, d'une ville résiliente, ouverte sur le monde et inclusive.

Pour chacune des grandes villes camerounaises, le « *Urban Renewal Program* » définit, en droite ligne de sa vision de développement, un chapelet d'actions guidées par les axes stratégiques évoqués ci-haut. Pour assurer la bonne mise en œuvre de ce plan de modernisation, l'Etat mettra sur pieds les mesures d'accompagnement nécessaires, notamment un cadre pour encourager la création d'immobilier industriel à l'échelle nationale, pour faciliter l'accession à la propriété foncière et immobilière, un cadre favorable à la mise en œuvre du programme dans un contexte de décentralisation. Pour le financement de ce programme, il sera fait dans le cadre des contrats Plan Etat/Communes ou Etat/Régions, dans un cadre laissant la plus grande place possible aux partenariats public-privé.

Ce plan sera mis en œuvre dans toutes les municipalités du Cameroun, et une gamme harmonisée d'infrastructures et d'équipements sera créée au niveau des CTD. Cette gamme définira le minimum et la qualité des infrastructures et des équipements nécessaires dans une CTD en fonction de son étendue et de son économie. En outre, selon la SND30, l'Etat camerounais envisage :

(i) mettre en place un cadre incitatif à l'émergence des sociétés immobilières industrielles au niveau national ; (ii) faciliter l'accès à la propriété foncière et immobilière ; (iii) veiller au respect des normes de construction et à la formation de la jeunesse dans ce domaine ; (v) promouvoir des programmes de logements sociaux sur l'ensemble du territoire ; (vi) entretenir, réhabiliter et développer des infrastructures urbaines ; et (vii) doter toutes les municipalités d'outils de planification urbaine (Plan Directeur d'Urbanisation, Plan d'Occupation des Sols ou Plans Sommaires d'Urbanisation) et veiller au respect des prescriptions d'urbanisme qui y sont contenues. (Minepat-SND30, 2020, p.58).

2.4. Kribi à l'épreuve du développement urbain durable

Depuis plus d'une décennie, la ville de Kribi, située au Cameroun, est confrontée à une transformation urbaine majeure, impulsée par l'implantation des agro-industries et surtout la construction et l'opérationnalisation d'un important complexe industrialo-portuaire. Cette dynamique, bien que porteuse de potentiel économique et social, soulève des défis considérables en matière de développement urbain durable. Dans ce contexte, notre analyse se propose d'explorer les enjeux auxquels Kribi est confrontée, en examinant son parcours avant l'implantation du CIPK, les modalités de son urbanisation récente, et la complexité de son aménagement face aux exigences de la durabilité.

2.4.1. Configuration urbaine de Kribi avant la mise en exploitation du CIPK

Cette analyse repose sur un ensemble de données relatives à la ville de Kribi, disponibles avant la mise en service du complexe industrialo-portuaire en 2018. Ces données comprennent une

étude diagnostique d'ONU-HABITAT (2007) et le profil de la ville établi par le Plan Directeur d'Urbanisme (PDU) ainsi des travaux publiés (Mbevo Fendoung, 2019 ; Mbaha & Ba'ana Etoundi, 2021, Nwalal, 2017 ; Kuété & Assongmo, 2002 ; etc.).

2.4.1.1. Les services sociaux de base

Dans la perspective de présenter les services sociaux de base de la ville de Kribi avant la mise en exploitation du CIPK, nous nous attardons principalement sur l'aspect scolaire, la couverture santé, l'eau, l'électricité et la voirie.

2.4.1.1.1. La couverture scolaire

D'après les documents à notre disposition, au niveau de l'éducation de base, Kribi compte 23 écoles maternelles et 45 écoles primaires pour un effectif de plus de 9144 élèves. Les arrondissements de Kribi I^{er} et de Kribi II^e totalisent environ 15 établissements publics et privés d'enseignement secondaire et 4 écoles de formation professionnelle (ONU-HABITAT, 2007 ; PDUK, 2014 ; Augea-Afrique, 2014).

De manière générale, la ville de Kribi dans la région sud fait partie de l'une des régions les plus scolarisées du Cameroun, si on se base sur les données enregistrées au niveau régional (93,33% pour la région du Sud) (Ngoumou Mbarga, 2014). L'accès à l'éducation n'est pas une préoccupation inquiétante ici en raison d'une couverture scolaire plutôt satisfaisante. Mais cette répartition cache de nombreuses difficultés, par exemple : le manque de salles de classe dans certaines écoles, des écoles dont la construction est inachevée, des établissements construits avec des matériaux provisoires ou encore les effectifs d'enseignants qualifiés dans d'autres sont insuffisants et même leur prise en charge salariale. Loin de créer un cadre adéquat pour l'éducation de la jeunesse, ces difficultés doivent interpeller les autorités camerounaises dans leur politique d'éducation des masses.

2.4.1.1.2. Equipements de santé

D'après les sources (ONU-HABITAT, 2007 ; PDUK, 2014), dont les informations sont filles de leur période de publication, le district de santé de Kribi totalise 11 aires de santé composé ainsi qu'il suit : 4 hôpitaux, 2 centres médicaux d'arrondissement, 5 centres de santé intégrés, 34 centres de santé et trois pharmacies. Aujourd'hui, selon Ebele Onana et Ngoumou Elat (2020), la

ville se remplit et s'agrandit, et la reconsidération du secteur sanitaire devient de plus en plus inévitable à Kribi. C'est ainsi que, d'après ces auteurs, pour compenser le manque d'infrastructures de santé à Kribi, on observe un afflux d'investisseurs participant à la création de structures de santé, comme la Clinique de l'Océan par exemple. Une dizaine d'autres centres de santé ont été construits à côté de ce centre dans la décade 2010-2020. C'est le cas du Centre Médical Mpumanwet Kribi, de la Clinique du Bon Secours, de la Clinique Médico-dentaire JADE, etc. Dans cette même liste, l'ONG Insolâfrica (« Infermeria Solidària per l'Africa »), qui est une formation professionnelle médicale, propose des services pour les maladies chroniques, des consultations, une promotion des soins infirmiers (Ebele Onana & Ngoumou Elat, 2020). Cette ONG a créé une école d'infirmiers dans la ville de Kribi pour la formation professionnelle de 120 étudiants. Néanmoins, il faut dire que la situation sanitaire de Kribi reste peu satisfaisante. Les aires de santé, leur qualité et les spécialistes qui y travaillent sont loin de couvrir le taux démographique qui croît de jour en jour depuis la colonisation des chantiers structurants.

2.4.1.1.3. L'approvisionnement en eau potable

Les recensements et les résultats des enquêtes récentes indiquent que le d'approvisionnement en eau dans les ménages de la ville de Kribi est effectif grâce à la nouvelle structure publique CamWater qui a remplacé la SNEC dans cette tâche. On note donc la prédominance de la société publique de distribution de l'eau sur les autres sources d'approvisionnement en eau dans les maisons. Seulement 23,5% des ménages sont raccordés au réseau d'eau potable (ONU-HABITAT, 2007). Récemment, nous avons assisté à la construction des forages et des puits d'eau potable dans les villages Boussibilka, Nlende-Dibé, Eboundja, Mboro et Lolabe à la périphérie de la ville de Kribi (EIES Sommaire du projet d'aménagement et d'électrification de la plage de Ngoye-Kribi à des fins touristiques, 2014).

2.4.1.1.4. Accès à l'électricité

Pour ce qui de l'alimentation en énergie électrique, la ville de Kribi est approvisionnée à partir d'Edéa. La tension d'entrée de l'énergie électrique qui arrive à Kribi est de 30 mille volts. Elle est redistribuée dans la ville grâce à 37 postes transformateurs. La capacité installée de ces postes est de 2 mille kw. En 2002, on répertoriait près de 4500 abonnés. Ce qui en réalité est très insuffisant par rapport à la demande dans les quartiers populaires. Aujourd'hui avec l'avènement

des projets structurants, notamment la centrale à gaz de Kribi, il est clair que l'équipement des habitats en énergie électrique s'est amélioré.

2.4.1.1.5. Transport interurbain

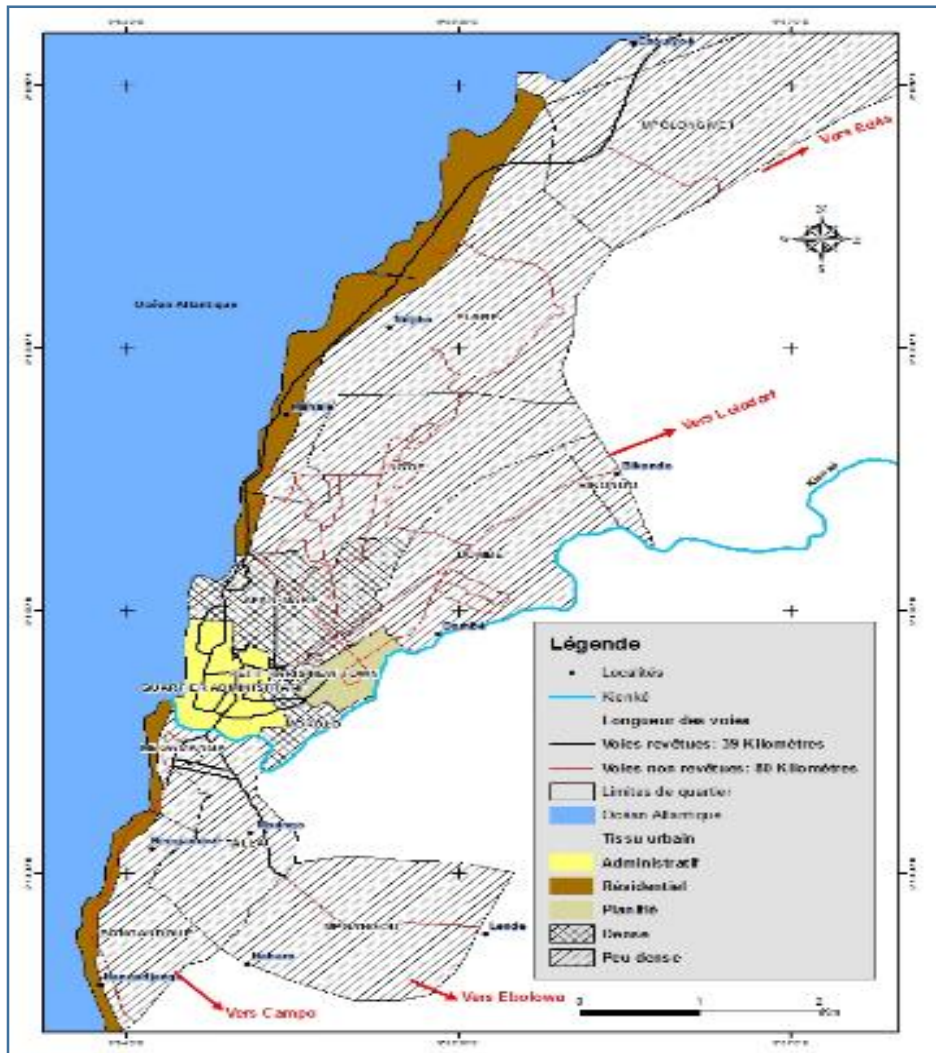
Le transport public à Kribi est dominé par les mototaxis, soit environ 77% du parc automobile (Nwalal, 2017). Les quelques taxis qui y sont visibles font uniquement les lignes dont les voies sont bitumées. Le ralliement partant de Kribi pour les autres villes que sont Douala et Yaoundé est affectif grâce au autobus assurés par les différentes agences de transport.

2.4.1.1.6. Infrastructures routières

La voirie urbaine de Kribi est fortement structurée par les axes routiers, qui assurent la connexion avec son environnement immédiat et plus éloigné. Cependant, cette voirie présente des défis considérables. En effet, selon le PDUK (2014), la ville dispose d'un réseau composé de 80 km de routes en terre (avec une emprise de 9 à 11.80 m) et de 39 km de routes bitumées. Une étude de Nwalal (2017) confirme cette situation en révélant qu'en 2014, la proportion des voies non revêtues (59%) était nettement plus élevée que celle des voies revêtues (33%), soulignant un besoin d'amélioration significative de l'infrastructure routière.

Figure 4

Réseau viaire de la ville de Kribi en 2010



Source : Nwalal (2017)

Ainsi, la réorganisation de l'espace urbain nécessite une restructuration du réseau de voirie urbaine. Il s'agit d'une part, de l'entretien du réseau bitumé existant, d'autre part, de l'ouverture de nouveaux axes principaux qui desserviront les quartiers à aménager (Boupda, 2014). On peut alors constater que le secteur des infrastructures routières à Kribi a connu un certain coup de pouce depuis l'avènement du complexe industriel portuaire. Un article de Pierre Rostand Essomba paru dans le journal *Cameroon tribune* du 05 Novembre 2021, indiquait que l'autoroute Kribi-Lolabé (38,5 Km), dessert entre le CIPK et la ville de Kribi et par ailleurs première phase de l'autoroute Kribi-Edéa présente un taux de réalisation de 97,2%. Selon la même source, les travaux de l'aire

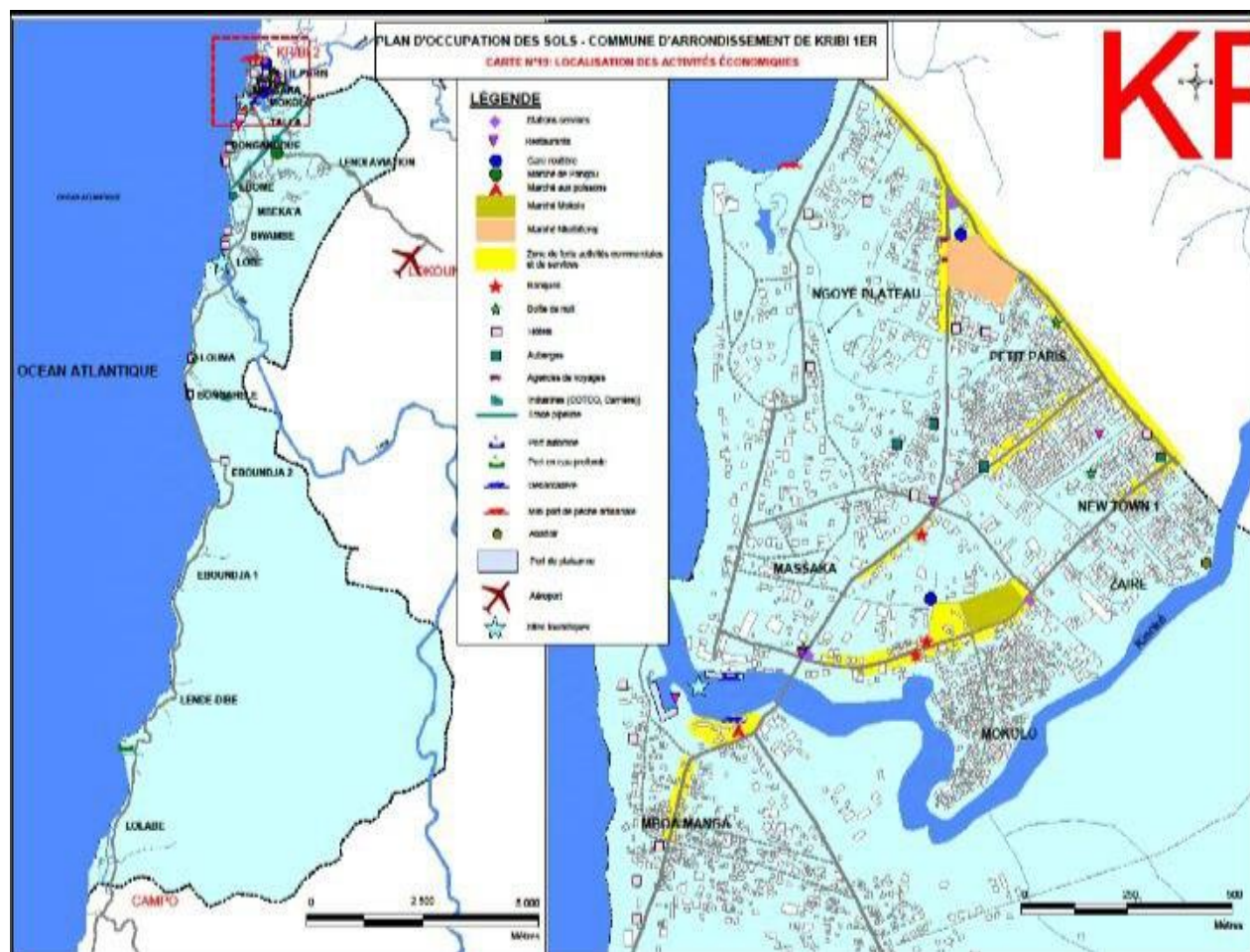
de péage sont réalisés à 40,74%. Par ailleurs, il est écrit dans cet article du quotidien *Cameroon tribune* que la route Kribi-Grand Zambi longue de 53 Km connaîtra une livraison imminente, car réalisée à 98% jusqu'ici. D'autres projets routiers sont en cours ou envisagés. On peut citer par exemple l'axe Edéa-Campo de 189 km qui traverse Kribi, l'axe Kribi-Akom 2, etc.

2.4.1.2. Activités économiques

La ville de Kribi présente une structure économique où les secteurs primaire, secondaire et tertiaire sont représentés (Mbaha & Ba'ana Etoundi, 2021 ; Nwalal, 2017) comme le démontre la figure suivante.

Figure 5

Localisation des activités économiques à Kribi en 2015



Source : POS Kribi 1er 2015 cité dans Mbaha et Etoundi (2021).

Le secteur primaire de Kribi est fortement influencé par sa situation côtière, avec une prédominance marquée de la pêche. Cependant, il est important de souligner, comme le mentionnent Kuété et Assongmo (2002), que les populations autochtones de Kribi, notamment celles de Batanga et Nguma-Mabi, revendiquent avec ferveur leur identité de pêcheurs. Néanmoins, en observant la situation sur le terrain, il apparaît que leur interaction avec la mer est relativement limitée en comparaison avec celle des populations immigrées, qui jouent un rôle prépondérant dans l'exploitation des ressources maritimes (Mbaha & Ba'ana Etoundi, 2021). Cette dynamique soulève justement des questions sur l'accès aux ressources maritimes et les droits des communautés locales face à une concurrence accrue. Les pêcheurs immigrés, souvent mieux équipés et plus expérimentés, dominent le secteur, ce qui peut entraîner une marginalisation des pêcheurs autochtones. De plus, cette situation met en lumière des enjeux socio-économiques plus larges, tels que la nécessité d'un soutien aux pratiques de pêche durable et la préservation des savoirs traditionnels.

Par ailleurs, l'agriculture demeure une activité marginale dans cette région (Mbaha & Ba'ana Etoundi, 2021) « avec de faibles rendements » (Atouba Mvogo & Tchindjang, 2024, p.24). En effet, les conditions climatiques et les infrastructures limitées freinent son développement, laissant ainsi les communautés dépendantes des ressources maritimes pour leur subsistance. Cette dépendance peut également engendrer des tensions entre les différentes populations et exacerber les défis liés à la gestion des ressources naturelles.

Selon Kuété et Assongmo (2002), la région de Kribi possède un fort potentiel touristique, bien que de nombreux sites restent sous-exploités. L'attractivité touristique repose principalement sur trois destinations : les chutes de la Lobé, l'axe Ebongahélé-Grand-Batanga avec ses plages propices au tourisme balnéaire, et le campement de pygmées de Mbéka. Le bitumage de la route Edéa-Kribi entre 1989 et 1990 a considérablement stimulé l'activité touristique en rendant Kribi plus accessible depuis Douala et Yaoundé (Mbaha & Ba'ana Etoundi, 2021).

Kuete et Assongmo (2002) soulignent également l'existence d'un projet de complexe touristique à Londji, toujours en attente de réalisation, qui pourrait dynamiser le tourisme balnéaire de masse. Les nuitées ont augmenté entre 1989/90 et 1991/92, passant de 5 379 à 8 376, avec une prédominance des ressortissants de l'UDEAC (CEMAC actuelle). Les touristes français, américains, canadiens, allemands et autres européens représentent également une part significative

de la clientèle. La demande touristique est majoritairement axée sur les loisirs et la détente. L'activité touristique est saisonnière, avec une forte affluence entre décembre et avril et une baisse pendant la saison des pluies (septembre à novembre). L'offre hôtelière a connu une croissance, passant de 24 hôtels en 1994 à plus de 40 en 2001, offrant ainsi 1267 chambres et 1390 lits (Mbaha & Ba'ana Etoundi, 2021). En 2005, la localité ne dispose pas d'hôtels quatre et cinq étoiles (INS, 2010).

Le secteur secondaire à Kribi, qui devrait théoriquement se concentrer sur la transformation des produits d'extraction et agricoles, présente un développement limité et embryonnaire (Ba'ana, 1997 cité dans Mbaha & Ba'ana Etoundi, 2021). Selon Royal Hakoning (2010) et Etoga (2011 & 2020) cités dans Atouba Mvogo et Tchindjang (2024), l'activité artisanale à Kribi est peu développée et se limite principalement à la fabrication d'objets tels que des pirogues et pagaies, des nasses, des paniers, des hottes, des mortiers, des pilons, ainsi que des chaises et autres articles en rotin. En outre, en dépit de la richesse en ressources naturelles, l'activité industrielle se concentre principalement autour de deux acteurs majeurs : l'agro-industrie de la Société Camerounaise des Palmeraies (SOCAPALM), qui exploite les plantations de palmiers à huile, et l'industrie d'extraction d'Hévéa du Cameroun (HEVECAM) située à la Nyiété (Mbaha & Ba'ana Etoundi, 2021). Cette forte concentration spatiale a eu un impact significatif sur l'organisation territoriale de la Communauté Urbaine de Kribi, entraînant la création d'une périphérie industrielle éloignée du centre-ville.

L'implantation de ces industries à Kribi peut être attribuée à divers facteurs, tels que la disponibilité de vastes surfaces foncières peu densément peuplées dans les années 1980 et la proximité du port de Douala, crucial pour l'exportation des produits, notamment l'hévéa, dont plus de 99 % de la production était destinée à l'exportation jusqu'aux années 1990. L'absence d'infrastructures portuaires adéquates à Kribi a contraint ces industries à privilégier le port de Douala. Cela soulève des interrogations sur l'impact du manque d'infrastructures locales sur le développement économique de la région.

Il faut préciser cependant que l'implantation de ces industries a eu des répercussions notables sur l'évolution démographique de la ville. Cette activité a attiré une main-d'œuvre et modifié les taux d'accroissement de la population. L'avènement du complexe industrialo-portuaire laisse entrevoir, selon Mbaha & Ba'ana Etoundi (2021), l'émergence de Kribi comme un grand

pôle industriel. Ce virage industriel, amorcé à Kribi, ainsi que la ruée des investisseurs et les aménagements divers qui nourrissent cette activité économique, impactent considérablement l'environnement (Mbaha & Ba'ana Etoundi, 2021 ; Voundi & Meupiapyie Tchasse, 2019). En outre, ces dynamiques reconfigurent continuellement l'espace urbain kribien (Voundi & Meupiapyie Tchasse, 2019).

2.4.2. Urbanisation récente à Kribi en lien avec l'aménagement du CIPK

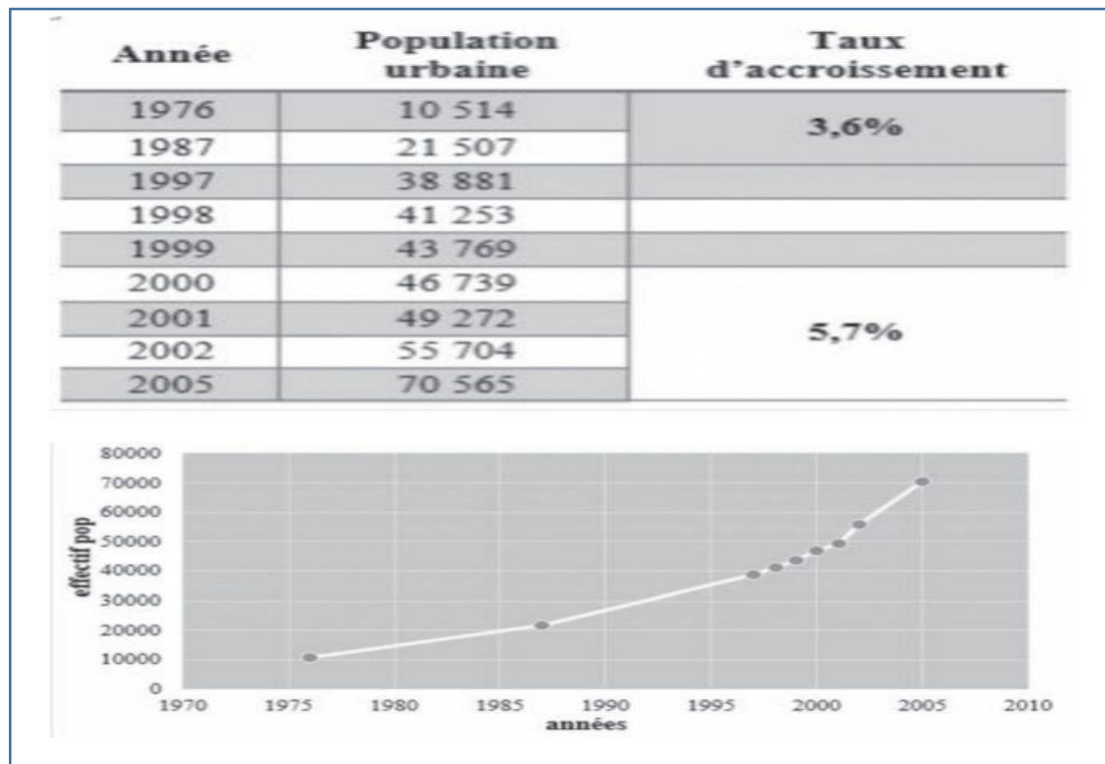
La construction du complexe industrialo-portuaire et des aménagements qui y sont associés ont engendré de nouveaux défis en matière d'urbanisation pour la ville de Kribi. Nous allons nous concentrer sur trois enjeux majeurs : la croissance démographique, l'expansion spatiale et la gouvernance urbaine.

2.4.2.1. Dynamique démographique

L'urbanisation est étroitement liée à la démographie, surtout dans les pays en développement (Santos, 1971 cité dans Saha & Tchindjang, 2019) comme ceux de l'Afrique. En effet, la croissance démographique en Afrique se concentre principalement dans les villes. Selon les statistiques du World Urbanization Prospects (2011) convoquées dans Saha et Tchindjang (2019), le taux d'urbanisation est passé de 23% en 1970 à 40% en 2010 et devrait dépasser les 50% en 2030. Dans cette foulée, l'Afrique centrale a connu la plus forte progression urbaine entre 2005 et 2010, avec un taux de 4,3% par an, contre 2,9% pour l'ensemble de l'Afrique. Les zones côtières se distinguent par ailleurs comme les lieux d'implantation des plus grandes agglomérations à l'intérieur de chaque sous-région. C'est justement dans cette logique que s'inscrit la ville de Kribi où la dynamique industrialo-portuaire engendre un important boom démographique (Mbevo Fendoung, Voundi, & Tsopbeng, 2018). La population de Kribi est donc en forte croissance (figure 6) continue comme l'attestent les résultats des trois recensements (1976, 1987 et 2005) réalisés successivement au Cameroun.

Figure 6

Évolution de la population de Kribi.



Source : ONU-Habitat (2003b); Maréchal et Sommer (2007) ;BUCREP, (2010); MINDUH et CUK (2014) cités dans Voundi et Meupiapyie Tchassem, 2019)

Au regard de la figure 6, la population de Kribi a connu une augmentation notable entre 1976 et 2005. En 1976, la ville comptait 11 261 habitants. En 1987, ce chiffre atteignait 21 507 habitants, après une croissance annuelle moyenne de 6,1%. Entre 1987 et 2005, la population a continué de croître à un rythme moyen de 5,7% par an, pour atteindre 59 928 habitants. Sur la base de ces tendances, on estimait qu'en 2015, la population de Kribi dépasserait les 100 000 habitants, atteignant 104 323 personnes, ce qui équivaldrait à un doublement de la population tous les 10 ans (Mbaha & Ba'ana Etoundi, 2021).

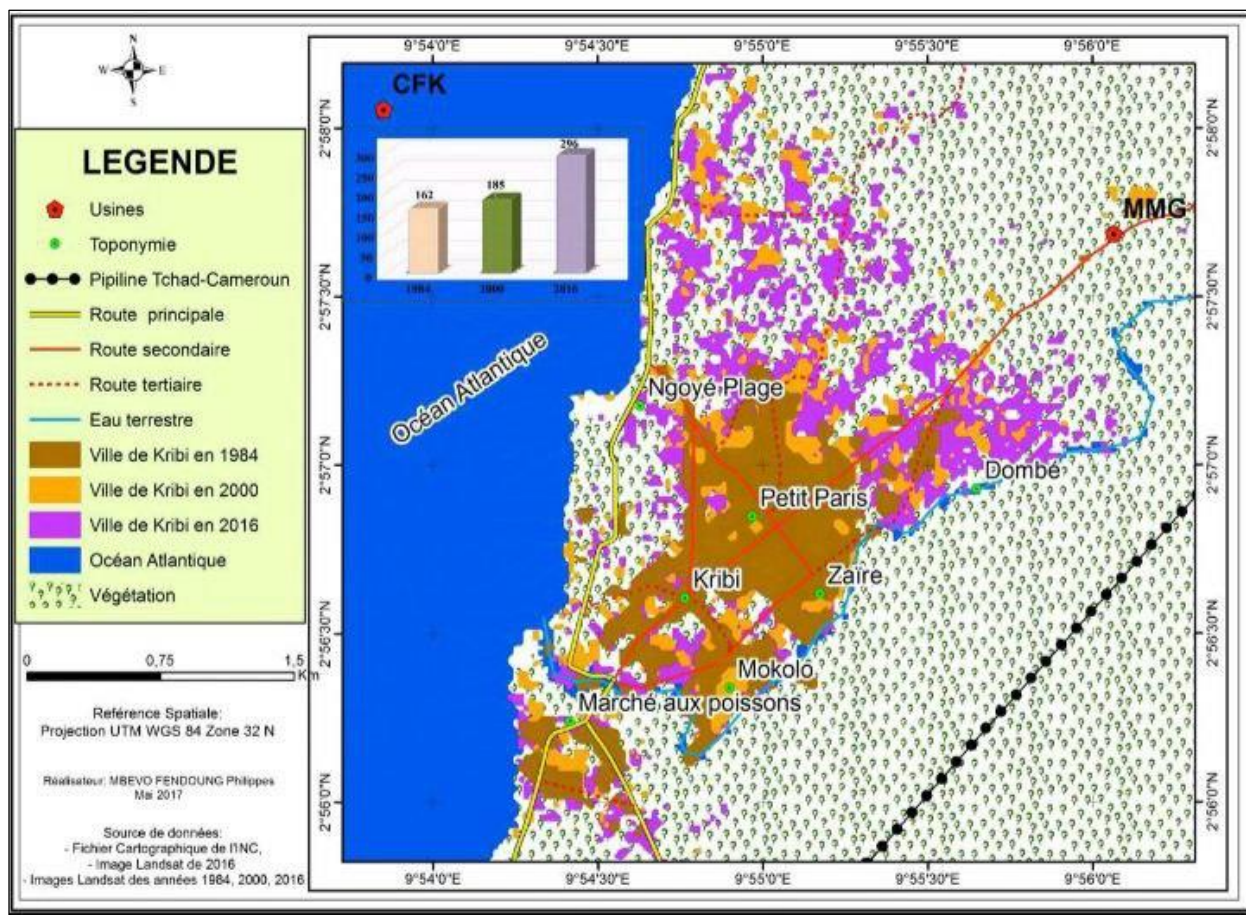
Somme toute, la dynamique démographique entraîne une accélération de l'urbanisation et l'extension spatiale de la ville comme abordé dans le titre suivant.

2.4.2.2. Dynamique spatiale

D'après Mbevo Fendoung, Voundi et Tsopbeng (2018), la région de Kribi conservait un aspect relativement naturel en 1984, caractérisé par une prédominance de la forêt atlantique (72 %) et des forêts secondaires (10 %). Les forêts dégradées étaient peu présentes (3%), tandis que les sols nus se concentraient principalement autour des routes et des habitations, notamment au centre urbain. Toutefois, entre 1984 et 2016, la ville de Kribi a connu une urbanisation galopante (figure 7).

Figure 7

Evolution de la trame urbaine de la ville de Kribi de 1984 à 2016



Source: Mbevo Fendoung, Voundi et Tsopbeng (2018, p.10)

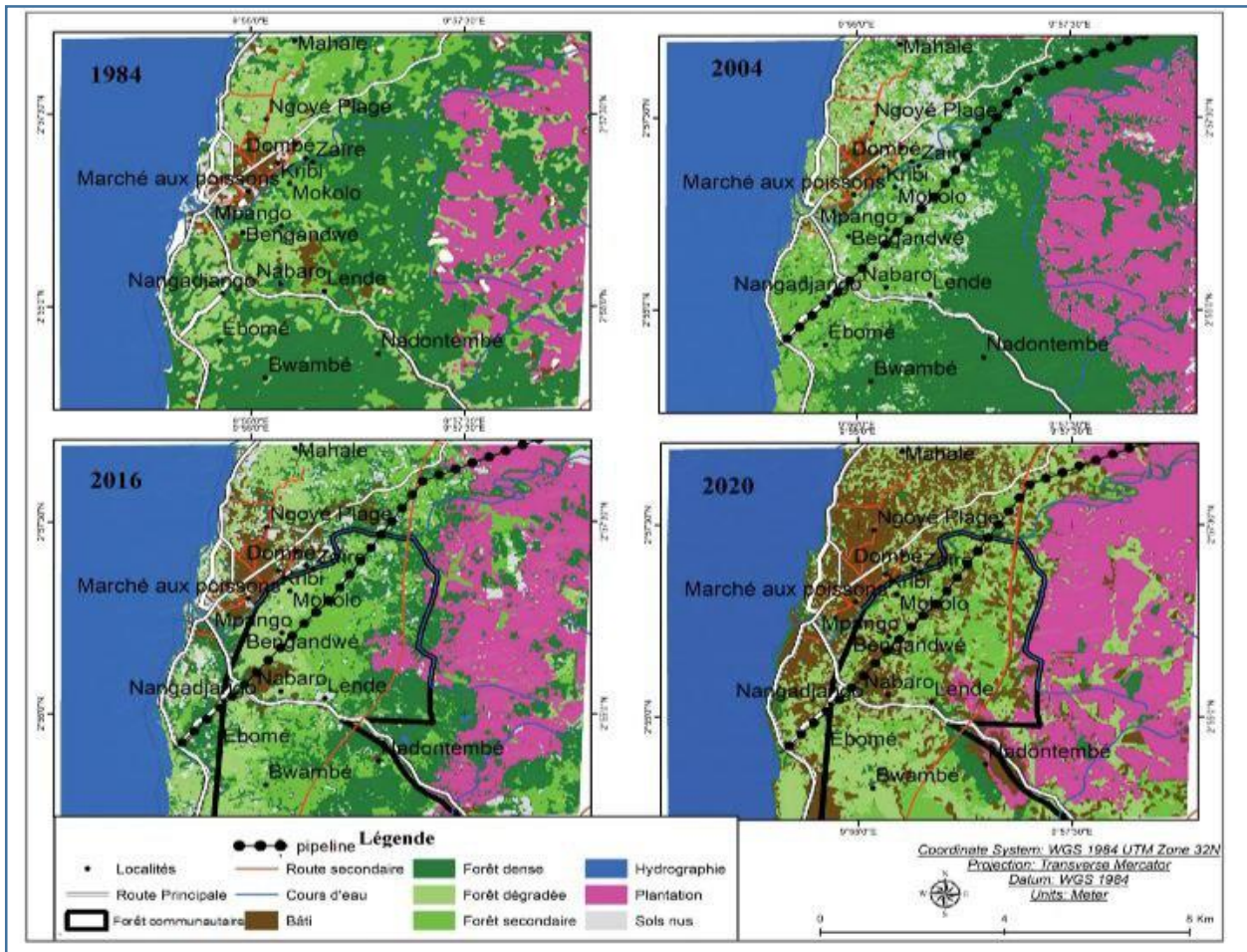
L'évolution démographique de Kribi, stimulée par l'implantation du Complexe Industriel-Portuaire (CIPK) et les emplois qui en découlent, a engendré une forte expansion spatiale aux répercussions importantes (Mbaha et Ba'ana Etoundi, 2021). Cette attractivité a provoqué un afflux de populations d'origines diverses, qui, cherchant à s'établir, procèdent à des transactions foncières avec les propriétaires locaux. La prolifération de ces implantations, majoritairement informelles, se traduit par une expansion urbaine anarchique et une dégradation des ressources environnementales (Mbevo Fendoung, 2019).

Cette expansion se manifeste par une augmentation significative du taux d'urbanisation, passant de 52% en 1987 à plus de 65% en 2005. De plus, la superficie de la ville a quasiment doublé, passant de 162 hectares à 296 hectares, témoignant d'une croissance spatiale rapide (Mbevo Fendoung, 2019). Cette expansion s'accompagne d'une transformation du paysage : la forêt dense a diminué, passant de 67% à 58,78% du territoire entre 2004 et 2016. Simultanément, la forêt secondaire a augmenté, passant de 17% à 23%, signe d'une pression accrue sur les écosystèmes forestiers et d'une tendance à la dégradation, comme le soulignent Mbevo Fendoung, Voundi et Tsopbeng (2018). Ces changements mettent en évidence une transformation des paysages, mais aussi une forte tendance vers la dégradation des écosystèmes locaux.

Par ailleurs, l'expansion de l'agro-industrie a contribué à cette réduction de la forêt dense, en particulier vers la ville et le long des axes routiers importants. Malgré la création d'une forêt communautaire en 2006, la dégradation de la forêt s'est poursuivie, réduisant sa surface de 19 400 ha en 1980 à 11 470 ha en 2016, pour quasiment disparaître au profit de la forêt secondaire et des plantations en 2020 (Mbevo Fendoung et al., 2022). Cette déforestation a des conséquences notables sur le littoral, où elle supprime la protection naturelle contre l'érosion marine. Enfin, la reconversion des terres se traduit par la multiplication des sols nus, passés de 478 ha à 1 147 ha entre 1980 et 2020 (figure 8), et qui correspondent à des zones préparées pour de nouvelles activités.

Figure 8

Dynamique occupation du sol dans et autour de Kribi entre 1984 et 2020



Source : Mbevo Fendoung et al. (2022)

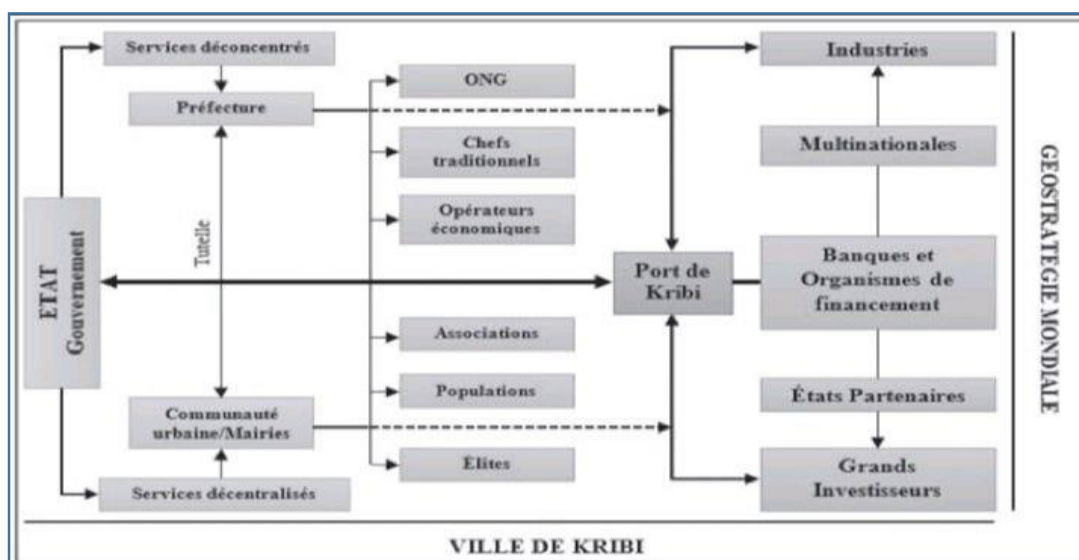
2.4.2.3. Gouvernance urbaine à Kribi : l'enjeu des nouveaux acteurs du développement

Kribi se distingue au Cameroun par son Plan de Développement Urbain (PDU), élaboré en 2013, conformément à la loi de 2004 sur l'urbanisme. Ce PDU, outil de référence en planification urbaine, vient compléter d'autres instruments tels que le Plan d'Occupation du Sol et le Plan Sommaire d'Urbanisme. Il analyse la ville sous différents aspects (physique, administratif, socio-économique, habitat, infrastructures) et propose des orientations stratégiques fondées sur des scénarios de développement (Saha & Tchindjang, 2019).

Cependant, le développement industriel et portuaire de Kribi a engendré des défis de gouvernance (Voundi & Meupiapyie Tchasseem, 2019). L'afflux d'investissements et l'arrivée d'acteurs diversifiés, attirés par les opportunités économiques (commerçants, employés de la construction, agents de l'État, opérateurs économiques, ONG), ont bouleversé les modes traditionnels d'encadrement urbain (Voundi & Meupiapyie Tchasseem, 2019). Ces nouveaux acteurs, qui influencent fortement la dynamique spatiale et démographique (Saha & Tchindjang, 2019 ; Voundi & Meupiapyie Tchasseem, 2019 ; Mbaha & Ba'ana Etoundi, 2021), semblent en grande partie échapper au contrôle des autorités locales (figure 9) (Voundi & Meupiapyie Tchasseem, 2019).

Figure 9

Les acteurs de gouvernance de la ville de Kribi



Source : Voundi et Meupiapyie Tchasseem (2019).

Cette transformation est portée par des investissements massifs et diversifiés, notamment dans le complexe industrialo-portuaire (CIP). Le développement de celui-ci est financé par des acteurs tels qu'EximBank China, la Banque Africaine de Développement et le Groupe Bolloré, avec Kribi Port Multi Operators (KPMO) assurant son exploitation. On observe également la construction du terminal hydrocarbures par le consortium SCDP-Blaze Energy et la concession des services de remorquage à Smit Lamnalco (Voundi & Meupiapyie Tchasseem, 2019). Par ailleurs, le pipeline Tchad-Cameroun, financé par la Banque Mondiale, la Banque Européenne d'Investissement,

Exxon Mobil, Chevron Texaco et Petronas, et exploité par COTCO, a également son terminal d'exportation à proximité de Kribi. L'usine de liquéfaction de gaz d'Engie, opérationnelle depuis 2015, contribue également à cette dynamique. Cette dynamique se poursuit avec l'arrivée de nouvelles industries, comme l'usine de transformation de cacao d'Atlantic Cocoa Corporation, et de projets d'infrastructures, comme le chemin de fer Edéa-Kribi.

Un phénomène de « diktat » des acteurs puissants, moins visibles mais tout aussi influents, vient exacerber ces difficultés. Au-delà des acteurs industriels connus, on observe l'implication d'acteurs indirects, tels que les banques et les agences de développement. Ces acteurs, via l'État central, financent massivement les infrastructures portuaires. Cette situation fragilise considérablement la gouvernance urbaine locale, qui se retrouve à subir les décisions de ces puissants investisseurs. La capacité de la ville à se développer harmonieusement est ainsi compromise, car les aménagements induits par ces investissements transforment rapidement l'espace urbain, rendant les plans de planification obsolètes et créant une complexité additionnelle dans l'aménagement de la ville.

2.4.3. Complexité de l'aménagement et du développement urbain de la ville de Kribi

Les nouveaux défis que la course effrénée vers le développement et l'émergence posent aux villes (surtout celles de l'Afrique subsaharienne) et aux régions littorales sont nombreux et nourrissent des inquiétudes. En effet, pendant que celles-ci deviennent de plus en plus en proie à de vastes projets de développement infrastructurel et à un essor démographique et doivent développer leur compétitivité et leur attractivité, on exige d'elles qu'elles s'ajustent aux préceptes du développement durable. Ces préceptes demandent non seulement de concilier croissance économique et protection de l'environnement, mais également de se préoccuper des questions d'équité sociale et spatiale dans la mise en place des dynamiques de développement.

Comme mentionné précédemment, Kribi est une ville côtière qui se trouve très convoitée depuis plus de deux décennies. Cible de plusieurs projets dits « structurants », cette ville du littoral camerounais est soumise à des pressions et modifications sur les plans économique, social, environnemental et même culturel. Or, nous sommes tout à fait conscients de la sensibilité des zones côtières ou littorales. En effet, les villes côtières et les secteurs littoraux urbanisés sont aujourd'hui les milieux de vie et d'échanges économiques avec la mer les plus nombreux (Tabar-Nouval, 2010). Convoitées, densément peuplées et exploitées par les sociétés humaines, les villes

côtières sont donc soumises à d'importantes pressions anthropiques génératrices de dynamiques territoriales et de changements sur divers aspects. Il est aussi dit que la côte est une zone de transfert ou d'ouverture sur l'extérieur (Nsegbe, 2012 ; Ouabo, Tchoffo & Ngatcha, 2018). C'est pourquoi ces zones sont devenues l'objet permanent de multiples convoitises qui sont à la mesure des enjeux socio-économiques et environnementales qu'elles représentent : industries portuaires, énergétiques, aquaculture, extraction minérales, etc. Il est évident que la compétition pour l'accès et le contrôle de leurs multiples richesses y est de taille. Cependant, quelle que soit la diversité de ses paysages, la côte reste une zone vulnérable en perpétuelle évolution qui se modifie selon les caprices de la nature (érosion, changement climatique) ou du fait des activités humaines. L'agglomération de population et d'activités humaines font aussi des villes côtières des lieux de concentration de la pollution qui portent atteinte à la santé des hommes et détruit la biodiversité. C'est pourquoi la nécessité de maîtriser l'urbanisation de ces zones est essentielle et primordiale surtout dans les pays d'Afrique au sud du Sahara. Car sans la maîtrise des processus qui interagissent dans les milieux littoraux, la gestion durable de ces espaces est difficilement envisageable.

Assurément, le développement durable des villes côtières repose sur la gestion efficace des risques. Il est évident qu'à l'heure actuelle et dans le contexte de la vision 2035, l'urbanisation rapide de Kribi laisse planer d'énormes risques. En effet, il convient de préciser que les grands projets industriels d'envergure entrepris récemment dans la région du sud notamment à Kribi (port en eau profonde de Kribi, la centrale à gaz, Pipeline Tchad-Cameroun...) entraînent des transformations remarquables du paysage et la physionomie du milieu originel (Mbevo Fendoung, Voundi & Tsopbeng (2018). La dynamique imposée par l'avènement des projets structurants à Kribi est une réalité dont les répercussions sur les habitats naturels et les hommes sont nombreuses. Cependant, cette dynamique est fille d'un certain nombre de facteurs naturels et anthropiques (Ouabo, Tchoffo & Ngatcha, 2018).

D'après Nsegbe (2012, p.1) : « les littoraux concentrent, [...], la quasi-totalité des problèmes environnementaux, sociaux, humains et politiques dans un espace fragile, complexe et fortement sollicité ». La difficile maîtrise du développement urbain de la ville côtière de Kribi est probablement plus liée au fait que cet espace de vie est partagé entre la mer et la terre et donc naturellement fragile et changeant. De plus, l'évolution des activités socioéconomiques,

touristiques, de la démographie et de l'espace même contribuent à faire de cette ville du littoral camerounais, un espace tout à fait particulier avec de grands défis.

En effet, la gestion du littoral Kribien tout comme tous les espaces côtiers devient de plus en plus une nécessité prégnante car à la fragilité des écosystèmes, se greffe une concentration grandissante des populations et des activités. On assiste à l'installation de nouvelles activités et à une surexploitation des ressources (Nsegbe, 2012).

Nous ne cesserons pas de mentionner que de par son statut particulier, sa position géographique et les ressources qu'elle regorge, la ville de Kribi au Cameroun est devenue le site par excellence de mise en œuvre des projets structurants et des industries diverses. La construction du complexe industriel portuaire et le lot d'effets qu'elle induit contribuent à attiser bien des convoitises tant des personnes et des infrastructures industrielles. Ainsi, depuis le début des années 2000 la question du développement de Kribi suscite un intérêt considérable et se trouve au cœur des préoccupations de bon nombre de chercheurs (Kuaté & Assongmo, 2002 ; Nsegbe, 2012 ; Boupda, 2014 ; Mbevo Fendoung, Voundi & Tsopbeng, 2018, Saha & Tchindjang, 2019 ; Nkwemoh, 2019 ; Mbaha & Ba'ana Etoundi, 2021 etc.), chacun allant de son appréciation. Mais le point commun de tous ces travaux est qu'ils sont tous d'avis que Kribi constitue un parfait exemple de zones urbaines offrant des opportunités de mise en œuvre du développement durable. Seulement, la plupart de ces études avancent l'hypothèse que la planification du développement de la ville côtière/ville portuaire telle qu'elle est conçue augure des résultats peu probants si rien n'est entrepris pour réorienter son développement.

Dans une étude intitulé « développement contre environnement sous les tropiques : l'exemple du littoral de la région de Kribi (Cameroun) », Kuaté et Assongmo (2002) émettent entre autres hypothèses que : « sous les Tropiques, développement et environnement ne riment pas ensemble mais s'excluent plutôt en se combattant » (p.2). Ils estiment que Kribi, compte tenu de potentialités de développement et des opportunités entrepreneuriales qu'il propose, suscite un certain attrait. Plusieurs acteurs venus de divers horizons avec une dynamique qualifiée d'anarchique concourent à mettre à mal le littoral Kribien déjà réputé pour sa fragilité. Or l'on ne peut pas compter sur les gestionnaires de l'environnement régional car n'étant « sans doute pas les mieux préparés à concevoir un aménagement sans risques » (Kuaté & Assongmo, 2002, p.2).

Générée par la vague touristique, la ville de Kribi (Cameroun) affiche un développement fou qui ne semble pas se soucier des exigences du développement durable . En fait, « au regard de

l'accroissement des agglomérations, de l'activité touristique et du développement industriel, la zone côtière fait face à de nombreuses pressions sur l'environnement » (Mbaha & Ba'ana Etoundi, 2021, p. 149). L'urbanisation sans cesse croissante, le développement des activités économiques et l'avènement des agro-industries ont accentué le caractère attractif de Kribi. En outre, Les projets structurants en cours ou déjà réalisés notamment celui de projet en eau profonde, de la construction d'un port de plaisance et du complexe industrialo-portuaire, la présence des deux terminaux offshore (Ebome et Pipeline Tchad-Cameroun), de nombreux risques se peaufinent à l'horizon si ces derniers ne sont pas bien gérés (Mbaha & Ba'ana Etoundi, 2021). C'est à n'en point douter ces constats malheureux qui poussent Kuété et Assongmo (2002) à écrire : « Développement et Environnement sont étroitement liés, parce que c'est dans la recherche exacerbée du premier que le second est souvent mis à mal » (p. 9). En plus de cela, Kuété et Assongmo restent persuadés que l'arène du développement de Kribi démontre de logiques d'acteurs contradictoires face à la notion de développement durable :

La stratification des intérêts et des logiques se retrouve en fait à l'échelle de chaque pays, entre les acteurs sociaux. Là aussi l'inégale répartition des richesses nationales entretient des inégalités criantes entre les acteurs du développement et ceux de la sauvegarde de l'environnement. Deux types au moins de perceptions se dégagent nettement : celle de l'Etat en tant que personne morale, animé d'une réelle volonté d'adopter « l'Agenda 21 » du sommet de Rio, mais d'une volonté qui se mue en simple déclaration d'intention dès que l'application s'en fait attendre pour cause de lenteurs administratives ; celle de ceux qui, bras séculier de l'Etat, doivent appliquer et faire appliquer la législation en vigueur mais chez qui existe, à des degrés divers, un instinct de cumul qui les pousse à différer souvent l'application laissant les démunis dans leur quête incertaine d'un bien-être insaisissable. (Kuété & Assongmo, 2002, p.10)

En faisant une brève comparaison avec notre recherche, il convient de relever que l'étude de Kuété et Assongmo pose en fait les bases de notre problématique dans la mesure où elle s'inquiète, tout comme nous, de la multiplicité d'acteurs aux intérêts et logiques divergents. Ce qui révèle des difficultés pour la ville de Kribi d'accéder à un véritable développement durable. La différence majeure est que leurs travaux ne s'intéressent pas particulièrement au développement urbain en rapport avec la présence du complexe industrialo car menée il y a une vingtaine d'années, le CIPK n'était alors qu'un projet et la ville de Kribi était bien loin de son statut actuel. Toutefois, des travaux anciens aux travaux récents, des inquiétudes quant au management de la ville de Kribi subsistent.

Le chapitre qui s'achève a porté sur la question du développement urbain durable. Il a été question de revenir sur les considérations générales de cette notion composée, par ailleurs variable dépendante de notre recherche. Dans ce chapitre, nous nous sommes également intéressés à la gestion urbaine au Cameroun de manière générale et à Kribi singulièrement. Le prochain chapitre se préoccupe des thématiques et théories à considérer pour comprendre et expliquer cette thèse.

CHAPITRE 3 : CONCEPTS ET THEORIES PERTINENTS DE L'ETUDE

Notre étude porte sur la problématique de développement urbain durable à Kribi au moment où cette ville accueille le projet structurant qu'est le complexe industrialo portuaire. A partir de l'analyse documentaire, quatre thématiques (économique, sociale, environnementale et la gouvernance) ont émergé, car « elles font partie intégrante du développement durable » (Peyric, 2014, p.43). Ainsi, dans la première section réservée au cadre conceptuel du présent chapitre, ces concepts seront consultés pour une meilleure compréhension de notre thèse.

Par ailleurs, il est intéressant de préciser que dès le début de notre recherche, nous nous sommes heurtés à un cadre théorique limité sur la problématique de développement urbain durable en rapport avec les projets structurants. D'une part le développement urbain durable ne s'inscrit pas dans un corpus théorique bien défini. La notion découle beaucoup plus des organisations internationales en matière de développement durable qui l'ont développée et diffusée à travers les continents, notamment en Afrique subsaharienne dont fait partie le Cameroun. D'autre part, les projets structurants sont la plupart du temps étudiés dans d'autres cadres - l'essentiel des recherches s'intéresse à la question de l'investissement public ou privé dans ces infrastructures et de leur rôle dans la croissance économique sans réellement se préoccuper du territoire et des communautés où sont implantés ces équipements - que celui du développement urbain/développement local.

Ainsi donc que le démontre les précédents chapitres, au-delà du cadre conceptuel et théorique de l'action communautaire, nous puisons dans des recherches issues de l'économie du développement, de la géographie, des sciences politiques et des sciences sociales, etc. pour construire le cadre théorique de notre étude. Notre thèse s'inscrit donc au confluent de divers champs théoriques et s'inspire de plusieurs disciplines scientifiques que nous avons réunies afin de faire émerger un corpus théoriquement valable et opérationnellement pertinent pour expliquer la problématique du développement urbain durable en rapport avec les projets structurants. Le travail est transdisciplinaire. Toutefois, nous restons fortement influencés par notre champ disciplinaire : l'action communautaire.

Cela étant dit, le cadre théorique de cette étude implique deux groupes théoriques : les théories de la croissance endogène (théorie de pôles de croissance notamment) qui expliquent le

rôle des infrastructures sur le développement des territoires et par ricochet la variable indépendante de l'étude (complexe industrialo-portuaire en tant que projet structurant) et les théories du développement local et/ou territorial pour expliquer la variable dépendante (développement urbain durable), c'est à ce niveau qu'il faut prioritairement considérer notre travail. La deuxième partie du chapitre est donc consacrée aux théories explicatives de l'étude.

3.1. Cadre conceptuel : définition des dimensions du développement urbain durable

Plusieurs auteurs ont proposé divers cadres pour conceptualiser les dimensions du développement urbain durable. Les trois piliers classiques de Brundtland (1987) sont l'environnemental, l'économique et le social. ONU-Habitat (2009) ajoute les dimensions institutionnelle et spatiale, tandis que l'OCDE (2014) inclut la gouvernance, la culture et la mobilité. ICLEI (2018) étend davantage le cadre avec l'équité et la santé. Ces dimensions mettent en évidence l'approche holistique du développement urbain durable, qui considère les aspects environnementaux, économiques, sociaux, institutionnels, spatiaux, culturels, d'équité et de santé pour créer des villes durables et équitables.

Dans notre étude, nous avons identifié quatre dimensions du développement urbain durable, largement abordées dans la littérature (Peyric, 2014 ; Jugie, 2017 ; Mercier & Bourque, 2012) en ce qui concerne la relation entre la ville et le port. Tout d'abord, la dimension de la gouvernance, qui concerne les processus de planification et de gestion, ainsi que l'approche participative des résidents. Ensuite, la dimension économique met l'accent sur le renforcement de l'économie locale. La dimension sociale, qui se concentre sur la qualité de vie et l'environnement urbain, est abordée en troisième lieu. Enfin, la dimension environnementale mettant particulièrement l'accent sur une utilisation responsable des ressources naturelles du territoire et la réduction des externalités négatives.

3.1.1. Le concept de gouvernance en milieu urbain

Poser la problématique de la gestion des villes, c'est poser la question de la gouvernance urbaine (Croteau, 2017). Cette question est de plus en plus importante à mesure que les villes (aussi bien dans les pays développés que dans les pays en développement) continuent de se développer et de subir des changements structurels. Au centre du développement national, les villes font face à de nombreux défis (politiques, socio-économiques, culturels, environnementaux, etc.) qui

mettent la gestion du développement de la ville au centre des affaires internationales et obligent les institutions traditionnelles à revoir leurs modes d'organisation des affaires urbaines (Croteau, 2017). Ainsi, la gouvernance apparaît essentielle pour soutenir la mise en œuvre efficace des politiques de développement durable dans les villes.

Depuis plus de vingt ans, le concept de gouvernance est à l'ordre du jour des institutions et des chercheurs (Fortin, 2005). D'ailleurs, pour un certain groupe d'auteurs, la gouvernance est considérée comme le quatrième pôle de développement durable en plus des trois autres connus (social, économique, écologique) (Brodhag, 2001). En effet, l'hypothèse qui sous-tend la notion de gouvernance repose sur le constat d'une crise de la gestion des cités et des sociétés mondiales. Dans une situation où elles évoluent rapidement avec une complexité accrue et où les gouvernements sont de plus en plus guidés par les besoins individuels, le mode traditionnel de gouvernance des entités publiques est généralement remis en question. En outre, les villes ont plusieurs niveaux de responsabilité. Il est donc difficile pour les autorités de les gérer (Abonyi & Yan Slyke, 2010).

Pour Jean et Bisson : « [...] la gouvernance met en scène trois catégories d'acteurs : le pouvoir politique local et ses élus, le pouvoir économique avec les entrepreneurs du secteur privé et la société civile représentée par les citoyens réunis dans différentes associations volontaires et groupes d'intérêts » (2008, cité dans Ntyam, 2023, p.42). Ainsi, la complexité augmente lorsque d'autres acteurs impliqués dans la gestion urbaine, tels que les associations, le secteur privé et les organisations communautaires s'y joignent (Atkinson, 1998). Vu sous cet angle, la notion de gouvernance promeut la reconnaissance de la fragmentation locale et de ses inégalités. Par ailleurs, la complexité des problèmes urbains et le contexte de fragmentation lié à la mondialisation économique obligent les acteurs urbains publics et privés à s'accorder sur de nouveaux régimes (Andrew & Goldsmith, 1998 ; Atkinson, 1998). La gouvernance répondrait alors à la crise de légitimité politique, en améliorant l'efficacité de l'action politique pour répondre à une complexité croissante et serait le succès des démarches de développement durable (Casteigts, 2003). « La gouvernance est devenue une référence incontournable pour décrire les conditions d'élaboration des compromis autour desquels se fédèrent les stratégies des partenaires locaux » (Casteigts, 2003, p. 2). Cette modalité (gouvernance) de partenariat devient cruciale dans la mesure où sa complexité et les enjeux conceptuels de légitimité peuvent semer la confusion dans « l'amélioration des

résultats des politiques publiques » (Atkinson, 1998, p.80). La réussite d'une bonne coordination de la gestion urbaine en termes de partenariats entre différents acteurs locaux publics et privés repose sur « l'utilisation de réseaux formels et informels » (Atkinson, 1998, p. 80).

L'avantage de la gouvernance est qu'elle offre des formes à la fois horizontales et verticales de coordination des activités publiques (Ascher, 1995 ; Le Galès, 2011). C'est l'occasion de mieux considérer les capacités stratégiques et les processus de négociation des différents acteurs, car ce sont des partenariats qui s'expriment plutôt comme une régénération locale (Lowndes & Skelcher, 1998). La notion de gouvernance urbaine permet alors de se focaliser sur les réseaux locaux et les groupes sociaux. La structure de la communauté émergera probablement de leurs actions et interactions. Les mutations sociales et la complexité des sociétés urbaines peuvent donner naissance au concept de gouvernance urbaine.

L'importance d'une gouvernance efficace est de plus en plus soulignée dans les discussions internationales, comme en témoigne notamment la déclaration des résultats de Rio 20. L'article 76 du document « L'avenir que nous voulons » reconnaît qu'une « gouvernance efficace aux niveaux local, infranational, national, régional et mondial qui soit représentative du rôle et des intérêts de tous est essentielle à la promotion du développement durable » et souligne « l'importance des liens entre les principaux problèmes et défis et la nécessité d'aborder systématiquement la gouvernance à tous les niveaux ». (Documents de travail Habitat III, 2015, paragr. 13).

L'urbanisation croissante actuelle nécessite un nouveau cadre de gouvernance pour s'adapter au nouveau visage des villes et améliorer la gouvernance des villes, surtout dans les pays du Sud. Le nouveau programme de transformation urbaine exige que toutes les entités et acteurs concernés parviennent à un nouveau consensus et travaillent ensemble efficacement (Documents de travail Habitat III, 2015). Parallèlement, le paragraphe 177 de la Déclaration sur les établissements humains de la 2e Conférence des Nations Unies à Istanbul (Habitat II, ONU, 1996) abordait déjà la question de la gouvernance, recommandant de renforcer la capacité des gouvernements locaux, à soutenir la décentralisation et la gouvernance urbaine inclusive. En 2016, vingt ans après la Conférence d'Istanbul, la 3e Conférence sur les établissements humains s'est tenue à Quito, en Équateur. Au terme de celle-ci, les États membres de l'ONU ont adopté un nouvel agenda urbain. Elle renouvelle l'exigence d'un processus participatif de gouvernance urbaine, obligeant les signataires à « créer un cadre de gouvernance urbaine », autrement dit aider « les

gouvernements locaux à définir leurs structures de gouvernance et d'administration conformément à la législation et à la politique nationales (Tchenkeu & Raynaud, 2021).

Par ailleurs,

La République du Cameroun, membre des Nations Unies et signataire des déclarations d'Habitat II et d'Habitat III s'est donc engagée dans ce double processus de décentralisation afin de: Renforcer la gouvernance urbaine, en mettant en place des institutions et des mécanismes viables qui consolident les moyens d'action des acteurs urbains, ainsi que des contrôles et contrepoids, de manière à garantir la prévisibilité et la cohérence dans les plans de développement urbain et à favoriser ainsi l'inclusion sociale, une croissance économique durable, inclusive et viable et la protection de l'environnement (Nations Unies, 2017 cité par Tchenkeu & Raynaud, 2021, p.2).

Dans la perspective des Objectifs de Développement Durable (ODD) et dans le cadre de la décentralisation, le Cameroun et ses villes ont ainsi engagé le processus de lutte contre la pauvreté. Cela passe inévitablement par l'amélioration des conditions de vie du plus grand nombre en partant de la réduction des inégalités entre couches sociales, la bonne gouvernance, l'assainissement, l'éducation et la santé, la protection de l'environnement, la sécurité des biens et les sports et loisirs, etc. autour des collectivités territoriales décentralisées (CTD). Les villes dotées d'une certaine autonomie administrative et financière sont désormais sous la responsabilité des autorités locales, dont la tâche principale est d'assurer le bien-être commun de leurs territoires. Malgré les efforts et les engagements pris, l'organisation des affaires publiques du Cameroun n'est toujours pas suffisante pour contribuer à l'objectif à long terme du pays d'être une économie émergente en 2035. Au contraire, l'état actuel de la gouvernance freine le développement du pays. (MINEPAT, Stratégie nationale de la gouvernance, 2015).

Quand nous parlons des villes du Cameroun, nous parlons précisément de Kribi dont les enjeux et défis de la gouvernance sont prégnants avec l'avènement des projets structurants. Ces derniers, au rang desquels le complexe industrialo portuaire imposent un certain nombre de contraintes au développement urbain de Kribi. Au-delà des problèmes (surpopulation, érosion

côtière, étalement urbain, problèmes de logement et des services publics, socio-territoriales, pollution, changement climatique, etc...), la construction du port de Kribi est à l'origine d'un rythme accéléré de l'urbanisation. De plus, l'arrivée de cet important projet signifie que la ville sera confrontée à des logiques et des intérêts différents avec la ruée de nouveaux acteurs.

En effet, Kribi semble de plus en plus partagé entre logique portuaire, logique urbaine et revendications des citoyens. Traiter de la gouvernance à Kribi dans ce contexte pose le constat de la difficile conciliation des perspectives, globale de la ville et du port, et locale des populations. Or, cette conciliation est cruciale pour le développement durable d'une ville portuaire comme Kribi et nécessite une gouvernance plus participative et durable.

Les défis auxquels est confrontée la ville de Kribi à l'ère du port préconisent un modèle de développement basée sur une gouvernance participative. Une bonne gouvernance durable est donc un pilier essentiel de l'aménagement et de la gestion durable du territoire. « Cela implique que les parties prenantes interagissent et collaborent » (Peyric, 2014, p. 44). Par ailleurs, il nous semble que l'absence de collaboration dans la construction des visions est un frein majeur à la réussite du développement territorial, car il donne lieu aux réactions conservatrices des acteurs, au repli sur des positions individuelles et à la non-transparence dans la prise des décisions (Jugie, 2017). En conséquence, la qualité de la planification et l'acceptabilité sociale des projets en pâtissent. Car nous savons que moins les acteurs ciblés par un projet de développement sont impliqués, moins ce projet atteindra ses objectifs et apportera de la valeur ajoutée au territoire d'accueil.

3.1.2. La thématique économique

A notre sens, l'enjeu économique du développement durable appliquée à la ville, est le renforcement de l'économie locale. Cela peut passer par la création ou la rénovation de structures commerciales ou artisanales, ou en favorisant le développement de marchés locaux et artisanaux (Charlot-Valdieu & Outrequin, 2011). La présence du port et ses probables effets structurants, comme c'est le cas à Kribi, peut par exemple ou doit contribuer à booster d'une certaine manière cette économie locale. Car « le port a le devoir de jouer son rôle de moteur économique. C'est en effet sa raison d'être, quel que soit son mode de gouvernance » (Jugie, 2017, p.165).

De plus, la ville, ses habitants et ses gestionnaires peuvent encourager le commerce et la production des richesses locales. En misant sur les points attractifs de la ville, cela aura pour effet

le renforcement de l'économie locale. Capitaliser sur les aspects attractifs de la ville peut se faire par l'aménagement des espaces verts, de loisirs et d'échange non seulement pour les citadins, mais aussi pour les nouveaux arrivants. L'organisation d'événements réguliers tels que marchés, foires et autres manifestations peut également accroître l'attractivité (Charlot-Valdieu & Outrequin, 2006). Sous cet angle, nous pensons que Kribi regorge d'énormes potentiels pour capitaliser son développement économique. La ville est d'ailleurs réputée pour ses vertus touristiques.

La dimension économique du développement urbain durable implique également la réduction du taux de chômage, en créant des opportunités l'emploi pour la population locale active tout en misant sur le capital humain local. Il s'agit de mettre en place des stratégies œuvrant pour la création des activités pourvoyeuses d'emploi. La formation du capital humain est la clé de succès de telles initiatives puisque le monde de l'emploi a besoin d'une main d'œuvre formée apte à répondre aux attentes du marché du travail. En retour, il est souhaitable que cette main d'œuvre soit capable de devenir de potentiels entrepreneurs locaux pourvoyeurs d'emploi. A Kribi, les populations en majorité autochtones, nous ont fait part de manque criard d'emploi malgré l'avènement du complexe industrialo portuaire. Les recruteurs ou les autorités portuaires ont de leur côté avancé l'idée que les emplois disponibles dans leurs structures nécessitent une certaine qualification que les citoyens de Kribi ne possèdent toujours pas. En effet, l'emploi dans les villes comme Kribi tend à se concentrer dans des activités tertiaires nécessitant des qualifications de plus en plus élevées. Or, le développement d'emplois de proximité dans les quartiers n'aura pas d'effets substantiels sur le taux d'activité des habitants si ces emplois exigent des qualifications trop élevées. Le problème n'est pas réductible aux niveaux de diplômes, mais concerne toutes les compétences valorisées par l'économie tertiaire, mais aussi secondaire (usage des nouvelles technologies, communication verbale, capacité à travailler en équipe, à nouer une relation avec la clientèle, etc.).

3.1.3. Le volet social

Le volet social en matière de développement urbain durable évoque différentes interprétations qui sont à la base de divers critères dans les travaux portant sur cette thématique. Le critère le plus fréquemment utilisé dans les études sur les aspects urbains est celui de l'emploi ou des services qui doivent être de qualité et accessibles pour les citoyens urbains (Padeiro, s.d.). La durabilité sociale est donc vue principalement comme le contraire de l'exclusion sociale, qui

correspond à une absence d'accessibilité aux services et aux emplois (Pierson, 2002). Au niveau social, la durabilité urbaine fait référence à ce qui permet aux groupes de population les plus vulnérables ou défavorisés d'accéder facilement aux services sociaux de base. En fait, la ville est conçue pour offrir à ses habitants et usagers un meilleur cadre et une meilleure qualité de vie dans une perspective de durabilité. L'humain doit être au centre des enjeux de développement urbain durable. C'est à son épanouissement que doivent concourir les projets de développement durable initiés en milieu urbain. Selon Charlot-Valdieu et Outrequin (2006), il s'agit de la satisfaction des besoins humains fondamentaux tels que l'alimentation, la santé, le logement, l'éducation, l'emploi, etc. Il faut aussi que soient encouragé l'état de bien-être physique, psychologique et social et que soient favorisé la cohésion sociale et les valeurs d'égalité comme cela est défendu en action communautaire. Aussi, il est bien que les inégalités puissent être réduites.

Certains autres critères peuvent également entrer en jeu, tel que le capital social, qui comprend les interactions sociales, la participation citoyenne, la stabilité résidentielle (Forrest & Kearns, 2001). Des productions académiques et des rapports officiels considèrent souvent la « soutenabilité de la communauté » à la « qualité de vie » du quartier de résidence. Pour Bramley et al. (2009), la dimension sociale se fonde sur deux valeurs : « l'équité sociale » et « la communauté ». La première fait référence à l'accessibilité et à la disponibilité des services de proximité (écoles, centres de santé, hôpitaux), les loisirs et les espaces verts, la qualité satisfaisante de transports en commun, la disponibilité des emplois et des logements à un budget abordable. La deuxième recense la fierté et l'attachement au quartier, la sécurité, la perception de la qualité de l'environnement local, la satisfaction à l'égard du logement, la participation aux activités communautaires (culturelles, citoyennes, etc.).

En fait, d'après nos lectures et expériences, l'aspect social du développement urbain durable peut comporter cinq principaux défis. La lutte pour éliminer la pauvreté et l'exclusion sociale est le premier défi. Il peut être relevé en favorisant l'accès à l'emploi et l'insertion sociale. Cela peut par exemple se faire en développant des actions pour que les membres de la population locale qui sont sans emplois puissent s'insérer professionnellement dans les secteurs proposant des offres. Il faut aussi dire que cela doit tenir compte d'une politique inclusive où aucun sexe, ni aucune ethnie ne doivent être privilégiés au détriment des autres. En outre, il est également

important de proposer des stratégies pour relever les niveaux scolaires/académiques et de qualification professionnelle de la population locale (Peyric, 2014).

Le second défi concerne la disponibilité et l'accessibilité de services et d'équipements de qualité. Une ville durablement développée est censée avoir une grande vitalité. Les équipements et services publics et privés doivent alors être diversifiés et de qualité si la ville se veut autonome, complète et durable. Cette diversité favorise la satisfaction, au niveau local, des besoins divers. De plus, les équipements et les services doivent être à proximité des résidents (Martin, 2011). Dans cet esprit, d'après Charlot-Valdieu et Outrequin (2012), les habitants doivent pouvoir se rendre à pied aux équipements et aux services. Il faut donc une faible distance entre les habitations et ces aménagements. Cependant, il ne suffit pas pour le développement durable de la ville que ces éléments importants de la vie sociale soient facilement disponibles. Les équipements et services doivent être pensés dans une perspective de long terme et, surtout, privilégier ceux qui peuvent le mieux répondre de manière adéquate et optimale aux besoins réels actuels et futurs (Martin, 2011 ; Charlot-Valdieu & Outrequin, 2012 ; Peyric, 2014).

Le troisième défi social évoque la qualité des logements et des espaces privés. En effet, la qualité des bâtiments dans une ville qui voudrait accéder à un niveau de développement durable doit être meilleure tant en termes de structure (matériaux de qualité) que d'usage (confort, sécurité, etc.). Les bâtiments doivent alors être envisagés comme capables de s'adapter au futur changeant et aux différentes mutations urbaines.

Le quatrième enjeu ici concerne la qualité de l'espace public et des espaces verts. De fait, la qualité du paysage joue un rôle intéressant dans la promotion de la qualité de vie des citoyens : bien-être, confort visuel, divertissement, convivialité, etc. (Charlot-Valdieu & Outrequin, 2012). En même temps, la voirie et les cheminements à l'intérieur de la ville et de ses quartiers doivent être conçus de sorte à faciliter la circulation et la connexion entre les différentes artères. Il faut également penser à l'éclairage public et autres.

Enfin, le cinquième enjeu s'intéresse aux modalités telles que les risques, la santé, la réduction des nuisances, la sécurité, etc. L'enjeu est d'améliorer la sécurité des personnes et des biens, précisément en réaction à la criminalité et aux accidents de la circulation, mais également d'améliorer la résilience de la ville face aux risques technologiques et naturels (Charlot-Valdieu &

Outrequin, 2006). Il est alors nécessaire que les documents de planification de la ville puissent identifier les différents risques possibles, surtout à Kribi où le niveau de la mer, l'érosion côtière et l'accroissement des activités industrielles sont autant de facteurs inquiétants. Des mesures doivent donc être prises pour prévenir et limiter ces risques.

3.1.4. La question environnementale

La notion d'environnement est particulièrement importante pour le développement durable des territoires. Elle est d'ailleurs à l'origine des débats premiers, depuis les années 60/70 lors de la prise de conscience alarmiste de la nécessité de revoir les modèles de développement jugés à risque pour le futur de la planète. Le terme environnement apparaît à l'époque en français et entre au Larousse en 1972 en tant que « Ensemble des éléments naturels ou artificiels qui conditionnent la vie de l'homme » (Jégou, 2011 pp.22-23). Les références au concept d'environnement polluent ainsi l'ensemble du discours idéologique, scientifique et officiel et, d'autre part, imprègnent tous les domaines de la vie sociale et économique, des zones rurales aux zones urbaines. Ainsi, l'opinion internationale suggère que les concepts de développement et d'environnement soient abordés de manière indissociable sinon le premier entraînerait la perte du second. C'est dans cette mouvance que les villes mettent sur pieds des stratégies et des législations environnementales pour atteindre des objectifs de durabilité depuis les années 1990 (Jugie, 2017). Les citoyens, en revanche, sont de plus en plus sensibilisés aux préoccupations environnementales (vu la multiplication des rencontres et débats nationaux et internationaux à ce sujet) et appellent même les institutions à développer des mesures de protection et d'incitation à la restauration du milieu naturel. Les réglementations internationales et nationales restreignent donc de plus en plus les activités humaines, dont les effets cumulatifs sur l'environnement perdurent malheureusement malgré les recommandations du développement durable.

L'opinion publique et universitaire s'accorde sur le constat que l'urbanisation non contrôlée, aujourd'hui plus qu'hier, induit d'énormes mutations environnementales. En effet, aujourd'hui le monde entier est caractérisé par l'urbanisation qui est renforcée par la croissance démographique et les flux migratoires. Qu'il soit question de la gestion des ressources naturelles ou des questions climatiques, il y a une forte corrélation avec le phénomène de l'urbanisation. Et bien que les villes de différents continents et pays suivent des voies de développement différentes, elles consomment toutes de l'espace, de l'énergie, des matériaux et des ressources naturelles et

posent ainsi d'énormes problèmes environnementaux. Les dangers environnementaux que recouvrent les villes affectent la santé des personnes, la qualité de vie des citoyens et les résultats économiques des cités urbaines elles-mêmes. D'après l'Organisation de coopération et de développement économiques (2012), les villes ont un impact significatif sur l'environnement, bien qu'elles ne représentent que 2 % de la surface terrestre. Elles produisent 80 % des gaz à effet de serre. Leur consommation énergétique représente actuellement 75 % de l'énergie produite.

Par ailleurs, la démographie urbaine ne cesse de croître. Les années 2050 sont ciblées pour accueillir plusieurs milliards de citoyens (OCDE, 2012). Cette hausse aura certainement pour corollaire un accroissement de l'étalement urbain. Cet étalement urbain a un impact négatif sur les terres agricoles. D'ici 2050, la superficie forestière devrait diminuer de 13 % (OCDE, 2012). Cela entraîne une perte de biodiversité, un accroissement de la désertification et une perte de services d'écosystème.

Réduire l'impact environnemental des villes et de leurs activités est un véritable enjeu pour l'espace urbain, car d'une part il concentre les deux secteurs (que sont le trafic et les bâtiments) qui consomment les ressources (énergie, espace) et génèrent les gaz à effet de serre, et d'autre part, l'étalement des villes entraîne de nombreux effets externes négatifs tels que l'augmentation des sols artificiels et perturbation des cycles naturels, perte progressive des terres agricoles, augmentation des coûts de construction et de maintenance des réseaux, etc.

En outre, les villes sont aussi des espaces qui contiennent à des niveaux divers des ressources (espaces naturels ou bâtis, objets architecturaux, urbains ou paysagers zones écosystémiques sensibles, etc.) qui peuvent être protégées et mis en valeur afin d'améliorer la qualité de vie des résidents (lieux de rencontre publics, aménagements paysagers, ambiance, loisirs, production alimentaire, etc.) en s'assurant de limiter les effets négatifs sur la santé et sur l'environnement. La concentration de la population en milieu urbain, parfois dans des zones autrefois délaissées car exposées à des dangers (naturels, industriels, etc), accroît la vulnérabilité des populations, des aménagements et des écosystèmes. L'écosystème urbain est également confronté aux dérèglements climatiques (inondations, vagues de chaleur). Les mutations environnementales comme l'élévation du niveau de la mer (comme à Kribi par exemple), accentuent et accélèrent les rythmes et la violence des dérèglements ponctuels. La concentration des services publics, des fonctions et de la population dans les villes, la pression qui en résulte sur

les ressources énergétiques particulièrement en raison des crises et des catastrophes possibles, alimentent la vulnérabilité, aggravée par l'imprévisibilité des dommages.

Du point de vue du développement urbain durable, il faut donc repenser le modèle d'urbanisation afin « de prélever le moins possible, en tout cas dans les limites de la capacité de renouvellement des ressources, s'il s'agit de ressources renouvelables, ou de leur capacité de remplacement dans le cas de ressources non renouvelables et aussi de réduire au maximum » les rejets de GES dans l'atmosphère (Peyric, 2014). Il est nécessaire de prévoir et de mettre en œuvre des instruments qui assurent le fonctionnement durable du système urbain et de ses composantes.

La durabilité environnementale des territoires est une question cruciale. La ville de Kribi est interpellée dans ce sens. Et comme déjà mentionné dans le thème de la gouvernance, la mise à contribution de la population et de tous les usagers est essentielle pour que l'enjeu environnemental soit préservé. Pour ce faire, des mesures peuvent être prises pour favoriser une utilisation durable du milieu naturel, une consommation responsable par les autorités ou encore des initiatives de gestion des ressources peuvent être engagées directement par les habitants (Charlot-Valdieu & Outrequin, 2012 cité par Peyric, 2014) de la ville.

3.2. Cadre théorique

Le cadre théorique de cette thèse s'adosse sur trois approches théoriques : la théorie des pôles de croissance, le développement local et l'approche territoriale intégrée en matière de développement des territoires.

3.2.1. La théorie des pôles de croissance

La notion de pôle de croissance fait référence à une activité motrice qui provoque un effet d'entraînement ou structurant sur les lotissements. C'est un concept économique qui met en avant l'importance de concentrer les investissements et les ressources dans des zones spécifiques afin de favoriser le développement économique et social. Les pôles de croissance sont des territoires ou des secteurs d'activité qui sont identifiés comme ayant un fort potentiel de croissance et qui sont soutenus par des politiques publiques. Cette approche a été utilisée comme instrument de développement dans plusieurs pays, où la mise en œuvre de nouveaux pôles d'industries lourdes a été corrélée à des activités d'aménagement urbain et régional pour favoriser l'équilibre de l'espace national (Friedmann, 1969).

La théorie des pôles de croissance a été inspirée de Christaller (1933) et développée dans les années cinquante par Perroux (1955) qui l'a mise en évidence sur les industries motrices, avant qu'elle ne soit transposée aux unités géographiques telles que les grandes villes où les liens interindustriels sont plus denses (que dans les petites régions), et désignées comme pôle de développement. Elle tire ses origines du tableau intersectoriel, qui permet d'observer, entre autres, les interrelations économiques existantes entre les secteurs productifs d'une économie. Cet outil a notamment servi à simuler l'impact d'un choc (par exemple, une hausse de la demande externe), en termes de création d'emplois, d'augmentation nette de la production et de variation des entrées fiscales. D'après la synthèse des études traitant de la polarisation, faite par Perroux (1955, 1982), l'essence de la théorie des pôles de croissance se résume en trois postulats :

- La croissance économique est concentrée dans des zones géographiques spécifiques et des secteurs économiques particuliers. Elle ne se répartit pas uniformément dans l'ensemble d'un pays ou d'une région ;
- La croissance économique n'est pas uniforme. Elle se produit à des rythmes différents dans différents secteurs et régions. Les canaux de transmission de la croissance peuvent également varier, ce qui entraîne des effets différents sur l'ensemble de l'économie ;
- La croissance économique est souvent stimulée par une ou plusieurs industries motrices qui génèrent des effets d'entraînement sur d'autres activités économiques dans la même région. Ces effets d'entraînement peuvent inclure l'augmentation de la demande de biens et de services, la création d'emplois et l'investissement dans les infrastructures. (Ferrera de Lima, 2005, p.163)

En d'autres termes, cette théorie avance que la croissance ne se produit pas uniformément dans l'espace, mais se concentre en zones de croissances (pôles) où elle crée des phénomènes d'agglomération dont les effets se diffusent sur l'économie immédiate (périphérie). La croissance naît alors dans une zone, puis s'étale sur les zones avoisinantes. Généralement, selon cette théorie, la zone où naît cette croissance est un grand centre urbain formé de grandes entreprises motrices, dynamiques et innovatrices, dont l'action et l'effet d'entraînement sont suffisamment forts pour mériter que l'on s'y intéresse.

Un des défis du concept de pôle de développement économique est de bien cerner l'ampleur et la portée spatiale que celui-ci peut réellement avoir. Si l'hypothèse voulant que les effets

d'entraînements s'étendent à des centaines de kilomètres est plutôt forte, il ne semble pas pour autant faux de supposer que ces retombées puissent exister au niveau local. Le défi demeure d'identifier la portée exacte de ces effets d'entraînements. Qui plus est, les changements structuraux que subit l'économie peuvent fortement influencer la portée spatiale au fil du temps. La substitution d'activités économiques par d'autres, ou encore la substitution des intrants dans une chaîne de production entraîne indubitablement des effets sur la relation qui peut exister entre les activités économiques. Supposer une relation temporelle constante et fixe entre les activités productives s'avère également une des faiblesses du concept de pôle de développement, qui est plutôt statique comme concept.

Il faut également noter que la théorie des pôles de croissance présente certains effets pervers. La concentration spatiale des activités économiques a pour effet de polariser la croissance dans un espace délimité, contribuant ainsi à créer des espaces marginalisés et, en conséquence, certaines inégalités spatiales. De plus, les relations importantes avec un centre auraient pour effet de diminuer drastiquement voire de stopper des relations économiques pouvant exister entre des sous-centres ou entre des parties de l'hinterland. Ainsi, pour certaines localités, les effets de stoppages pourraient l'emporter sur les possibles effets d'entraînements générés par le pôle, et ainsi diminuer la position relative de certains secteurs, engendrant encore une fois une forme d'inégalité.

Dans le cadre de notre étude, le parallèle entre la théorie des pôles de croissance et la relation entre le complexe industrialo portuaire et le développement urbain durable de la ville de Kribi peut être établi à biens d'égards, même si les conditions d'opérationnalisation ne sont pas toujours les mêmes. Selon la théorie des pôles de croissance, la création de pôles industriels peut stimuler le développement économique et social dans les régions en retard de développement. Dans le cas de Kribi, le complexe industrialo portuaire peut être considéré comme un pôle, tandis que la ville de Kribi peut être considérée comme son « hinterland » qui bénéficierait des effets d'entraînement du pôle. L'infrastructure portuaire de Kribi est une source potentielle d'externalités positives, telles que la concentration de l'activité économique et la diffusion de cette concentration dans l'espace de Kribi. Cela peut conduire à un développement économique et social dans la ville, notamment la création d'emplois, l'augmentation des investissements et l'amélioration des infrastructures.

Le complexe industrialo-portuaire de Kribi présente des similitudes avec le concept de pôle de croissance, notamment en raison des points suivants :

- Développement technologique : L'infrastructure portuaire de Kribi utilise des technologies de pointe, ce qui peut stimuler l'innovation et le développement de nouvelles industries dans la ville.
- Rétroactions avec la production industrielle : Le port de Kribi fournit des services logistiques et d'autres services essentiels aux industries de la ville, ce qui favorise la croissance et le développement de ces industries.
- Création de zones de marché : La capacité du port de Kribi à attirer de nouvelles entreprises crée des zones de marché et des opportunités d'investissement dans la ville.

Le pôle de croissance conserve une certaine similarité avec le port, principalement parce que : 1) La source d'innovation dans le pôle est le développement technologique. L'infrastructure portuaire de Kribi utilise des technologies de pointe, ce qui peut stimuler l'innovation et le développement de nouvelles industries dans la ville. 2) les rétroactions que le port entretient avec la production industrielle (Hesse, 2006) ; 3) la capacité des investissements portuaires à créer des zones de marché (Smith, 1776 p.19) permet d'attirer de nouvelles entreprises. En termes de retour d'expérience, les ports ne sont pas une entité finalité ou entité isolée, mais une étape d'une ligne de production et de transport. Grâce à cela, un retour d'action se crée entre le port, les sociétés de production et le trafic le reliant à l'hinterland. Ces relations sont beaucoup plus visibles lors de la phase de zonage portuaire (Notteboom & Rodrigue, 2005). En effet, le modèle de Notteboom et Rodrigue (2005) intègre le transport interne comme un facteur clé de l'interdépendance entre un port et son arrière-pays. Le développement de ce trafic intérieur affecte directement la décision de localisation des entreprises qui utilisent les services portuaires pour exporter des produits finis ou importer des intrants de production.

Par ailleurs, la théorie des pôles de croissance est souvent critiquée pour ses effets pervers. Parallèlement à leurs conséquences sociales, les pôles de croissance sont une source d'externalités négatives pour le milieu naturel. Il faut préciser que les dommages environnementaux causés par les pôles de croissance sont parfois irrémediables. Par exemple, dans sa thèse intitulée « Stratégie d'industrialisation, organisation de l'espace et insertion du Venezuela dans l'économie-monde.

Des pôles de développement à la reconversion du système technico-industriel », Ramousse (1997) indique que l'exploitation pétrolière dans le bassin du lac de Maracaibo au Venezuela a combiné ses effets à long terme avec les différentes pollutions dues au complexe pétrochimique d'El Tablazo. Prenons un autre exemple plus proche de notre travail. Mbevo Fendoung, Voundi et Tsopbeng (2018, p.7) écrivent : « Kribi est au centre de multiples enjeux socioéconomiques [...] Son paysage connaît des transformations rapides et irréversibles suite aux multiples aménagements : [...], infrastructures portuaires, agro-industrie, etc. ».

En plus de ces pollutions sur l'environnement, il est fréquent que les pôles de croissance avec leurs aménagements entraînent des déguerpissements et des déplacements des communautés locales (les indigènes, les chasseurs, les pêcheurs, les cultivateurs, etc.) au bénéfice des entreprises privées et de grands particuliers. De nombreux groupes locaux sont alors victimes de marginalisation ou d'exclusion, la lutte pour l'exploitation des sols et pour l'accès aux ressources entraînant des incidences négatives sur des secteurs extérieurs aux principales activités. Le cas de Kribi avec l'avènement des projets structurants, notamment le concept industrialo portuaire ne nous démentirait pas à ce propos. Plusieurs études (Mbaha & Ba'ana Etoundi, 2021 ; kuété & Assongmo, 2002 ; Ntyam, 2023 ; etc.) ont souligné ce problème de déguerpissements des populations.

En outre, de la théorie à la pratique, les stratégies de développement basées sur la théorie des pôles de croissance se heurtent à la difficulté d'articulation d'un concept économique avec la façon dont il prend forme sur le plan territorial. Il y a nécessité d'un ancrage territorial des pôles de croissance. Il s'agit de mettre en lumière les nouveaux modes de planification et de réalisation des infrastructures (pôles de croissance), qui ne sauraient être « surimposés » au territoire local mais construits à partir d'un processus collaboratif autour d'enjeux territoriaux (administrations locales, collectivités territoriales, riverains...). Le concept de territorialisation, largement utilisé dans la documentation universitaire et même dans la pratique, traduit clairement un progrès fondamental dans la relation infrastructure-territoire. Cela évoque l'idée qu'une infrastructure (dans notre cas, le complexe industrialo portuaire) ne peut plus être envisagée indépendamment de son territoire d'implantation. Elle ne peut plus être implantée comme un dispositif aveugle, mais doit au contraire tenir compte des spécificités du territoire local, de son fonctionnement et de son organisation. C'est précisément cette approche qui motive notre choix des théories du

développement local comme cadre d'analyse privilégié dans cette thèse. L'approche du développement local propose des enseignements qui s'inscrivent dans cette perspective, en offrant un cadre pertinent pour repenser la relation entre les infrastructures et leur territoire d'accueil.

3.2.2. Le développement local en théorie

Même si tout le monde peut s'accorder à reconnaître l'important rôle que jouent l'Etat et ses démembrements dans la transformation des territoires, il est irréfutablement établi qu'il est presque impossible de construire un projet de développement efficace et durable si ce dernier n'est pas accepté et mis en valeur par les populations et les collectivités concernées, afin de mieux maîtriser les ressources et les moyens favorisant l'amélioration de leurs conditions de vie. Parce que cette approche est issue d'un travail collaboratif impliquant les acteurs endogènes et exogènes. Le développement local est donc une fondation porteuse de changements durables pour les nations.

Dans la pratique de l'action communautaire, quatre approches sont privilégiées : l'approche de l'action sociale ou sociopolitique ; l'approche du développement local ; l'approche socio-institutionnelle ; et l'approche sociocommunautaire (Bourque et al., 2007). Dans le sillage de la présente recherche, nous nous abreuons à la source de l'approche du développement local. Selon une démarche participative qui associe les citoyens et tous les acteurs sociaux, le modèle de développement local cherche à résoudre les problèmes locaux (Comeau, 2007). Le processus est autant important que les résultats, puisqu'il en favorise la pertinence. Mieux, il est question de permettre la résolution des problèmes sociaux majeurs des communautés par la création d'entreprises communautaires de biens et de services, de coopératives et de divers groupes communautaires (Mayer, Lamoureux & Panet-Raymond, 2008). Ce processus repose aussi sur une certaine volonté d'agir selon une approche collaborative pour trouver des solutions aux problèmes et sur un fort sentiment d'appartenance à la communauté, surtout lorsque la survie de la communauté est menacée (Doucet & Favreau, 1991 p.79). C'est donc à juste titre que nous la convoquons pour tenter une réflexion sur la problématique du développement urbain durable de Kribi.

Aussi, il importe de mentionner que les théories du développement local se sont imposées dans la présente étude pour deux raisons principales : d'une part, leur aptitude à analyser les processus de transformation économique, sociale, environnementale et politique à l'échelle locale,

et d'autre part leur capacité à saisir les dynamiques endogènes et les spécificités territoriales de la ville dans sa relation avec l'infrastructure. De manière globale, nous présenterons les principaux éléments de ce nouveau paradigme de développement et ce, en vue d'établir des parallèles avec l'objet de notre étude. Nous verrons que le discours qui véhicule cette approche dans ses différentes acceptions offre un cadre d'analyse pertinent pour la compréhension de la problématique du développement urbain durable.

3.2.2.1. Origine et définition du concept de développement local

Le concept de développement local est associé à plusieurs appellations composées : développement communautaire, gestion territoriale, développement rural décentralisé, auto-développement, développement endogène, développement territorial, développement social situé, etc. Cependant, quelle que soit la manière de le nommer, il se positionne aujourd'hui comme le nouveau paradigme de transformation positive et durable des territoires qui met l'accent sur la participation et la concertation d'une communauté afin qu'elle puisse accéder au développement avec ses propres ressources et moyens. Cette approche oppose alors une planification ascendante (par le bas, Bottom up) aux stratégies traditionnelles de l'Etat-providence de type descendant (par le haut, top down). Le développement local représente une « famille de modes d'intervention occupant une place de choix au sein du marché du développement et qui insiste sur les dynamiques locales, la participation des populations, le rôle de la base, la démarche à partir d'en bas, le soutien à la société civile » (Olivier de Sardan, 2001, p. 150).

Historiquement, le développement local a environ 60 ans puisque l'on attribue son origine aux années 60. Pour être plus précis, le terme apparaît en 1965 en pleine Bretagne centrale, dans le petit pays du Mené (Houée, 2001 ; Gontcharoff, 2002) lors d'un mouvement de mobilisation des habitants. Un concept ancré dans l'idéologie tiers-mondiste de la fin des années 60, avant que la décentralisation qui fait des élus les véritables « patrons » des territoires ne « normalise » le secteur.

C'est, d'une part, une réponse à l'avènement de la mondialisation à l'époque, dont les effets commencent à se faire ressentir, d'autre part à l'approche frontale du développement territorial, fortement centralisé, qui agit par rattrapage massif des retards économiques dans une dynamique exogène dont les limites sont perceptibles. À l'image de celle du Mené, les premières expériences

de développement local émanent essentiellement des territoires ruraux qui se considèrent marginalisés, enclavés, oubliés par les mesures nationales de soutien à la croissance et d'aménagement par les politiques centralisées et situés dans les zones reculées du territoire national. Ces réflexions sur le développement local ont donné lieu à des initiatives et des innovations visant à protéger ces territoires contre une éventuelle déstructuration.

En Afrique de manière générale, au vu du rôle plutôt dominant de l'Etat dans l'action publique, la prise en compte du développement local s'est faite entre les années 1990 et les années 2000. Et ceci suit aux recommandations imposés par les bailleurs de fonds et des partenaires de l'aide au développement avec les PAS. Tout compte fait, l'intérêt se portait alors vers la décentralisation, le renforcement institutionnel des collectivités, la gouvernance locale, la démocratisation, les outils de planification locale, les projets de lutte contre la pauvreté. Cette nouvelle approche du développement nous alors éloigné du modèle qui a établi que le développement se résume à la croissance économique pour mieux se pencher sur des principes à la fois marchands et non monétaires. Avec le temps, le principal constat c'est qu'il a fallu inscrire les perspectives de développement local au développement des territoires faisant de ces milieux, les lieux phares des dynamiques endogènes (Maison du développement local, 2014).

Au Cameroun, le concept de développement local a schématiquement évolué sur trois périodes. La première d'entre elles marque les premières années de l'indépendance (de 1960 à 1990), lorsque le développement local était exclusivement porté par l'Etat, qui définissait et mettait en œuvre les stratégies de développement dans le cadre d'une économie planifiée et centralisée. Par exemple, dans le domaine de l'urbanisme, toutes les décisions les plus importantes en matière de développement et de logement étaient prises au niveau du gouvernement central. L'Etat préparait de nombreux documents de planification au niveau des différents ministères sans consulter la population. Ce type de gestion très centralisée a rapidement montré ses limites. La principale conséquence d'une telle politique est sans doute le non-engagement de la population dans les projets de développement Et l'on sait que lorsque les populations ne se reconnaissent pas dans un projet quel qu'il soit ou ne se l'approprient pas, il est certainement voué à l'échec. Il n'apportera aucune plus-value à l'amélioration de la situation de ces populations. La deuxième période qui peut se situer entre 1990 et 2004 est marquée par la définition d'un ensemble de réformes qui s'inscrivent dans le cadre des politiques d'ajustement occasionnées par la crise

économique qui sévit depuis le milieu des années 1980. Dans ce contexte défavorable à la satisfaction des besoins galopants en termes d'équipements et de services, le Cameroun de nombreux de pays africains a dû modifier considérablement ses politiques sociales et économiques à la demande des bailleurs de fonds.

Dans le cadre du programme d'ajustement structurel, le Cameroun s'est engagé à mettre fin à l'imposition de tarifs subventionnés, à éliminer les déficits et les dettes, à booster les performances des sociétés d'Etat concessionnaires des services publics. Ces mesures conduisent de plus en plus à libérer des entreprises du contrôle de l'État et donc à contracter avec des partenaires privés, publics ou étrangers. Dans la troisième période (de 2004 à nos jours), le rôle de l'État en tant que principal décideur et entrepreneur s'est affaibli, ce qui est dû à la capacité de plus en plus forte des niveaux locaux à capter les dynamiques locales et à encourager le processus de développement. A cet égard, des réformes ont été menées depuis le début des années 1990. Ainsi, on assiste à la promulgation de nouvelles lois relatives aux collectivités locales (lois de décentralisation de 2004), grâce auxquelles ces dernières ont reçu de grands droits, notamment, que la commune doit être considérée comme l'unité territoriale de base et la base de la décentralisation. Et récemment, lors des travaux du Grand Dialogue National (GDN), il a été constaté que malgré le transfert des compétences prévues par les lois de 2004 sur la décentralisation et des ressources financières y afférentes aux communes, la pauvreté persiste, surtout dans les zones rurales, imposant de rendre pleinement effectif le processus de décentralisation. Ainsi, afin de favoriser la pleine participation des populations à l'administration des affaires locales, il a été entrepris de transférer, de manière effective, aux régions les compétences prévues par la loi et, en conformité avec les résolutions du GDN, de parachever et approfondir le processus de décentralisation, de renforcer le développement local pour faire des collectivités locales des pôles de croissance et de développement. Toutefois, plusieurs (si ce n'est la totalité) régions et communes du Cameroun réclament encore aujourd'hui l'effectivité de l'autonomie et le transfert réel des compétences et ressources nécessaires au développement de leurs localités.

Après ce bref historique sur la situation du développement au Cameroun, il est important de souligner que l'intérêt pour ce style de développement se traduit également dans la littérature. se limitent à quelques exemples empiriques qui reflètent les idéaux du développement local, mais

sont encore peu développés selon une perspective théorique (Pecqueur 1989 ; Teisserenc 2002 ; Greffe 2002). Ainsi, force est de reconnaître que malgré l'abondance des écrits, colloques, conférences ou autres symposiums au sujet du développement local, le concept demeure théoriquement ambigu. Alors, le développement local, « mode ou mouvement social ? » (Jolivet, 1985). Quoiqu'il en soit, la notion s'est continuellement imposée et exprime une grande diversité d'expériences et d'actions aussi bien au Nord qu'au Sud, en zones rurales qu'en zones urbaines. Elle fait aujourd'hui l'objet de multiples discours. Et si les réflexions sur cette notion se multiplient, elles ne débouchent pas pour autant sur un cadre théorique de référence ou un modèle unique (Greffe, 1984 ; Pecqueur, 1989 ; Vachon, 1993 ; Tremblay, 1994, Gouttebel, 2001 cités par Prévost, 2001, pp.15-16). Alors, le développement local comprend plus ou moins généralement :

Une dimension territoriale ; s'appuie sur une force endogène ; fait appel à une volonté de concertation et la mise en place de mécanismes de partenariat et de réseaux ; intègre des dimensions sociales et économiques ; et implique enfin une stratégie participative et une responsabilisation des citoyens envers la collectivité (Prévost, 2001, pp.15-16).

Il est vrai que toutes sortes d'acteurs (organismes sociaux, opérateurs économiques, collectivités territoriales décentralisées) s'y réfèrent régulièrement. Les programmes et mesures lancés par les gouvernements locaux qui n'en font pas mention n'existent plus. Les pays en font désormais une part importante de leurs politiques de développement. Cependant, les bases idéologiques et politiques de ce concept de développement local sont diversifiées, voire contradictoires. Pour les chercheurs anglo-saxons, qui l'assimilent au développement communautaire, c'est le résultat de la faillite des États. Pour d'autres par contre, c'est un moyen de briser les tendances fortes de la mondialisation ; pour d'autres encore, c'est un espace pour responsabiliser les acteurs du secteur privé face à des forces politiques nationales défaillantes ou prédatrices. Ainsi, la notion de développement local et les pratiques qui s'y rapportent se caractérisent par la diversité des discours et des programmes tour à tour complémentaires et contradictoires. En fonction des courants de pensée et des contextes d'usage, nombreuses définitions de la notion de développement local sont recensées. Même si elles ne sont pas foncièrement identiques, elles se recoupent plus ou moins en termes de dynamisme, d'organisation et de capacité d'initiative d'acteurs partageant un même terrain pour atteindre des buts communs.

Réfléchir sous une perspective de développement local implique de partir d'une hypothèse simple : la qualité des relations liant les acteurs dans la proximité contribue à la production de nouvelles marges de manœuvre. Cela signifie que l'espace n'est pas seulement soumis à des dynamiques exogènes, globalisantes, dont les effets structurants sont constamment présentés, mais est mis en mouvement par les hommes et les femmes qui y vivent et y agissent. Le développement local peut donc être considéré comme un processus qui oriente, construit et renforce les dynamiques locales et permet une amélioration significative de la vie commune et du bien-être de tous. C'est cette idée qui pousse Klein (2006, p.143) à écrire : « Si le développement local est local, ceci n'est pas dû à son inscription dans un lieu déterminé. [...] Les actions de développement peuvent être caractérisées comme développement local quand elles génèrent ou renforcent des dynamiques systémiques qui s'inscrivent à l'échelle locale ».

Dans une logique économique, certains auteurs (Favreau, 1996 ; Boucher, 1998 ; Lévesque, 1996 ; Laville, 1997 ; O'Neill, 1995 cités par Asselin et al., 2003) définissent de nombreux aspects du développement local, qui peuvent être contractés ainsi : le développement économique d'un territoire par l'entrepreneuriat local, les infrastructures économiques, l'augmentation de l'emploi et les relations entre les différents acteurs et l'innovation technologique et économique. Mais, le développement local va au-delà du concept de croissance et s'inscrit dans le cadre du développement durable, qui conjugue les dimensions économiques, sociales et culturelles, piliers du développement durable. Au sens de Pecqueur (2000) le développement local doit « être durable ». Son explication est que le « développement local doit rendre compatible la rentabilité économique et la viabilité écologique et démographique dans une perspective à la fois de court et de long terme » (p.14).

D'autres définitions vont plutôt mettre l'accent sur une dimension sociale ou sur une double perspective où le social et l'économique s'entremêlent. Ici, le développement local s'assimile aux concepts d'économie solidaire, de services de proximité, de mobilisation des marginalisés, de réinsertion sociale, d'action communautaire. Il est perçu comme « un ensemble d'activités économiques d'animation, de formation, de production et d'aménagement de territoires. On accorde, en ce sens, la priorité au social ou à l'utilité sociale des biens et services fournis tout en assurant la viabilité économique des activités réalisées » (Asselin et al., 2003 p.24).

La remarque ou la critique que nous pouvons faire à la suite de ces définitions est qu'elles n'insistent pas assez suffisamment sur l'engagement stratégique politique et collectif des acteurs locaux à promouvoir et/ou mettre en œuvre des actions politiques, sociales et économiques pour transformer leurs communautés. Nous ne nions pas qu'elles encouragent la participation de la population aux initiatives de développement territorial. Seulement, elles se réfèrent majoritairement à la définition libérale: « le développement local vise d'abord à reconstruire le tissu économique axé sur des projets privés, et ce, en vue de créer des emplois, de produire des revenus plus élevés et d'améliorer les conditions de logement [...] » (Tremblay & Fontan, 1997 p.133).

Au-delà de ce qui précède, d'autres auteurs vont s'intéresser à d'autres dimensions, tout aussi nécessaires pour comprendre le concept de développement local et ses pratiques. Premièrement, Olivier de Sardan (1993) estime que le développement local émane de nombreuses « interactions directes ou indirectes entre des groupes stratégiques hétérogènes : paysans de statuts divers, jeunes sans emploi, femmes, notables ruraux, agents et assistants techniques, représentants locaux de l'administration, membres d'ONG, experts de passage, etc ». C'est pour lui « une arène politique où s'affrontent des intérêts (matériels ou symboliques) pas toujours compatibles, des professionnels, des normes d'action, des compétences, des stratégies considérablement différentes » (Olivier de Sardan, 1993).

Pour sa part, Houée (2001) entreprend de définir la notion de développement local comme une démarche de type global où il y a une mise en mouvement et en synergie « des acteurs locaux pour la mise en valeur des ressources humaines et matérielles d'un territoire donné, en relation négociée avec les centres de décision des ensembles économiques, sociaux, culturels et politiques dans lesquels ils s'inscrivent » (p.108). Sa définition met alors au-devant de la scène un ensemble d'activités culturelles, économiques, politiques et sociales visant la valorisation de la communauté à travers des partenariats entre divers décideurs.

En outre, Fontan et Lévesque (1992) apportent plusieurs autres éléments décrivant le développement local. Selon ces auteurs, il s'agit de créer des emplois et de créer des entreprises à l'échelon local, augmenter la capacité de travail des populations; l'aménagement du territoire; renforcer la socialité en favorisant l'identification locale, le sentiment d'appartenance, voire la prise de conscience collective des acteurs locaux et de la communauté ; développement de

nouveaux modèles économiques durables (propriété commune, gouvernance participative, production socialement utile, autonomie communautaire dans la planification du développement). Fontan et Lévesque (1992) proposent enfin la définition suivante :

Le développement local repose essentiellement sur un cheminement qui replace la communauté au cœur des décisions qui la concernent. Loin d'une logique de marché axée sur la rentabilité d'un projet, il mise sur la capacité de la communauté à transformer positivement une situation de sous-développement à partir de ses propres ressources vers une situation souhaitée. Les initiatives locales qui émergent de cette volonté se veulent adaptées aux besoins et à la capacité d'action de chaque communauté (p.33).

Par ailleurs, de nombreux chercheurs réduisent le concept de développement local à « la mobilisation de ressources locales ». Greffe par exemple, le conçoit comme un « processus de diversification et d'enrichissement des activités économiques et sociales sur un territoire à partir de la mobilisation et de la coordination de ses ressources et de ses énergies » (Greffe, 1984, cité par Parent, Klein & Jolin, 2009 p.80). D'autres placent, cependant, l'action sur « la dimension partenariale » et perçoivent alors le concept de développement local comme une démarche ouverte se déroulant suivant une dynamique partenariale (Pecqueur, 1989). Dans cette logique, Klein (2008 p.156), souligne que « le développement local ne peut se limiter à l'endogène [et] sa mise en marche requiert la combinaison de ressources locales et extérieures, endogènes et exogènes ». C'est dans cette même logique que Vachon mentionne aussi :

Le développement local est une stratégie qui vise par des mécanismes de partenariat à créer un environnement propice aux initiatives locales afin d'augmenter la capacité des collectivités en difficulté ; à s'adapter aux nouvelles règles du jeu de la croissance macro-économique ; ou à trouver d'autres formes de développement, qui par des modes d'organisation et de production inédits intégreront des préoccupations d'ordre social,

culturel et environnemental parmi des considérations purement économiques (1993, p.104).

Ainsi, il est important de garder à l'esprit que le système d'acteurs producteurs d'expériences de développement local ne se limite pas aux seuls acteurs locaux. En effet, la collaboration entre les secteurs public et privé, ainsi que la coopération entre les organismes privés internationaux (ONG) et les institutions privées nationales (locales), jouent un rôle essentiel dans la mise en place de stratégies de développement efficaces. Cette approche multipartite implique une coordination et une concertation entre diverses entités pour garantir un développement harmonieux et durable.

3.2.2.2. Enjeux et logiques de la notion de développement local

3.2.2.2.1. Enjeux de la notion de développement local

Quoiqu'ayant certaines spécificités en fonction des contextes et des orientations, les enjeux du développement réalisé localement sont presque que les mêmes au Cameroun comme ailleurs dans le monde. L'AFD (Agence Française de Développement), identifie trois principaux enjeux du développement local. Nous allons succinctement les présenter dans les paragraphes qui suivent.

Selon cette agence, le premier enjeu vise à apporter des solutions aux problèmes des communautés se trouvant en position d'autonomie. Le développement n'est plus envisagé comme une démarche descendante ou imposée par les autorités centrales à des populations locales passives qui se contentent d'accepter des informations, des services ou des équipements définis par des responsables ou des agents qui ont la prétention de savoir mieux qu'elles leurs défis, besoins, aspirations. Cette autonomisation collective des acteurs locaux, dans la définition de leur stratégie de développement, dans l'identification des ressources et des moyens disponibles à mobiliser pour cette stratégie, a pour but de favoriser l'appropriation et l'acceptation des projets de développement et ainsi améliorer l'entretien et la durabilité des actions, des aménagements et équipements réalisés. Car on ne le dira jamais assez : à moins que les communautés locales se reconnaissent et se sentent significativement impliquées dans les réalisations qui concernent leurs localités, le développement local pensé de l'extérieur est voué à l'échec. Il est alors important d'investir sur un développement territorialisé, proche des populations et de leurs besoins.

Le second enjeu a pour dessein de favoriser la cohérence, la négociation et la durabilité en matière de développement économique et social à l'échelle d'un territoire. La mise en place de collectivités territoriales avec des conseils élus, dans le cadre de la décentralisation a pour objectif de faire naître des espaces publics de proximité où peuvent se développer la citoyenneté locale et l'appropriation collective des biens publics. Elles permettent de négocier entre besoins immédiats et enjeux de long terme, parfois non considérés dans certains processus participatifs. Il s'agit, en outre, de faire de la proximité, la préoccupation essentielle des décideurs et des développeurs, pour envisager de nouvelles formes de gouvernance et de participation active de la société civile, mais aussi la promotion d'un développement économique et social adossée sur la valorisation des ressources et des savoir-faire locaux (Matteudi, 2012).

Le troisième enjeu que l'AFD associé au développement définit localement est l'articulation de l'approche développement local et de l'approche programmes sectoriels. En effet, cette nécessaire articulation entre développement local et programmes sectoriels demande que le pouvoir central se mobilise dans la perspective de définir les politiques sectorielles. Ces dernières doivent proposer et fixer des orientations et surtout assurer des normes uniformes applicables dans tout le territoire et redéfinir les rôles et responsabilités des différents acteurs selon les secteurs. Ce processus doit alors se faire avec le concours de tous les acteurs concernés. Il doit donc inclure : l'État, les services déconcentrés, les communautés de base et les collectivités locales, les acteurs locaux venant en premier lieu lorsqu'ils semblent les plus importants/pertinents et disposent des capacités nécessaires.

3.2.2.2.2. Logiques du développement local du point de vue de quelques auteurs

Selon Houée (1991), deux logiques façonnent le développement local. Il évoque d'abord, une logique ascendante. Celle-ci est une approche « Bottom up » où les actions, pour proposer des meilleures conditions de vie aux populations, obéissent à une démarche qui prend d'abord corps à la base par la mobilisation des ressources, des moyens et des énergies disponibles à l'échelle locale. En effet, les actions préconisées dans cette logique sont globales et transversales. Elles convoquent une stratégie qui fédère les participants et leur potentiel autour de projets communs. Cette première logique repose sur l'expression des besoins, des demandes et des initiatives des groupes locaux sur le territoire, l'histoire, les valeurs communes.

La deuxième logique qualifiée d'approche descendante, repose sur l'État et ses services rattachés. Elle consiste en des lignes directrices, des procédures, des incitations administratives et financières, ainsi qu'un transfert de savoir-faire et de ressources. La logique descendante ou « Top down » insiste sur les fonctions sectorielles, les dispositifs structurants, les relations entre relais administratifs et représentants reconnus de la population.

Au regard de ces deux démarches, nous sommes amenés à écrire que la démarche du développement local ne veut pas dire que tout se passe uniquement au niveau local avec les moyens et ressources disponibles à cette échelle et qu'aucun appui exogène n'est envisagé. En effet, même s'il y a une volonté au niveau local d'agir pour transformer positivement et significativement sa situation, le local est souvent confronté à l'insuffisance des ressources et au manque d'expertise. Ce qui démontre son incapacité à s'engager efficacement dans un processus de développement durable lorsqu'il est abandonné à son seul sort. Ainsi, il est essentiel que les deux logiques (ascendantes et descendantes) dont évoque Houée (1991), puissent se recouper, échanger des expériences et discuter pleinement. Il faut que les acteurs territoriaux aient des connaissances sur les instruments administratifs et financiers afin de s'en approprier, prendre appui sur eux tout en s'y adaptant. Les autorités doivent prendre conscience qu'elles ont besoin d'initiatives locales. Les collectivités locales sont à l'intersection de ces deux logiques : médiateurs institutionnels des approches descendantes et médiateurs locaux des dynamiques ascendantes. Au sens de Panet-Raymond (2012), il s'agit d'associer pertinemment et efficacement l'endogène (logique ascendante) et l'exogène (démarche descendante) afin d'aboutir à une logique « négogène ».

Par ailleurs, Angeon et Callois (2005, p.22), écrivent que le concept de développement local repose sur « la capacité d'acteurs locaux à s'organiser autour d'un projet » c'est-à-dire à se mobiliser autour d'un objectif commun de développement, en capitalisant sur les opportunités et ressources disponibles sur un territoire. A la suite de l'analyse de leur définition, trois logiques de développement locales sont émergentes :

Premièrement, il se dégage un caractère localisé ou un ancrage territorial des activités et des actions. Les approches de développement local doivent être comprises ici comme dépassant une logique sectorielle plutôt qu'une limitation territoriale de la prise de décision. Ici le territoire est envisagé comme un moyen, pas une fin. Le local doit s'imposer comme cadre pertinent ou point de départ de l'action de développement. On peut citer ici l'exemple des zones industrielles

et des systèmes locaux de production. La réussite de ces modes productifs locaux réside dans leurs formes d'organisation, qui ont des traditions culturelles qui transmettent des valeurs communes, favorisent l'initiative locale et reposent sur des normes de collaboration entre acteurs (Angeon & Callois, 2005).

La deuxième logique qui émerge de cette définition invite à valoriser les ressources du territoire local. Cela constitue, en effet, un enjeu important pour le territoire. En valorisant les ressources, le territoire parvient à diversifier ou à améliorer son offre, gage d'un avantage concurrentiel dans la dynamique de développement. Ces ressources sont diverses (Colletis-Wahl & Pecqueur 2001, Peyrache-Gadeau & Pecqueur, 2002 ; Angeon & Caron 2004). Elles peuvent être composites (c'est-à-dire composées de plusieurs éléments reliés de différentes manières), spécifiques (propres au territoire, non transférables), complexes (couvrant plusieurs caractéristiques) et latentes. De plus, ces ressources peuvent être délibérément construites. Cette démarche de construction sociale des ressources repose sur la dynamique des acteurs. C'est en fait la capacité des acteurs à découvrir, activer, qualifier ou requalifier ces ressources. Cela nécessite que les acteurs s'engagent à coopérer. La stratégie de valorisation de ressources peut donc être vue comme le résultat de la coordination d'acteurs impliqués dans des démarches d'action collective (Angeon & Callois, 2005) tel que l'enseignent les pratiques de l'action communautaire.

Enfin, la troisième logique implique que le territoire est le fruit d'interactions entre acteurs impliqués dans une approche collective. Le développement local fait référence à la dynamique des initiatives locales qui mobilisent les acteurs. Dès lors, la conception de projets se matérialise par la mobilisation et la participation des acteurs autour d'une démarche commune. Opérationnellement, cette logique se traduit par la cohérence dans la planification des actions. Le développement local peut donc être assimilé à un cadre propice à l'action collective dans lequel se construit le territoire. La finalité de l'action collective exige que les participants puissent s'accorder sur les buts et les moyens pour les atteindre. La mise en coordination des différentes représentations du territoire que portent les participants est en effet gage d'une dynamique collaborative efficace.

3.2.2.3. Approches de développement local

D'après différentes perspectives et d'après les auteurs qui le décrivent, plusieurs approches de développement local sont mentionnées dans la littérature. Toutefois, nos lectures et analyses nous ont conduits à retenir trois principales approches qui semblent englober les autres courants.

D'abord l'approche de « développement économique local » ou « développement local libéral » avec pour but de générer de l'entrepreneuriat local en favorisant la production et la croissance des richesses économiques. Une seconde approche appelée « développement communautaire » ou « développement économique communautaire progressiste » qui est une manière alternative d'envisager le développement en cherchant à créer un cadre socioéconomique vital, sécuritaire, équitable, de qualité et permettant une prise en charge individuelle et communautaire (Tremblay & Fontan, 1994 ; Fontan, 1993 ; Tremblay, 1999). Enfin une troisième approche est celle du « développement territorial » qui fait allusion aux capacités des collectivités territoriales à créer des conditions favorables au développement et de les mobiliser pour que ce développement se produise.

Avant d'essayer une explication en mieux de chacune des trois approches, il est significatif de mentionner que dans bien de fois ces approches se recoupent en se complétant ; dans certaines autres situations, elles sont contradictoires et leur application est faite de façon distincte.

❖ Le « développement économique local »

Encore appelée développement local libéral, cette perspective de développement local est axée sur la mise sur pied d'actions concertées par des acteurs territoriaux. A noter que cette façon de faire le développement au niveau local se préoccupe prioritairement de booster les modalités économiques traditionnelles telles que l'augmentation des opportunités d'emplois et des revenus à travers initiatives entreprises et mises sur pieds par des acteurs privés (Tremblay, 1999). Il semble alors évident que la visée principale du développement économique local est la croissance économique, source importante du « progrès » souhaité. En effet, le développement local est conçu telle une approche visant à revitaliser les communautés locales et à améliorer leurs conditions de vie par des actions qui sont envisagées et implémentées par les populations et pour celles-ci. Dès lors, « la coopération et la participation des acteurs locaux sont favorisées et y jouent un rôle fondamental » (Tremblay & Fontan, 1994 p.134). Le rôle de l'Etat n'est pas central, il est défini

comme accompagnateur car, « cette approche libérale tend à considérer la délégation de pouvoir et de responsabilité aux acteurs de la société civile comme une occasion d'alléger les gouvernements du poids financier du social » (Klein, 2006 p.49). Le développement local libéral apparaît donc comme une démarche d'intervention sociale et économique où les représentants locaux des secteurs privé, public ou social s'investissent à « la valorisation des ressources humaines, techniques et financières d'une collectivité en s'associant au sein d'une structure sectorielle ou intersectorielle de travail, privé ou public, dotée d'un objectif central de croissance de l'économie locale » (Fontan,1993).

Par ailleurs, le développement local libéral encourage l'entrepreneuriat local et les mesures visant à développer l'employabilité des populations. Ainsi, le développement local entrepreneurial identifie les PME (Petites et Moyennes Entreprises) comme les plus créatives en termes d'emplois et d'économie locale. Ce constat, associé à l'approche de développement endogène prône un développement par la création d'entreprises locales faisant partie du réseau de production local. Le territoire local, qui dans les anciennes conceptions du développement régional était le lieu de mise en œuvre de programmes « du haut vers le bas », devient ainsi l'instigateur de son propre développement. Selon une vision entrepreneuriale, ce développement se définit autour d'entrepreneurs et de PME en ligne et en contact étroit avec la communauté, capables d'innover et de participer à l'activation de ce développement.

❖ **Le développement communautaire**

L'approche de développement communautaire, aussi appelée développement local de type progressiste met davantage l'accent sur la dimension sociocommunautaire. Elle s'inscrit dans une perspective de développement global et social et s'appuie à la fois sur la solidarité et sur les initiatives communautaires locales pour lutter contre les incidences du développement libéral et de l'intervention ou de la non-intervention de l'État (Tremblay, 1999). Avec une prédominance du social sur l'économique et surtout l'intégration des notions du développement durable, elle vise à renforcer les communautés locales dans tous les domaines : économique, social, culturel, identitaire, écologique, etc. On peut alors comprendre que ce développement se traduit par la capacité des personnes de la communauté à influencer leur environnement, à participer, à façonner leur environnement, à assumer la responsabilité du développement de leur communauté, dont le résultat positif est l'amélioration de la santé et le bien-être de la population.

Le développement local progressiste peut aussi être qualifié d'approche de développement, dans laquelle les concepts de solidarité sociale, de responsabilité personnelle et collective, de véritable contrôle des ressources territoriales et leur mise en valeur sont au centre du changement souhaité et du contrat social envisagé. L'épithète « progressiste » car, contrairement à l'approche libérale, qui encourage la collaboration et la pleine implication des acteurs locaux, ici l'emphase est mise sur le pouvoir local, la capacité des acteurs à participer au processus de développement pour favoriser l'inclusion et la justice sociale. De plus, contrairement à la perspective libérale définie dans la littérature, elle vise à favoriser le changement social. L'objectif principal de ce style de développement est de créer un milieu de vie de qualité pour tous, d'y intégrer les groupes défavorisés et d'essayer de donner à chacun les mêmes chances de se réaliser et de contribuer au succès de toute la communauté.

Nous l'avons déjà dit, la perspective progressiste donne la priorité aux aspects sociaux et communautaires moins qu'à l'aspect économique : « La dimension économique y est importante certes, mais en tant qu'un instrument permettant une certaine capacité d'action dans le but d'atteindre une croissance sociale ». (Fontan, Klein & Tremblay, 2002 p.105). Fontan (1993) l'associe au développement économique communautaire et le définit comme suit :

Le développement local progressiste est une stratégie globale de revitalisation socioéconomique d'une communauté marginalisée où, par la valorisation des ressources locales et le recours à de nouvelles solidarités, des organisations et des institutions contrôlées démocratiquement par des représentants de cette dernière sont créées, liées les unes aux autres, et assurent la délégation de représentants de la communauté à des institutions extérieures qui ont une influence sur la gestion des ressources locales (p. 22).

Ce type de développement économique communautaire exprime le processus par lequel la communauté se mobilise dans le but de faire entrer des capitaux dans la communauté, de favoriser l'amélioration de son environnement physique, d'augmenter les opportunités d'emploi et d'affaires pour les membres de la communauté, d'encourager les entrepreneurs ou les décideurs à rendre disponible et accessible les services au profit de la communauté (Fontan & Lévesque, 1992). Nous comprenons que le développement des communautés ou des économies

communautaires nécessite différents acteurs qui doivent avoir une conception commune des besoins et des intérêts de cette communauté afin de se mobiliser pour améliorer ses conditions et sa qualité de vie. Cela nécessite une concertation avec les acteurs et les organisations opérant dans la communauté.

En développement des communautés, la concertation repose sur un processus de coordination collective, au cours duquel un groupe d'acteurs indépendants avec des logiques et intérêts différents se réunissent volontairement dans un format de négociation pour définir des objectifs communs et d'en favoriser l'atteinte via l'harmonisation de leurs stratégies d'intervention et leurs actions (Bourque, 2008). Considérant que le développement des communautés nécessite l'action conjointe de la population, des organismes, des institutions et des entreprises, cela favorise cette nécessaire coordination des idées, des aspirations et des réalisations qui doivent influencer sur le bien-être de la collectivité. C'est là, les consultations et les réseaux sociaux constitueront la modalité et le réservoir de ressources pour co-planifier et coordonner cet agir ensemble.

Les principales caractéristiques de cette approche sont les suivantes d'après Fontan (1993) :

a) Le lieu d'intervention peut concerner une localité ou une partie de celle-ci, où le terme communauté est utilisé pour désigner soit un territoire spécifique, soit un groupe spécifique, soit les deux ; b) Outre les objectifs économiques, des objectifs sociaux sont également pris en compte. Ces deux types d'objectifs sont poursuivis conjointement grâce à la capacité de la communauté à élaborer et mettre en œuvre un plan d'action ; c) Les responsabilités sont déléguées, l'entraide et l'autonomie sont encouragées. Un préjugé favorable est accordé aux formes économiques alternatives et non traditionnelles telles que les coopératives, les entreprises communautaires, l'autogestion, et les organisations à but non lucratif ; d) L'objectif est d'établir un contrôle local sur la propriété des ressources et sur les institutions ; e) Les projets sont conçus en fonction des capacités et des besoins de la communauté à court, moyen et long terme. Des efforts sont déployés pour minimiser les effets sociaux et économiques négatifs causés par le changement ; f) Les organisations créées visent à être représentatives et responsables envers leur communauté. Elles sont interconnectées par un réseau formel ou informel de développement communautaire ; g) Les organisations désignent des représentants pour participer aux instances décisionnelles qui influent sur le développement de leur communauté.

❖ L'approche territoriale du développement local

Le « développement local territorial » est la troisième et dernière approche que nous avons voulu mettre en exergue. L'objet de développement ici est le territoire où résident les communautés. L'approche territoriale considère, en effet, le territoire espace de gestion des activités humaines dans lequel les projets futurs sont planifiés et mis en exécution. Un territoire est gouverné et influencé par une communauté d'acteurs confrontés à des défis communs en définissant des actions et des politiques adaptées pour ce territoire spécifique. En fait, la communauté locale n'est réceptive d'un projet ou d'une solution qu'à « la condition de favoriser le renforcement de la localité elle-même et de garantir la viabilité du milieu. La pérennité de la communauté locale devient l'objectif prédominant des acteurs locaux » (Dionne & Klein, 1995, p.185).

Dans l'optique d'une meilleure définition et articulation des besoins des politiques sectorielles, le développement territorial repose sur un diagnostic participatif des possibilités et des limites de l'environnement local. Il reconnaît les priorités, les opportunités et les potentialités dans une logique territoriale en tenant compte de la conservation, de la restauration et de l'amélioration du capital naturel, physique et humain. Cela signifie aussi qu'une partie de la responsabilité de la planification, du financement et de la gouvernance puisse être confiée aux acteurs locaux et aux autorités reconnues. De plus, il est important de mentionner que bien que l'approche territoriale intègre une perspective spatiale, elle ne se limite pas aux délimitations administratives existantes. Au contraire, elle permet de définir des territoires fonctionnels pertinents qui font sens pour les acteurs locaux et répondent à des enjeux de développement communément identifiés.

Sur le terrain, l'approche territoriale du développement local intègre et influence toutes les activités du territoire : sociales, culturelles, économiques et politiques. Dionne (1989) rappelle que « certaines pratiques nous ont appris que le développement local ne peut être que global, intégré et rationnel à partir de conduites identitaires ; il ne se décrète pas, il est un mouvement social ». En termes d'apports, les décideurs peuvent s'appuyer sur les informations obtenues en appliquant une approche territoriale dans le but d'une prise de décisions plus réfléchies pour chaque secteur. L'approche territoriale aide les systèmes décentralisés à mieux spatialiser les objectifs de développement nationaux, régionaux ou mondiaux.

Le développement territorial nécessite des plates-formes appropriées qui encouragent la participation locale, afin que les activités de développement puissent être mieux négociées et hiérarchisées en fonction des objectifs poursuivis. Ces cadres participatifs peuvent être des instruments puissants pour stimuler le développement. La disponibilité de bases de données appropriées balayant les aspects économiques, sociaux et environnementaux permet l'amélioration de la planification, la mise en œuvre et l'évaluation. Avec cela, il est possible de définir un ensemble d'indicateurs pertinents pour évaluer la réussite des interventions, en tenant compte à la fois des objectifs sectoriels de la politique et de la réalité des investissements et des interventions.

La démarche inclusive et participative des changements résultant de la politique territoriale renforce aussi la capacité des acteurs et l'apprentissage communautaire. Sur le long terme, un processus vertueux et cumulatif d'évaluation et cumulatif permet de renforcer la l'approche territoriale. Les leçons tirées des expériences passées sont utilisées dans les nouveaux programmes, projets et nouvelles politiques. Les approches territoriales permettent un développement inclusif car elles favorisent la croissance économique dans tous les territoires, plutôt que d'encourager la concentration géographique en faveur des territoires qui sont déjà performants.

En résumé, s'il est vrai que ces trois approches du développement local nécessitent certaines dimensions identiques, telles que le thème de l'innovation, la collaboration des acteurs, la territorialisation du développement, etc., elles présentent des divergences fondamentales. Elles diffèrent principalement en termes de processus, d'objectifs et d'acteurs. Alors que l'approche traditionnelle s'appuie davantage sur l'entrepreneuriat individuel et surtout les acteurs du secteur commercial pour créer des emplois, l'approche progressiste s'appuie sur l'entrepreneuriat collectif et recourt davantage aux ressources communautaires et de l'économie sociale afin de faire reculer la pauvreté. Elle crée des initiatives sociales et économiques conçues et développées par la population. Le développement local peut donc être une stratégie intéressante dans la lutte contre la pauvreté. Une approche territoriale, en revanche, exprime la nécessité l'ancrage territoriale du développement. L'environnement local doit donc être le cadre de départ des réponses aux questions de développement.

Dans le cas de la problématique de l'impact du complexe industrialo portuaire sur le développement urbain durable de la ville de Kribi, les trois approches peuvent être combinées de manière complémentaire pour maximiser les bénéfices et minimiser les impacts négatifs. Ces

approches font appel à des stratégies qui prônent l'innovation, la concertation des acteurs, l'ancrage territorial du développement, la solidarité, la mobilisation des ressources. Elles encouragent une plus grande autonomie des communautés à l'échelle locale avec une certaine prise de conscience quant à la nécessité de co-construire le processus de développement. Ces approches s'inscrivent à contre-courant des modèles traditionnels ou de la planification du développement par le haut. Les approches du développement local mettent l'emphasis sur les initiatives de développement par le bas avec l'appui des acteurs d'en haut : mieux, les initiatives ont plus de chance de réussir si elles sont négociées.

Notre problématique a relevé une certaine divergence de logiques à Kribi depuis l'avènement du complexe industrialo portuaire : parce que le port a une ambition privée de rentabilité et de performance avec une certaine volonté d'ouverture sur l'extérieur, la ville de son côté cherche à proposer à ses populations un espace et une vie améliorés et la société civile dans une autre posture cherche tant bien que mal par ses propres moyens et stratégies à mieux vivre. Une telle situation ne favorise en rien le développement urbain durable, car la diversité des parties peut paralyser leurs efforts pour ne protéger que leur intérêt spécifique, sans tenir suffisamment compte de l'intérêt commun qui s'étend à toutes les parties. En réponse, nous pensons que les stratégies mises en œuvre dans la pratique du développement local semblent des cadres conceptuels, analytiques et opérationnels plus appropriés pour un changement durable dans nos sociétés.

Par ailleurs, nous tenons à préciser que l'approche territoriale (notamment l'approche territoriale intégrée sur laquelle nous nous étalerons dans les prochains paragraphes) s'est avérée plus appropriée à soutenir notre ambition de recherche. Parce qu'elle considère l'environnement biophysique et les dimensions humaines. Plusieurs observateurs soulignent également que l'intervention au niveau territorial est susceptible d'être plus efficace lorsque les interdépendances des acteurs sont plus aisément identifiables (Tremblay, Klein & Fontan, 2009).

Ainsi, le cadre territorial se positionne telle une réponse ou une fonctionnalité alternative à la dimension « universelle » de la politique de développement socio-économique, qui était principalement mise en œuvre au niveau régional jusqu'aux années 80. Selon Rallet (2007), le concept de développement territorial désigne un cadre géographique qui n'est pas donné, mais construit. Construit par l'histoire, la culture et les réseaux qui repoussent leurs limites. Le contenu

est déterminé par le contenant : les limites de l'espace sont les bornes (mobiles) des réseaux socio-économiques.

Selon cette conclusion, le territoire est le produit des acteurs sociaux qui influencent les forces et les faiblesses du développement et la capacité d'une population particulière à gérer le changement en fonction de divers facteurs physiques, organisationnels et socio-économiques (dotation des ressources, gestion de l'espace, résilience, disponibilité des services, responsabilisation, capital social, culture d'entreprise, leadership, identité, capacités financières, etc.). Ainsi, du point de vue du développement territorial, l'initiative vient moins de l'organisme de planification que de la mobilisation des forces au sein du territoire (Rallet, 2007). Cependant, il convient de noter que dans de nombreux cas, ces forces proviennent du niveau local. De cette façon, les concepts de développement et de territoire sont très étroitement imbriqués. Le rôle du territoire est en effet essentiel dans le développement communautaire, car c'est une des sources identitaires qui peut mobiliser les acteurs sociaux pour favoriser le développement de leur territoire (Jean, 2008).

Sous une perspective socioterritoriale, le développement est considéré comme un processus de changement qui peut être provoqué par un ou plusieurs acteurs (société civile, État, entreprises, collectivités locales, etc.) opérant à travers différentes institutions et des espaces géographiques différents et dont les actions sont peu ou prou convergentes ou cohérentes (Klein & Champagne, 2011 ; Tremblay, Klein & Fontan, 2009). Le changement ainsi créé doit être affilié à une perspective d'amélioration de la qualité de vie du milieu et des personnes qui y habitent (Simard, 2003). Ainsi, le développement territorial fait partie d'un processus qui met en marche une stratégie intégrée basée sur trois éléments principaux : l'égalité et le développement social, la préservation de l'environnement et l'efficacité économique (Pedregal, 2006). Il mobilise différents acteurs sociaux, reconnaissant et renforçant leur capacité à apprendre (Jean, 2003).

Selon l'hypothèse soutenue dans ce travail, le développement territorial que nous souhaitons pour la ville de Kribi doit viser une cohérence dans ses activités et ses orientations afin de favoriser un développement plus harmonieux des diverses ressources (Angeon, Caron & Lardon, 2006 ; Theys, 2002) de la ville côtière. Finalement, il est important d'adopter une approche de gouvernance territoriale et inclusive qui valorise et intègre le leadership, l'empowerment, l'innovation, la mobilisation sociocommunautaire, la concertation et le partenariat. Dans la foulée

de cette approche territoriale qui propose un cadre pertinent d'analyse et de compréhension de la problématique de développement urbain de Kribi, notre travail voudrait ajouter l'épithète « intégrée ». Dans cette logique, nous privilégions l'Approche territoriale intégrée (ATI). Elle nous semble encore mieux outillée pour permettre une résolution plus efficace du problème de recherche posé dans cette thèse.

3.2.3. L'approche territoriale intégrée comme cadre du développement urbain durable

3.2.3.1. Signification et origine de l'ATI

L'action communautaire est une pratique de changement social dont le territoire d'action est clairement identifié et occupe une place fondamentale. Ainsi, l'action communautaire prend corps dans un espace (un quartier, un village, une ville, une région) où sont présents un ensemble de problèmes auxquels elle essaie d'apporter des pistes de solutions en se basant sur les conditions et les ressources que propose cet espace (Goudreau, 2013). L'objectif poursuivi est donc la transformation de ce lieu dans le sens d'améliorer, de manière significative, la qualité et le cadre de vie des personnes qui s'y trouvent.

Incontestablement, le territoire se présente en même temps comme le point d'appui et le dessein de l'action communautaire. Aujourd'hui, une attention particulière est désormais portée à la dimension territoriale de l'action communautaire, qui s'exprime dans l'essor des pratiques locales de développement territorial intégré. Ces pratiques accordent une place privilégiée au territoire qui se positionne ici comme un cadre de mobilisation des acteurs partageant cette entité (territoire). Ainsi, dans leur territoire d'affiliation commune, ils trouveraient une occasion de mettre de côté leurs intérêts différents et de créer de nouveaux partenariats, menant probablement à des initiatives « globales » qui représentent l'ensemble de la communauté (Bourque & Mercier, 2012). Le territoire habité est donc considéré comme un lieu où se rejoignent les pratiques des différents acteurs qui font son existence. Cette conception du développement des territoires est de plus en plus émergente. De fait, au cours de ces dernières années, des approches nouvelles de développement social, inspirées du concept d'État-partenaire, ont permis la co-construction de réponses aux besoins des communautés (Vaillancourt, 2014 ; Savard, Bourque & Lachapelle, 2015 ; Jetté, 2008). Ainsi donc, ce nouveau modèle repose principalement sur des concepts de

concertation/partenariat et favorise des approches de développement basées sur des processus collaboratifs (Parent et al., 2016).

Et aujourd'hui, le concept de développement territorial a connu une nouvelle épithète : « intégré ». En effet, le développement territorial intégré est une pratique d'intervention sociale. Son apparition est plus ou moins récente et se situe en droite ligne de la tradition d'organisation communautaire au Québec qui poursuit des objectifs politiques et démocratiques. Il s'agit d'apporter une solution commune aux problèmes sociaux, ceci en permettant aux communautés ciblées d'avoir un meilleur contrôle sur leurs conditions de vie (Goudreau, 2013). Cependant, il est important de mentionner que cette pratique diffère des formes plus anciennes d'organisation communautaire quant aux stratégies privilégiées et au concept de territoire sur lequel elle s'appuie.

Les travaux portant sur l'action communautaire enseignent que le développement territorial intégré doit son émergence à la crise du modèle fordiste-keynésien et de la réponse que l'organisation communautaire a tenté d'y apporter en investissant dans les secteurs économiques et des services et en abandonnant les pratiques controversées (Favreau & Larose, 2008; Lamoureux et al, 2008). Ce nouveau cadre d'intervention communautaire comprend désormais un large éventail d'activités, également appelées « Revitalisation (Urbaine) Intégrée » (RUI) ou « Approche Territoriale Intégrée » (ATI). Il préconise de faire face au déclin économique des communautés en encourageant l'entreprise d'initiatives locales basées sur la concertation des acteurs qui en représentent les secteurs principaux d'activité. L'épithète « intégrée » parce que ces pratiques s'appliquent à l'ensemble de la communauté, intégrant toutes ses composantes (Bourque & Mercier, 2012 p.2). Le développement territorial intégré se caractérise aussi par l'importance qu'il donne au territoire. Ce dernier constitue non seulement le cadre de l'intervention communautaire mais également son objet (Bourque & Mercier, 2012 p.1). Précisément parce qu'il rassemble tous les acteurs du domaine, ce type de démarche consultative s'en approprie son développement et par ricochet sied bien à notre objectif de recherche.

En outre, le développement territorial intégré repose donc sur une compréhension particulière du territoire comme une construction commune résultant d'un échange mutuel entre les groupes d'intérêt vivant dans ce territoire. Cette définition est inspirée plus largement de la sociologie des « transactions sociales », elle-même fortement influencée par la théorie de l'agir

communicationnel de Habermas, selon laquelle le monde vécu est le résultat d'une interaction sociale consciente et volontaire (Bourque & Mercier, 2012 p.77).

Largement utilisé ces dernières années, le concept développement territorial intégré parfois considéré comme du jargon québécois ou européen, ne fait pas l'objet d'une définition unique, car il peut varier grandement d'un pays à l'autre et d'une région à l'autre. C'est là que se situe son caractère complexe et riche. D'après « coalition montréalaise des tables de quartiers » (2013, p.2), l'approche territoriale intégrée est une « façon d'intervenir afin de contribuer à la lutte contre la pauvreté et à l'amélioration des conditions de vie des personnes vivant sur un territoire mais aussi afin d'améliorer durablement toutes les composantes de ce même territoire ». Le principal défi d'une telle approche est de mettre en œuvre des réponses à des préoccupations collectives, en donnant plus de pouvoir aux citoyens et aux communautés en tant qu'acteurs de leur propre développement (Parent et al., 2016). Elle mise sur :

La concertation et sur une meilleure harmonisation des interventions des différents acteurs [...] œuvrant sur un territoire donné afin d'améliorer les conditions de vie des personnes en situation de pauvreté et d'exclusion sociale. Diverses sphères de la vie peuvent être touchées : formation, famille, transport, emploi, loisirs, économie, etc. (Gouvernement du Québec, 2010, p. 10).

Allant dans le même sens, Québec (2004) cité par Mercier et Bourque (2012, pp. 63-64), explique que l'ATI se matérialise par une « concertation des intervenants, une intervention intersectorielle qui place l'amélioration de la situation des membres de la communauté au centre d'une action globale et qui améliore la capacité d'agir tant des collectivités que des individus qui la composent ».

L'approche territoriale intégrée offre ainsi une manière alternative de concevoir des solutions aux problèmes d'un territoire et traite ce territoire abstraction faite de ses bornes administratives. Elle doit être pensée à une échelle cohérente et fonctionnelle ; faire preuve de collaboration et de coordination à différents niveaux de la communauté pour atteindre des objectifs communs. Cette approche recommande également de considérer les projets dans toutes leurs dimensions, précisément sur les incidences environnementales, économiques et sociales. L'ATI

nécessite également une vision stratégique articulant les différentes échelles des territoires. Concrètement, elle devient une approche méthodologique qui nécessite la mobilisation et la participation de tous les acteurs compétents et pertinents, y compris les acteurs de la société civile. Mieux : cette approche suggère une lecture globale des éléments qui conditionnent le développement local (Mercier & Bourque, 2012). En outre, elle contraint les acteurs locaux et les partenaires financiers qui les accompagnent à veiller à la cohérence et à la complémentarité de leurs actions. Dans certaines situations, cela conduit à un assouplissement des directives administratives pour s'adapter aux aspirations des collectivités locales. L'ATI se fonde sur la mobilisation communautaire au niveau territorial. Il est donc nécessaire de reconnaître la spécificité des initiatives locales. Elle permet également à la reconnaissance de la démarche (diagnostic, mobilisation, concertation et évaluation du plan) d'évoluer au même titre que les résultats des actions entreprises. Enfin, elle cible les territoires, permettant une mutualisation des ressources et des moyens additifs pour les collectivités locales.

3.2.3.2. Deux perspectives de l'ATI

Au regard de la diversité d'acteurs, de domaines d'activités et de réseaux impliqués dans l'action, l'ATI convoque des visions différentes. En la qualifiant d'intervention socio territoriale intégrée, St-Germain (2013) relève la coexistence et le co-agissement de deux perspectives de l'ATI : la perspective communautaire et la perspective institutionnelle.

❖ La perspective institutionnelle de l'ATI

Cette perspective obéit à des logiques institutionnelles dans le cadre de l'implémentation des stratégies d'action publique ou publique/privée. Le concept de territoire est mobilisé ici dans son versant administratif. De plus, les statistiques et les approches sectorielles conditionnent la façon dont la pauvreté est abordée, même si tous les acteurs concernés sont engagés dans des actions et des stratégies qui soulèvent des problèmes communs (St-Germain, 2013). Deux approches (technocratique et participative) sont mises en avant. D'après Bourque et al. (2007), l'approche technocratique fait appel à des spécialistes chevronnés pour penser, planifier et évaluer des programmes (services sociaux de base, emploi, santé publique) sous la houlette des acteurs publics et institutionnels ou en coopération public/privé, tandis que le secteur des associations coopère dans la phase de mise en œuvre (Bourque et al, 2007). L'approche participative quant à elle nécessite une mobilisation communautaire dans la conception et la mise en œuvre des stratégies

d'action public-privé (St-Germain, 2013, p. 41). Nous n'insisterons pas sur cette perspective institutionnelle.

❖ **La perspective communautaire**

Plus proche des communautés locales au sein desquelles elle prend essence, elle se développe sous un type de leadership communautaire dans l'implémentation des stratégies qui rassemblent multiples corporations communautaires (associations communautaires, actions de revitalisation, tables de quartier...), institutionnelles (éducation, services sanitaires et sociaux ...) et parapubliques (collectivités locales, régies municipales d'habitation, Centres d'action de développement, etc.), lesquelles sont mobilisées autour d'enjeux communs et d'une identité calquée sur une référence territoriale. Contrairement à la perspective institutionnelle, le concept de territoire sous l'angle communautaire dans l'ATI renvoie au territoire d'affiliation plutôt qu'au territoire administratif qui circonscrit les frontières des acteurs et de leurs actions. La mobilisation d'un engagement soutenu des parties prenantes se fait souvent au nom de ce lien territorial fort (St-Germain, 2013).

Par ailleurs, la perspective communautaire de l'ATI est basée sur une vision de développement endogène dans laquelle les communautés participent à leur développement en interprétant collectivement leurs problèmes, leurs désirs, leurs besoins et les opportunités de leur territoire. Cette approche est plus proche de la définition de l'action communautaire et rejoint en quelque sorte notre position dans cette thèse. La vision endogène de l'action est importante. L'action doit être fortement ancrée au territoire d'intervention. La vision endogène met l'emphasis sur les connaissances et les compétences ancrées dans l'expérience commune de la communauté, lesquelles sont mobilisées et réinvesties dans les démarches et stratégies d'action. Cela implique un important travail de définition des conditions de participation, visant non seulement des ajustements individuels mais aussi des changements institutionnels (politiques publiques et organisation des services). Ces conditions de participation comprennent le développement, l'intégration et l'accessibilité des services et des ressources, la constitution de réseaux d'entraide et d'espaces de participation diversifiés et ouverts, les stratégies d'accompagnement et la mise en place de mécanismes, l'adaptation et l'organisation des offres pour favoriser l'acceptation, la participation et l'intégration des personnes et des groupes au sein des communautés, des initiatives et des organisations. En ce sens, elle fait appel à des ressources, des organismes, des institutions

et des efforts individuels et communautaires pour trouver des solutions durables aux problèmes locaux. Aussi, les conditions de participation s'expriment à la croisée des revendications pour l'évolution des politiques publiques (habitat, transport, emploi, développement social, aménagement du territoire, etc.) aux niveaux locaux, régionaux et nationaux, lesquelles agissent à la fois sur les conditions de vie des populations et sur les conditions structurelles d'implémentation des stratégies d'action.

Il faut dire que la démarche de développement se veut globale et durable et le processus de recherche de solutions se veut pluridimensionnelle (territoriale, sociale, économique, culturelle, environnementale) plutôt que sectorielle, visant ainsi à articuler et à intégrer divers aspects du développement territorial dans une même stratégie d'intervention. Les interventions concernent aussi bien le milieu de vie que la qualité et les conditions de vie tout en mutualisant les stratégies d'intervention orientées vers les cheminements des personnes (insertion socioprofessionnelle, participation citoyenne, développement personnel, etc.) et celles qui privilégient les logiques orientées vers la communauté (services de proximité, réseaux d'entraide, renforcement des infrastructures locales et communautaires, accès aux ressources et équipements collectifs, etc.). La perspective d'un développement local dépasse ainsi les préoccupations économiques souvent mises en avant pour intégrer l'étendue des dimensions qu'il couvre (citoyenneté, cohésion sociale, conditions de vie, cadre de vie, participation, etc.).

Il est essentiel d'indiquer que les ATI se sont progressivement positionnées comme une des stratégies pertinentes pour le développement des communautés auprès des organismes internationaux et des bailleurs de fonds. Elles sont de plus en plus reconnues comme un outil puissant permettant d'améliorer l'efficacité des initiatives de développement au niveau local. Les expériences canadiennes, québécoises, européennes et américaines en pratique de l'action communautaire ou en planification urbaine s'en servent de plus en plus pour résoudre les problèmes de développement au sein des quartiers ou des villes. Elles sont le plus souvent associées aux démarches de Revitalisation Urbaine Intégrée (RUI) qui proposent un grand nombre de principes en matière de développement intégré et durable de la ville (Mercier & Bourque, 2012).

En résumé au cadre de notre étude, retenons que l'approche territoriale intégrée propose une nouvelle optique pour engager la ville de Kribi dans la voie d'un développement urbain durable en rapport avec le complexe industrialo portuaire. Adossée sur l'action communautaire et

son approche locale de développement, l'approche territoriale intégrée nous amène à concevoir que, loin de se résumer à un levier automatique de développement, le complexe industrialo portuaire doit être considéré comme un objet territorial dont la mise en valeur dépend de son appropriation par les acteurs et de leurs stratégies d'action autour de cette infrastructure. Cette approche représente une réflexion collective (ensemble des acteurs concernés par la problématique de développement urbain durable à Kribi) autour d'un objectif commun (capitaliser les effets structurants potentiels du port pour le bien des communautés locales) tout en tenant compte des enjeux globaux (économiques, sociaux, environnementaux, politiques, etc.).

En conclusion de ce chapitre, il est important de souligner que les pratiques discutées sont ancrées dans l'action communautaire et présentent des exigences et des complexités significatives. Elles émergent souvent dans des contextes variés et multidimensionnels difficiles à appréhender, nécessitant ainsi de la part des intervenants communautaires un effort de contextualisation et une analyse approfondie des enjeux à relever. Malgré ces défis, ces pratiques demeurent pertinentes pour notre étude, tant d'un point de vue scientifique que pour le changement social envisagé à Kribi avec le développement du complexe industrialo-portuaire.

Par ailleurs, la conclusion de ce chapitre marque également la fin de la première partie de notre étude, qui a servi à justifier scientifiquement et théoriquement notre recherche. Les prochaines pages se concentreront sur la deuxième partie de cette thèse, qui correspond à la phase pratique de notre étude.

PARTIE II : CADRE D’EVALUATION DU DEVELOPPEMENT URBAIN DURABLE A KRIBI EN LIEN AVEC LE COMPLEXE INDUSTRIALO-PORTUAIRE

Chapitre 4 : Méthodologie de la recherche

Chapitre 5 : Présentation des résultats de terrain

Chapitre 6 : Tests d’hypothèses, interprétation et discussion

CHAPITRE 4 : METHODOLOGIE DE L'ETUDE

La méthode est : « la procédure logique d'une science, c'est-à-dire l'ensemble des pratiques particulières qu'elle met en œuvre pour que le cheminement de ses démonstrations et de ses théorisations soit clair, évident et irréfutable » (Aktouf, 1987, p.27). Ainsi, les méthodes et techniques adoptées par le chercheur dans un travail de recherche doivent être les plus adéquates pour rendre compte de l'objet de la recherche et permettre au chercheur d'atteindre les buts qu'il s'est fixés en termes d'aboutissement de son travail. Par ailleurs, Il est important que les choix méthodologiques fassent l'objet de justifications et d'argumentations pertinentes de la part du chercheur. Le présent chapitre ne déroge pas à cette règle. Il s'intéresse principalement aux méthodes, techniques et outils mobilisés pour mener à bien cette étude. Nous présenterons et justifierons tour à tour le type de recherche effectué, les outils et méthodes de collecte et d'analyse, population et échantillonnage, le site de l'étude et ses caractéristiques, les difficultés et limites des enquêtes de terrain. Mais avant, nous essayerons en quelques mots de parler de la recherche quant à notre champ disciplinaire : l'action communautaire.

4.1. La recherche en action communautaire

Toute communauté, quelle que soit sa situation géographique, économique, culturelle, a ses propres préoccupations, ses propres problèmes. S'il est vrai que les problèmes varient d'une communauté à l'autre, la nécessité d'y faire face reste la même. L'action communautaire se présente alors comme un moyen de régler les problèmes d'une communauté. C'est un processus où les gens qui ont un problème commun travaillent ensemble pour le résoudre. Autrement dit, l'action communautaire s'intéresse à la résolution de problèmes collectifs au sein d'une communauté définie (locale, régionale, nationale ; d'intérêts ; d'identités). Son but est d'apporter une solution collective et unifiée à un problème et/ou besoin commun. Bien entendu, c'est la communauté qui a le contrôle sur les changements à apporter.

Ainsi, le rôle du professionnel en action communautaire est d'apporter un soutien organisationnel et technique à la communauté. En ce sens, la recherche se présente comme un préalable essentiel pour que l'intervenant-chercheur communautaire explore au mieux la problématique posée afin de permettre à la communauté identifiée d'accéder au changement souhaité. En d'autres termes, la recherche en action communautaire est un outil utile, qui sert à enquêter et à découvrir. Elle peut mettre en lumière des problèmes et des préoccupations. Elle peut

soutenir et justifier l'action, montrer comment concevoir des solutions. Avant l'action, avant la mise en œuvre ou la modification des activités de développement dans une communauté quelconque, il est primordial d'acquérir une connaissance assez claire des problématiques de ladite communauté. Dans cette logique, la recherche en action communautaire aide donc :

À documenter des problématiques sociales et devient un précieux soutien à l'action ; elle est aussi un élément indispensable de toute évaluation de pratique. [...] Cette activité est utile et nécessaire à bien des égards, notamment pour mieux connaître les problèmes, les besoins et le dynamisme d'une communauté locale [...]. Elle permet aussi de définir et d'analyser les problèmes et les besoins d'une population en particulier - communauté d'identité ou communauté d'intérêts - et de mesurer l'ampleur et les manifestations d'un problème social au sein d'une communauté locale. (Mayer, Lamoureux & Panet-Raymond, 2008, p.193).

La recherche « [...] communautaire est avant tout une démarche de collaboration. Chercheurs et acteurs communautaires font ensemble une recherche guidée par les besoins des groupes concernés et visant la transformation sociale » (Demange et al., 2012, p.18). Il ne s'agit pas de recherche au sens traditionnel. Mais ici, le but de la recherche est de collecter et d'analyser des informations sur un sujet précis pour déboucher sur des actions spécifiques dans le domaine social (Mayer, Lamoureux & Panet-Raymond, 2008). En fait, l'activité de recherche dans le champ communautaire est essentiellement orientée vers l'action (Demange et al., 2012). Elle puise en partie ses sources dans la psychologie sociale (notamment dans les premières « recherche-action » menées par Kurt Lewin en 1940 aux USA, et dans les « recherches participatives » entreprises au Nord et au Sud dans les années 1970) et s'inscrit dans la continuité des principes de la démarche communautaire (Morin, Terrade & Préau, 2012).

Il est aussi important de mentionner que la recherche communautaire emprunte aux méthodes de recherche en sciences sociales, humaines, éducatives, ainsi qu'à des disciplines telles que la psychologie communautaire. Cette dernière examine les individus dans leur milieu social et

encourage la promotion de la justice sociale et le développement communautaire en s'appuyant sur la participation des acteurs communautaires (Rappaport, 1987).

La démarche communautaire se base généralement sur les besoins de la communauté et tente d'apporter une réponse en combinant approche scientifique et action (Demange, Henry & Préau, 2012). Elle vise ainsi l'action et le changement social en plus de la production des savoirs, étant au service à la fois de la recherche et de la population. Ainsi, elle est simultanément une production scientifique et un instrument pratique (Petras & Porpora, 1993). Par conséquent, elle poursuit deux visées à la fois :

- Une visée scientifique avec pour ambition de favoriser le développement des connaissances par l'accès à de nouvelles informations et à différentes analyses. En d'autres termes, la recherche permet de découvrir, comprendre, expliquer et réfléchir sur la société et son fonctionnement. Tout travail de recherche est chargée d'une partie fondamentale qui vise à faire avancer les connaissances. Cette contribution à la littérature grise est particulièrement importante pour les groupes minoritaires, pour qui les connaissances existantes ne sont pas pertinentes et font l'objet d'approches, de concepts et de méthodes de recherche spécifiques.
- Une visée de changement social qui cherche à renforcer la capacité des communautés participantes et à traduire les résultats de la recherche en action. La recherche basée sur l'action a des avantages sociaux plus visibles et une application immédiate. Son « utilité » n'est que plus ou moins direct et plus ou moins visible. Les participants de la communauté trouvent la recherche encore plus utile lorsqu'elle est orientée vers l'action.

La recherche en action communautaire gagnerait donc à être liée aux principales questions de l'éducation/formation, l'information/vulgarisation et surtout de l'intervention communautaire. Cependant, il convient de préciser qu'il ne faut pas se fier aveuglément à la recherche pour fournir des préconisations immédiatement applicables à l'action ; la connaissance ne donne pas de sens à l'action, mais ne peut que l'éclairer. Dans cette ligne de pensée, Bekelynck (2011) écrit : « La mise en place de programmes concrets, à la suite des projets de recherche, n'est pourtant pas systématique » (p.29).

Des chercheurs (Israel et al., 1998, 2001 ; Minkler, 2005) en recherche communautaire ont identifié quelques principes liés à ce type de recherche. Ces principes impliquent que la recherche communautaire :

- Se fait avec la communauté reconnue comme unité identitaire ;
- S'appuie sur les forces et les ressources de cette communauté ;
- S'appuie sur un partenariat équilibré ;
- Intègre savoirs et actions pour que chaque partenaire en tire des avantages
- Favorise un renforcement des capacités entre partenaires ;
- Traite des problèmes considérés comme prioritaires pour la communauté identifiée
- Implique un processus cyclique et itératif ;
- Partage et communique les résultats et les connaissances acquises avec tous les acteurs impliqués ;
- Suscite un engagement axé sur la durabilité de tous.

Dans les écrits portant sur la recherche communautaire, il est enseigné que le choix de la question de recherche doit refléter les préoccupations et les besoins réels qui s'expriment au sein de la communauté ciblée par la recherche et être une réponse aux sollicitations de cette communauté : « la recherche est alors plus accessible, plus responsable et plus utile » (Bekelynck, 2011). Alors, il est important que les chercheurs en action communautaire accordent un intérêt particulier à la manière dont la communauté perçoit le problème identifié, s'assurent que la question s'attaque à une préoccupation pertinente pour la communauté et vérifient que cette communauté est pleinement disposée à une intervention exogène (Minkler, 2005). De ce point de vue, il est on ne peut plus évident que le processus doit autant être important que le but ultime, la participation et les initiatives de la communauté dans cette démarche de recherche favorisant ainsi l'acquisition des compétences nécessaires pour l'implémentation des projets pertinents (Bekelynck, 2011). De plus, cette approche doit créer une « synergie du partenariat » (Minkler, 2005) c'est-à-dire travailler en concertation et en collaboration sur la base des divergences de chaque acteur afin de faire face à une préoccupation commune, dans un ensemble « de synergies et d'intérêts organisés » (Mérini & De Peretti, 2002). La recherche doit être menée dans un processus « d'humilité culturelle » (Bekelynck, 2011) ayant l'avantage de faire reconnaître au chercheur en action communautaire ses limites quant à la compréhension complète d'une culture autre que la sienne. Ainsi, les concepts centraux de « partage » et de « réciprocité » se retrouvent

à différents niveaux de connaissance, de pouvoir et de résultats (Israel et al., 1998 et 2001 ; Flicker & Savan, 2006 ; Flicker, 2009 ; Minkler, 2005 ; Harris, 2006 ; Cook, 2008).

❖ Des avantages de la recherche communautaire

La recherche communautaire constitue un intérêt pertinent en donnant accès aux individus qui visitent les milieux d'intervention des organismes communautaires et des associations (Demange, Henry & Préau, 2011). Il s'agit souvent de groupes minoritaires particulièrement vulnérables mais difficiles à atteindre. Les organismes communautaires approfondissent leurs connaissances sur ces groupes défavorisés et ouvrent des territoires et objets de recherche sous-investis. Par ailleurs, trois niveaux d'avantages, entre autres, sont généralement présentés par ses défenseurs.

Le premier niveau exige la qualité de la recherche. En effet, la coopération de participants ayant des connaissances, des compétences et des sensibilités différentes améliore à la fois la qualité et la validité des études basées sur la théorie et des connaissances plus empiriques, ainsi qu'une interprétation plus significative et pertinente des résultats. Pour le deuxième niveau, la recherche communautaire encourage aussi bien la réflexion des chercheurs sur leurs rôles personnels que la production des savoirs et des compétences pour les membres de la communauté, ce qui accroît leur propre pouvoir et expertise et réduit leur marginalisation. En outre, la relation entre chercheurs et participants évolue, comblant les clivages culturels et surmontant les malentendus historiques entre les parties prenantes. Dans le troisième niveau, la recherche devient encore plus pertinente, permettant le développement de programmes d'intervention qui répondent mieux aux besoins des communautés. Les partenaires communautaires peuvent aussi y trouver de nouveaux financements et emplois. La recherche communautaire aide à identifier les questions de recherche qui reflètent les difficultés et les problèmes réels de santé de la communauté, facilite la sélection des participants, améliore la capacité d'avoir un consentement éclairé, ainsi que la pertinence et la validité des méthodes sélectionnées, l'interprétation des résultats et la cohérence des interventions avec une augmentation de la probabilité de succès (Israël & al., 1998 ; Minkler, 2005). Selon une étude menée par des chercheurs communautaires au Canada, cette approche permettrait d'atteindre trois objectifs spécifiques mieux que l'approche traditionnelle : renforcement des capacités communautaires, planification de projets futurs et relations amicales entre partenaires (Flicker & Savan, 2006).

❖ Des critiques de la recherche communautaire

Par ailleurs, la recherche communautaire, qui se revendique comme une nouvelle méthode de recherche et qui se différencie des approches traditionnelles par l'intégration des deux variables « participation » et « action », est confrontée à une question récurrente dans la famille de la recherche-action, à savoir : « est-ce qu'une recherche intégrant l'action répond toujours aux critères de la recherche ? » « Est-ce que ses théories produites ont toujours une portée scientifique ? » (Savan, 1988). Un vieux débat met en opposition les auteurs qui estiment que la recherche-action comme approche « politique » change complètement la nature de la recherche ainsi que le statut des théories générées, conduisant à une « rupture épistémologique » (Barbier, 1996), et ces autres auteurs qui estiment que la recherche-action s'inscrit dans un développement plus général des connaissances scientifiques, et s'ouvre à de nouvelles méthodes (Liu, 1997). Alors, la division inspirée de Weber entre l'éthique du chercheur et celle du politique est-elle toujours valable ou à dépasser ? La validité de la recherche est donc une « question limite » qui se pose continuellement dans le cadre universitaire et qui ne peut jamais être entièrement évitée ni entièrement résolue, devenant une « obsession fertile » (Minkler & Wallerstein, 2003).

Si la question de changer la nature de la recherche en étendant son contrôle à d'autres acteurs et en incorporant de nouvelles finalités n'est pas nouvelle, l'émergence de la recherche communautaire en réactualise ses débats. Certains remettent en question la compatibilité entre l'implication communautaire dans la recherche et le maintien de la rigueur scientifique. Selon Allison et Rootman (1996), la question de la rigueur scientifique dans le cadre de la recherche collaborative ne se pose pas sur le plan du choix des devis quantitatifs ou qualitatifs, mais au niveau de l'effet de la participation communautaire sur le contrôle du processus dans tous ses aspects (conceptualisation, modèle, mise en œuvre, analyse et interprétation) et sur l'absence ou non de rigueur. Selon ces auteurs, l'implication communautaire ne conduit pas nécessairement à la disparition de la rigueur scientifique, mais demande plus de temps, de patience et de compétences pour négocier avec différents partenaires. La rigueur scientifique demande donc une grande vigilance et doit rester primordiale pour ne pas être altérée.

Toutefois, les critiques adressées à l'endroit de la recherche communautaire n'altèrent en rien sa qualité, sa pertinence, son originalité, bref, sa scientificité. C'est une recherche qui

contribue à la fois au changement social et à l'essor de la connaissance scientifique. Le chercheur devra s'armer de méthodes et techniques rigoureuses pour y parvenir.

Finalement, nous tenons à préciser que la recherche communautaire peut être envisagée sous deux principales formes :

- Des études communautaires liées au changement social immédiat. Ces formes visent directement l'intervention avec et auprès des populations concernées. Leur objet est de changer les pratiques existantes ou à créer de nouvelles pratiques en convoquant les compétences des communautés.

- Des études portant sur les changements sociaux ultérieurs. Celles-ci visent l'explication ou la compréhension des déterminants des pratiques actuelles (contexte socio-politique, facteurs psychosociaux, etc.). Des interventions peuvent être entreprises lorsque les résultats de l'étude sont connus.

Notre recherche se rapproche des deux formes, même si l'emphase tend à être mise sur la seconde forme. Le problème social qui nous intéresse principalement dans le cadre de la présente recherche est la question du développement urbain durable de Kribi à l'aune du complexe industriel portuaire. L'objectif est de l'examiner afin de proposer une approche en action communautaire capable d'optimiser le développement de cette ville côtière.

Après cette attention sur les généralités de la recherche communautaire, les sections qui suivent présentent le type de recherche et les aspects méthodologiques retenus.

4.2. Type de recherche

Plusieurs éléments sont sous-jacents au choix d'une approche de recherche. A part ceux « relatifs à la problématique, la nature de la question ou des objectifs de recherche, d'autres contribuent de façon plus ou moins implicite à ce choix, tels le contexte professionnel et les intérêts de l'intervenant-chercheur associés à ce contexte » (Pinard, Potvin & Rousseau, 2004, p. 60). Indéniablement, le champ disciplinaire et/ou le cadre socioprofessionnel dans lequel évolue un chercheur ou un intervenant conditionne les choix aussi bien sous l'angle de l'action qu'à celle de la recherche. Notons au même moment que si le cadre professionnel influence les choix du chercheur, la position épistémologique de ce dernier joue également un rôle important. C'est

sûrement ce que pense (Rousseau,1996) lorsqu'il soutient qu'une approche de recherche se fonde sur une démarche qui correspond à ce que le chercheur considère juste dans son rapport à la réalité.

Dans notre contexte, en termes d'options théoriques et d'objectifs réalisables, le type de recherche le plus approprié est celui qui combine à la fois des stratégies quantitatives et qualitatives de collecte, d'analyse et d'interprétation de données : notre recherche est de type mixte. Ce type de recherche porte plusieurs noms : « recherche mixte » (Thomas, 2003), « recherche intégrative » (Johnson & Onwuegbuzie, 2004), « recherche multi-méthodes » (Hunter & Brewer, 2003 ; Morse, 2003), « opérationnalisme multiple » (Campbell & Fisk, 1959), « triangulation de méthodes » (Denzin, 2012 ; Jick, 1979). En termes de définition, la méthode mixte ou triangulation peut être comprise comme « l'emploi d'une combinaison de méthodes et de perspectives permettant de tirer des conclusions valables à propos d'un même phénomène » (Fortin, 1996, p.318). Ivankova, Creswell et Stick (2006, p.3) présentent les méthodes mixtes comme « une procédure pour collecter, analyser et mélanger ou intégrer des données qualitatives et quantitatives (dérivées de méthodes) à un certain stade du processus de recherche dans une même étude dans le but de mieux comprendre le problème de la recherche ». Il s'agit d'un type de recherche qui combine des éléments de recherche qualitative et quantitative avec « l'objectif général d'assurer l'ampleur et la profondeur de la compréhension et de la corroboration » (Johnson et al., 2007, p.123).

Par ailleurs, jusqu'à une certaine époque, il n'était pas rare de rencontrer des chercheurs (Smith & Heshusius,1986 ; Firestone, 1987 ; Guba & Lincoln, 1994) qui étaient contre l'usage des méthodes mixtes où des données quantitatives sont combinées avec des données qualitative. Ces auteurs proposent d'utiliser une approche quantitative ou qualitative pour mieux appréhender le problème à étudier. Selon Rousseau (2000) cité par Pinard, Potvin et Rousseau (2004, p. 60), la réticence à utiliser les méthodes mixtes repose en grande partie sur l'affirmation selon laquelle : « une méthodologie mixte en recherche réunit des stratégies de collecte et de traitement de données qui reposent sur une définition différente de ce qui objet de recherche et n'épousent pas une même logique ».

Or, dernièrement, certains chercheurs (Behrens & Smith, 1996 ; Rousseau, 1997 ; Karsenti & Savoie-Zajc, 2000) se sont intéressés à la recherche mixte, en ramenant la question de la mixité au centre des débats. En effet, l'importance des résultats de cette approche indique qu'un grand intérêt doit être porté sur la recherche mixte parmi les types de recherche (Ngnoulayé, 2010). Nous

pensons que l'intérêt d'une recherche mixte réside dans le fait qu'elle permet d'aller au-delà des chiffres et de recourir au discours. D'ailleurs, Karsenti et Savoie-Zajc (2000, p.132) soulignent que :

[...] ces méthodologies sont de plus en plus souvent abordées non pas sous l'angle de leurs différences, mais sous celui des complémentarités qu'elles peuvent apporter à la recherche. Une vision pratique de la recherche est en train de s'instaurer par laquelle le chercheur met en œuvre diverses méthodes de travail empruntées à l'une ou l'autre des méthodologies afin d'effectuer une recherche la plus utile et la plus instructive possible (p.132).

En effet, il est difficile, voire hasardeux, de pouvoir parler de quantitatif ou de qualitatif pur. Aussi, chaque méthode a ses avantages et ses limites et par ricochet les limites de l'une sont dans les avantages de l'autre. Dans cette veine, Gérard arrive à la conclusion que « Loin de s'opposer, les approches qualitatives et quantitatives se complètent. Il nous faut donc les combiner » (1998, p.7). L'approche mixte rend la recherche plus complète car l'explication ou la compréhension du phénomène à l'étude ne saurait se faire de manière pertinente si l'on se limite à un seul instrument (quantitatif ou qualitatif) de collecte. Par exemple, le questionnaire qui est l'instrument de collecte par excellence dans les enquêtes quantitatives comporte le plus souvent une série de questions fermées. Il ne permet pas d'avoir tout à fait le point de vue du répondant car ne laissant pas une grande marge aux répondants de s'exprimer sur la question. En effet, comme le précise Noubissie, « le questionnaire restreint considérablement le choix des réponses » (2010, p.156).

De son côté, la recherche qualitative pose le plus souvent un problème majeur qui est la représentativité car l'échantillon relativement très réduit par rapport à la population cible. C'est donc dans le souci de contourner les limites de l'approche quantitative et de l'approche qualitative que nous avons voulu associer les deux méthodes. C'est d'ailleurs dans ce sens que Mvessomba fait remarquer que : « les deux méthodes sont complémentaires et une bonne approche méthodologique doit être fondée sur leur combinaison » (2013, p.33). Dans la même logique, Boudreault (2004) dit bien qu'une approche mixte de recherche permet une compréhension assez

fine des problématiques en étude et une meilleure synthèse des résultats. Tout comme pour Fielding et Schreier (2001), les approches mixtes impliquent plus souvent plusieurs étapes, certaines qualitatives, d'autres quantitatives ; mais tous sont également nécessaires pour atteindre l'objectif de la démarche (Fielding & Schreier, 2001). Dès lors, une démarche de recherche essentiellement quantitative nous priverait d'informations sur des éléments qui sont importants dans la compréhension des logiques d'acteurs (autorités portuaires et autorités urbaines, organisations communautaires, les résidents de Kribi) en œuvre à Kribi à l'ère du complexe industrialo-portuaire. L'analyse qualitative est également nécessaire pour augmenter la complétude et la qualité de notre recherche. In fine, l'option méthode mixte permet de combiner des analyses qualitatives avec des analyses quantitatives pour la triangulation de certains résultats. Ainsi, le choix d'une méthodologie mixte semble non seulement plus approprié aux différents objectifs spécifiques que nous voulons atteindre, mais nous donne également l'opportunité d'enrichir et de renforcer notre étude.

4.2.1 Le caractère quantitatif de l'étude

Le quantitatif se définit par des mesures où, contrairement au qualitatif, les nombres importent et se prêtent à des fonctions mathématiques et statistiques. La recherche quantitative produit des données sous forme numériques ou des informations susceptibles d'être converties en nombres. Elle sert le plus souvent à prouver ou démontrer des faits en quantifiant un phénomène.

Dès lors, la dimension quantitative de notre étude nous permet de tester statistiquement nos hypothèses. Elle nous amène, à partir des tests statistiques, à déterminer la relation de dépendance ou non entre le complexe industrialo portuaire en tant que projet structurant et la question du développement urbain durable de Kribi.

4.2.2. Le volet qualitatif de la recherche

Le qualitatif est parfois défini en référence ou en opposition au quantitatif. Mais, « en réalité, il n'y a pas opposition mais complémentarité entre les deux » (Aubin-Auger & al., 2008, p.143). Dans le contexte de notre recherche, l'approche qualitative nous permet d'aller plus en profondeur quant à l'objet d'étude en recueillant des données documentaires et verbales. Il s'agit dans une logique de compréhension et d'explication d'appréhender les opinions et les logiques des principaux acteurs (responsables portuaires, autorités urbaines, les mouvements communautaires

et/ou de la société civile) en jeu dans l'arène du développement urbain durable de Kribi au moment où la ville accueille un important projet structurant (le complexe industrielo portuaire). Aussi, les fouilles documentaires sous-jacentes à ce travail se situent dans la perspective qualitative de l'étude.

Notons également que le volet qualitatif de ce travail se fonde essentiellement sur les réponses aux questions lors des entrevues exploratoires et à la recherche documentaire d'une part et d'autre part lors des entrevues de collecte proprement dites.

4.3. Rappel de l'objet d'étude

La recherche porte sur la problématique du développement urbain durable en rapport avec l'avènement des infrastructures structurantes dans les villes des pays en développement. Notre champ de recherche se concentre particulièrement sur la ville de Kribi au Cameroun. Plus spécifiquement, la recherche s'emploie à examiner la question du développement urbain durable à Kribi au moment où cette cité balnéaire abrite dans son territoire un complexe industrielo portuaire en tant que projet structurant. La question du développement urbain constitue, en effet, une préoccupation essentielle en action communautaire. Car si l'intervention communautaire vise la résolution des problèmes identifiés comme communs à un groupe ou à une collectivité, la ville et la problématique de son développement se situe bien dans ce contexte.

D'ailleurs, la pratique de l'action communautaire s'appuie sur quatre approches : « approche de l'action sociale ou sociopolitique » ; « approche du développement local » ; « approche socio-institutionnelle » ; et « approche sociocommunautaire » (Bourque et al., 2007). Dans le sillage de cette étude, nous souscrivons à l'approche du développement local. Le local étant confondu au territorial, au communautaire et par ricochet à l'urbain (ville).

Il faut dire que le développement urbain durable renvoie, à notre sens, à une démarche élaborée localement avec l'ensemble des acteurs locaux visant à améliorer durablement la qualité de vie de personnes et du territoire dans lequel elles vivent. Ce concept peut être vu comme une variante de la notion de développement durable, qui vise à intégrer les dimensions économiques, environnementales et sociales en zone urbaine (Veyret & Le Goix, 2011). À ces trois dimensions, s'ajoute celle de la gouvernance. C'est un concept, qui depuis plus d'une vingtaine d'années, est inscrit à l'agenda des institutions et des scientifiques (Fortin, 2005). Dès lors, la démarche censée

à aboutir à une mise œuvre du développement durable en milieu urbain doit alors intégrer harmonieusement ces composantes économique, sociale, politique et environnementale.

Il faut dire que l'objet de cette étude émerge dans un contexte particulier. En effet, les pays de l'Afrique subsaharienne se sont lancés, depuis le début du millénaire à une course effrénée vers le développement et l'émergence en privilégiant la transformation de leurs agglomérations. Le Cameroun souscrit à cette logique en adoptant un développement de type infrastructurel basé sur les projets structurants. Les villes du pays représentent la cible favorite de la mise en œuvre de ces grands équipements. Et Kribi est l'une des villes camerounaises les plus prisées par cette politique de transformation infrastructurelle. Elle abrite d'ailleurs le complexe industrialo portuaire qui est la plus grande réalisation du pays en termes de projets structurants. Mais déjà, cet aménagement portuaire suscite des interrogations quant à son apport au développement de sa zone d'influence directe. La ville et ses populations sont confrontées à des préoccupations économiques, sociales, environnementales et de gouvernance. De nombreuses recherches (Kuaté & Assongmo, 2002 ; Nsegbe, 2012 ; Boupda, 2014 ; Mbevo Fendoung, Voundi & Tsopbeng, 2018, Saha & Tchindjang, 2019 ; Nkwemoh, 2019 ; Mbaha & Ba'ana Etoundi, 2021 ; etc.) menées sur les questions de développement de Kribi posent que les infrastructures de divers ordres implantées dans cette localité entraînent avec elles une dynamique urbaine peu maîtrisée, sous-tendue par la présence des acteurs aux logiques divergentes. Ce qui justifie le besoin d'une planification intégrée et concertée de la ligne de développement que doit suivre cette ville au moment où elle accueille les grands projets d'infrastructure.

Cette thèse permet donc de comprendre que certains échecs de développement au niveau des collectivités locales en lien avec l'avènement des infrastructures sont souvent dus à une mauvaise politique liée à la faible implication des parties prenantes. L'action de développement est meilleure quand elle est initiée à l'échelle communautaire et co-construite et surtout en prenant en considération les facteurs de durabilité. Les niveaux régional et national se chargeant de la coordination et de l'implémentation.

4.5. Rappel des questions de recherche

Notre problématique soulève une interrogation principale à savoir : Quel est l'impact du complexe industrialo-portuaire en tant que projet structurant sur le développement urbain durable de la ville de Kribi ?

Autour de cette question principale de recherche gravitent quatre questions spécifiques :

QS1 : Quel est l'apport économique du complexe industrialo portuaire en tant que projet structurant sur le développement urbain durable de la ville de Kribi ?

QS2 : Quel est l'impact social du complexe industrialo portuaire en tant que projet structurant sur le développement urbain durable de la ville de Kribi ?

QS 3 : Quelle est l'incidence environnementale de l'aménagement du complexe industrialo-portuaire en tant que projet structurant sur le développement urbain durable de la ville de Kribi ?

QS 4 : Comment le processus de gouvernance autour de l'exploitation du complexe industrialo-portuaire en tant que projet structurant influence-t-il le développement urbain durable de la ville de Kribi ?

Pour tenter de répondre à la question principale de notre recherche et à ses questions spécifiques, nous avons formulé une hypothèse générale à laquelle sont associées des hypothèses secondaires. La section qui suit s'attèle à la présentation de ces hypothèses et des variables en relation dans le cadre de cette recherche.

4.6. Hypothèses et variables de l'étude

Rappelons que l'hypothèse générale de notre travail pose que l'implantation du complexe industrialo-portuaire de Kribi en tant que projet structurant a un impact positif sur le développement urbain durable de la ville de Kribi. Cette hypothèse générale met en relation deux principales variables : une variable indépendante et une variable dépendante. Pour rappel, la variable dépendante ou variable de type B constitue la variable étudiée. C'est principalement sur elle que porte la recherche. Elle est « l'effet » qui dépend de la manipulation d'une autre variable « cause ». La variable indépendante ou variable de type A quant à elle est la variable « cause » qui agit sur la variable étudiée. Elle est généralement manipulée par l'expérimentateur ou le chercheur pour étudier son rôle dans les variations de la variable dépendante. De cette suite, le complexe industrialo portuaire en tant que projet structurant est la variable indépendante de l'étude ; le développement urbain durable de la ville de Kribi est la variable dépendante de notre recherche.

A la suite de la présentation de l'hypothèse générale et ses variables (VI et VD), il est nécessaire d'éclater notre hypothèse générale en plusieurs sous-hypothèses de travail qui sont plus opérationnelles. Au regard de notre préoccupation de recherche, nous abordons notre hypothèse générale à partir de quatre aspects constituant l'arène du développement durable en milieu urbain et représentant les enjeux communs de l'infrastructure portuaire et de la ville : 1-Les enjeux de la gouvernance ; 2-les processus économiques ; 3- la dimension sociale ; 4-la dimension environnementale. Leur choix émane de l'analyse de contenu de littérature (Emelianoff, 2007 ; Veyret & Le Goix, 2011 ; Peyric, 2014 ; Jugie, 2017 ; Mercier & Bourque, 2012 ; Fayolle & Tanguay, 2011 ; etc.). Précisons que ces quatre dimensions constituent les sous-variables à partir desquelles nous formulons nos sous-hypothèses de recherche. Ces hypothèses sont :

HR1 : Le complexe industrialo-portuaire en tant que projet structurant a un apport économique important sur le développement urbain durable de la ville de Kribi.

HR2 : Le complexe industrialo-portuaire en tant que projet structurant a un impact social positif sur le développement urbain durable de la ville de Kribi.

HR3 : La mise en exploitation du complexe industrialo-portuaire en tant que projet structurant a une incidence environnementale positive sur le développement urbain durable de la ville de Kribi.

HR4 : Le processus de gouvernance autour de l'exploitation du complexe industrialo-portuaire en tant que projet structurant joue un rôle clé dans la maximisation des bénéfices de l'infrastructure sur le développement urbain durable de la ville de Kribi.

Représentant les enjeux communs entre le complexe industrialo portuaire et la ville, elles font offices de modalités aussi bien pour la variable indépendante que pour la variable dépendante. Chacune des quatre thématiques se subdivise en modalités (qui nous permettront de concevoir nos outils de collecte) comme le présente le tableau synoptique suivant :

Tableau 3

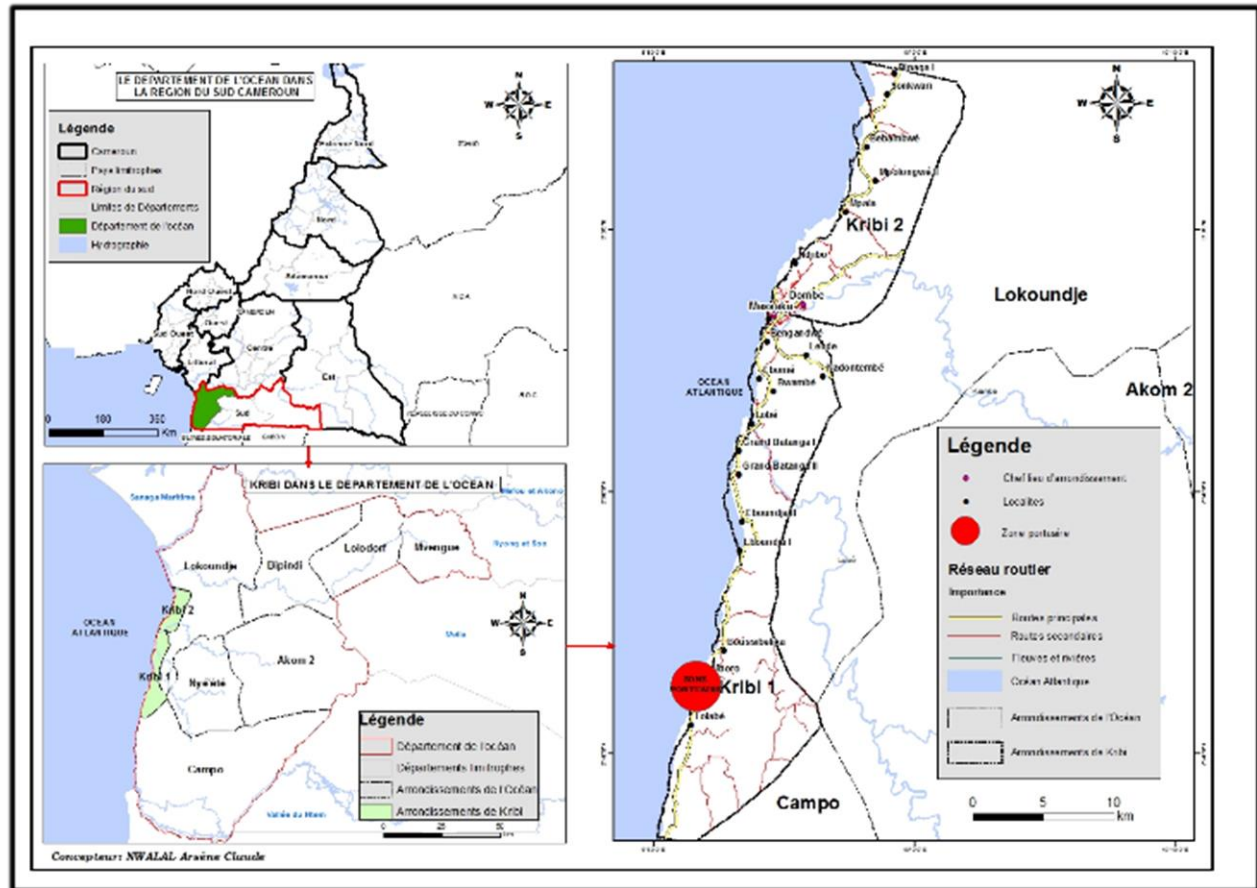
Récapitulatif des hypothèses, modalités et indicateurs

Hypothèse générale	Hypothèses de recherche	Modalités	Indicateurs
L'implantation du complexe industrialo-portuaire de Kribi en tant que projet structurant a un impact positif sur le développement urbain durable de la ville de Kribi.	HR1 : Le complexe industrialo-portuaire en tant que projet structurant a un apport économique important sur le développement urbain durable de la ville de Kribi.	aspect économique	- Développement territorial, - Favoriser et renforcer l'économie locale, - Booster l'activité commerciale - Création d'emploi, - Évolution du PIB de la ville
	HR2 : Le complexe industrialo-portuaire en tant que projet structurant a un impact social positif sur le développement urbain durable de la ville de Kribi.	Aspect social	- Qualité de vie, - Lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale, - Accès aux services et équipements de qualité, - Accès à l'emploi, santé, éducation, - Cadre de vie
	HR3 : la mise en exploitation du complexe industrialo-portuaire en tant que projet structurant a une incidence environnementale positive sur le développement urbain durable de la ville de Kribi.	Aspect environnemental	- Protection de la biodiversité, - Changement climatique, - Préservation de la santé des milieux naturels, - Gestion énergétique - Préservation des ressources, gestion durable de l'environnement
	HR4 : Le processus de gouvernance autour de l'exploitation du complexe industrialo portuaire en tant que projet structurant joue un rôle clé dans la maximisation des bénéfices de l'infrastructure sur le développement urbain durable de la ville de Kribi.	Gouvernance	- Processus décisionnels, - Collaboration, - Décentralisation - Participation,

4.7. Le terrain de recherche : Kribi

Figure 10

Carte administrative de la ville de Kribi



Source : Nwalal (2017)

Peuplée d'environ 120 000 âmes (Mbaha & Ba'ana Etoundi, 2021), Kribi est une ville littorale moyenne du Sud Cameroun qui s'est développée au fond du golfe de guinée, sur la côte atlantique sud du Cameroun entre 2° 56' et 3° 02' de latitude Nord et 9°54' et 9°57' de longitude Est. La superficie de cette région est de 20,220 km² soit 4,35% de la superficie du pays (Boupda, 2014). Ville touristique, portuaire et de plus en plus ville industrielle, Kribi se place aujourd'hui en véritable pôle de développement du Cameroun. Cette cité balnéaire est située à 281 km de la ville de Yaoundé et à 165 km de la ville de Douala. C'est la capitale du département de l'océan dans la région du sud. Cette cité touristique est également le terminus de

l'oléoduc entre le Tchad et le Cameroun qui transporte le pétrole brut venant des champs pétrolifères du sud du Tchad dans la région de Doba notamment.

Historiquement et culturellement, les premiers missionnaires et commerçants allemands ont fait leur arrivée à Kribi vers 1889, marquant ainsi le début de l'urbanisation de la ville. Cette implantation a été rendue possible par la signature du traité germano-douala en juillet 1884, autorisant l'installation des Allemands au Cameroun. Kribi, en tant que porte d'entrée vers l'intérieur du pays, a bénéficié d'une organisation administrative précoce, devenant l'une des premières villes camerounaises à être ainsi structurée. La côte kribienne a rapidement pris une dimension commerciale, les Allemands échangeant divers produits tels que le sel, l'indigo, l'ivoire et le caoutchouc.

Par ailleurs, après la première guerre mondiale à l'issue de laquelle l'Allemagne a été vaincue, Kribi fut placée sous protectorat français. Deux grandes périodes caractérisent ce protectorat : 1) de 1916 à 1920, il s'agit de la période de reconnaissance encore connue sous l'appellation de « période de l'occupation militaire » (CUK, 2014) ; 2) de 1920 à 1928, sous l'administration des civils, c'est la période de réalisation. En fait, c'est la période de développement des cultures d'exportation, notamment la culture du cacao.

Le nom « Kribi », viendrait de l'appellation « Kikiribi » (qui signifierait petit bonhomme). En effet, « Kikiribi » serait le surnom donné vers le 17ème siècle par des marins portugais à un indigène local, un nain gros, bancal et poilu. Ce natif aurait plus tard adopté ce nom, avant de le transmettre à sa famille puis à tous les autres habitants du Lohove. Ce nom est donc devenu Kribi. Outre les premiers occupants de la région et les pygmées qui y vivent aujourd'hui dans de petits villages forestiers, la population originelle de la ville se compose de deux ethnies principales : les Batanga et les Mabi. Ville cosmopolite, on y trouve également les Iyassa ou Ndoe, Mvae, les Bassa, les Ewondo, les Bulu, les Ngoumba et Fang, tous originaires du département de l'océan. Ils vivent en paix avec les ressortissants des autres régions du Cameroun.

A noter aussi que l'histoire de la ville de Kribi est marquée par la résistance farouche que les Batanga ont opposée aux Allemands sous la houlette de leur chef, le Roi Madola. Cette résistance explique sans doute leur expulsion en 1914 pour deux ans d'exil sur les pentes du Mont Cameroun dans l'actuel sud-ouest. C'est seulement 1916 que les Batanga rentrent chez eux après avoir été massacrés entre les bombardements alliés et les contre-attaques allemandes pendant la

Première Guerre mondiale. Ce retour au bercail est commémoré tous les ans depuis plus de 100 ans, par une fête ponctuelle d'un défilé carnavalesque à travers les artères de ville.

Sur le plan physique, la côte Kribienne est constituée non seulement de roches sédimentaires, mais aussi de complexes métamorphiques basiques de roches cristallines (gneiss, micaschistes, quartzites, etc.) selon un rapport du MINEPDED (2009). Selon le même rapport, elle s'étend sur une basse plaine côtière, en dessous de 100 mètres. Sa côte est sablonneuse par endroits et le sol est constitué de pierres émiettées et propice à l'agriculture. La partie proche de l'océan Atlantique a l'altitude la plus basse.

Au plan administratif, Kribi est une communauté urbaine divisée en deux arrondissements (Kribi 1^{er} et Kribi 2^e) pour une superficie estimée à 321 Km². La commune de Kribi I^{er} (220 Km²) a pour centre administratif Massaka et se constitue des quartiers et villages qui suivent : Bongandoue, Ebome, Eboundja 1, Eboundja II, Bongahéle, Lende-Dibe, Lolabe, Louma, Lobe, Bwambe, Mbeka'a, Lendi Aviation, Talla, Mboamanga, Mokolo, Massaka, Ngoye administrative, Mpangou, New-Town 1, Petit-Paris, Mokolo, Zaïre. Selon le troisième recensement général de la population et de l'habitat (3e RGPH, 2005), outre la ville et ses quartiers, la commune comprend les villages suivants : Louma, Bongahéle, Eboundja, Bwambé, Lende Aviation, Lende Dibe, Lobé, Lolabé Louma, Mbeka'a, Ebome.

La commune de Kribi II^e (101 Km²) quant à elle a Dombe pour chef-lieu et couvre les quartiers et villages suivants : Mpalla, Bibolo, Bebwambwe I, Bebwambwe II, Bikondo, Mpolongwe I, Dombe, Mpolongwe II, Nziou, Londji I, Ebouyoe, Londji II, Elabe, Bebwambwe I, Ngoye-Wamie, Ngoye-Wamie, Ngoye-Réserve, AfanMabe, NewTown II. Aussi, la commune comprend deux villages qui sont Bikondo et Bilolo (3e RGPH, 2005).

Les limites administratives de Kribi sont les suivantes : à l'Ouest (du nord au sud) par l'océan Atlantique, au nord par l'arrondissement de Lokoundje, au Nord-Est par l'arrondissement de Bipindi, à l'Est par l'arrondissement d'Akom II et le district de Nyeté, au Sud par l'arrondissement de Campo.

Du point de vue touristique, Kribi est avant tout une importante destination balnéaire, qui n'a rien à envier aux autres grandes destinations du monde. De belles plages de sable doré, l'incomparable cascade de la Lobé (Rivière qui se jette dans la mer via les cataractes). Ville cosmopolite entourée de villages pygmées, Kribi est surnommée la Côte d'Azur du Cameroun. Dès l'apogée de ce potentiel naturel, Kribi s'est peu à peu dotée d'une infrastructure touristique

adaptée à tous les budgets. En matière de restauration, ces infrastructures varient des restaurants de quartier spécialisés dans les plats locaux ou nationaux aux restaurants haut de gamme aux standards internationaux. Quant à l'hébergement, il varie des petites auberges discrètes aux grands hôtels 03 étoiles. Sur le plan hydrographique, Kribi est une ville d'eau : eau de pluie, eau de mer et eau de rivière. Il est également vrai que la légende la plus courante dans ce domaine de recherche est liée à l'eau. C'est la légende de « Mami Water ». En effet, une légende fait référence à l'existence de sirènes dans les eaux de ce lieu.

En matière de voirie urbaine, le réseau routier de Kribi est encore fortement influencé par les routes qui relient la ville à ses environs plus ou moins éloignés. Dans le tracé de la ville, ces routes sont triangulaires. La ville de Kribi compte 45 km de routes, dont 19 km sont goudronnés et 26 km ne le sont pas. En termes de services de santé, le district sanitaire de Kribi comprend 11 régions sanitaires : quatre hôpitaux, deux centres médicaux d'arrondissement, cinq centres de santé intégrés, trente-quatre centres de santé et une pharmacie (ONU-Habitat, 2007).

Kribi a l'un des taux (59%) de scolarisation les plus bas de la région sud du Cameroun. La ville compte 19 jardins d'enfants avec 1 525 élèves, 45 écoles élémentaires avec 9 144 élèves. Au niveau associatif, le nombre de nouvelles associations a augmenté depuis la loi relative à la liberté d'association n° 90/053, publiée le 19 décembre 1990. En 2002, 70 associations féminines étaient enregistrées à la délégation départementale de la condition féminine de la Kribi. Les associations de quartier ne sont pas nombreuses. Mais il existe des groupes ethno-géographiques.

Il existe deux grands projets d'infrastructure dans la ville de Kribi : un port en eau profonde et une centrale à gaz. Le projet de port en eau profonde est ce qui nous intéresse pour cette étude. Cette infrastructure importante est située à 35 km de la ville de Kribi dans le territoire de Lolabé et est reliée au réseau de transport national qui la relie à l'intérieur, qui comprend tous les pays d'Afrique centrale et le Nigeria. Il s'inscrit dans un schéma global d'aménagement du complexe industrialo-portuaire pourvu d'une réserve foncière de 26 300 hectares, qui s'étend le long du littoral jusqu'à plus de 30 km de profondeur et 10 km au large.

Présenter la ville de Kribi est essentiel à notre travail. Cela permet, entre autres, d'identifier la réalité de l'environnement dans lequel nous menons notre recherche, ainsi que d'identifier certaines influences susceptibles de modifier le comportement des répondants et d'affecter le sens des réponses.

4.8. Population, échantillonnage et échantillon

Notre dessein sous ce titre est de présenter la population étudiée, la technique d'échantillonnage utilisée et l'échantillon de base. Dans cette phase Il s'agit, en effet, de délimiter le type, le nombre et les caractéristiques des personnes à observer (entretiens, questionnaires, tests, mesures, expérimentations, etc.).

4.8.1. La population

La population se définit communément comme un ensemble d'individus ou d'éléments qui constituent une catégorie particulière du fait qu'ils partagent une ou plusieurs caractéristiques communes servant à les regrouper. Dans le domaine de la recherche scientifique, on parle de population de l'étude. Dans cette logique, toute recherche scientifique s'intéresse indéniablement à une population bien ciblée étant admis que les résultats de la recherche seront mis à la disposition de celle-ci afin de proposer une solution au problème auquel elle est confrontée. Elle désigne, selon Grawitz (1974, p. 38), « un ensemble dont les éléments sont choisis parce qu'ils possèdent tous une même propriété et qu'ils sont de même nature ». Pour Muchielli (1968, p. 16), « la population de l'étude se définit comme un groupe humain concerné par les objectifs de l'étude ». A ce titre, les individus constituant la population de recherche doivent être recrutés sur la base qu'ils sont capables de répondre aux questions du chercheur de manière objective et pertinente afin que ce que le chercheur prétend rechercher puisse être vérifié.

En même temps, il faut préciser qu'au départ le chercheur identifie souvent un public très large ou univers de l'étude (population parente), ensuite essaye de repérer dans ce large univers ceux des individus ou éléments ayant plus ou moins des caractéristiques similaires (population cible) avant de pouvoir déterminer la population accessible. De cette dernière, le chercheur devra sélectionner un nombre précis d'individus (ou d'objets) précis correspondant à des caractéristiques spécifiques afin de constituer un échantillon représentatif. Partant donc de cet aspect, nous distinguons dans cette recherche : la population parente, la population cible et la population accessible.

4.8.1.1. Population parente

Encore appelée population mère (Aktouf, 1987), la population parente s'étend généralement sur une échelle géographique très large. Elle désigne l'ensemble indifférencié des individus ou d'éléments parmi lesquels le chercheur extraira ceux sur qui les observations et/ou

des investigations seront réalisées. Ainsi, dans le cadre de notre recherche nous nous intéressons à la population urbaine du Cameroun dans son ensemble. C'est un très grand effectif, surtout que la population urbaine camerounaise l'emporte largement sur la population dite rurale. Nous nous rendons donc à l'évidence et admettons qu'il est difficile voire impossible pour le chercheur (nous) d'étendre (ce qui serait idéal si la faisabilité était acquise) nos investigations sur l'ensemble des individus vivants en milieu urbain camerounais. Pour ne pas paraître prétentieux, nous avons jugé utile de limiter nos recherches sur l'une des dix régions que compte le Cameroun : nous parlons de la population cible.

4.8.1.2. Population cible

Par comparaison à la population parente, la population cible se situe sur une échelle plus ou moins restreinte. Elle correspond à l'ensemble d'individus sur lesquels les résultats d'une étude peuvent être appliqués. La population cible de cette recherche recense l'ensemble des résidents urbains de la région du Sud (Cameroun).

Mais, une fois encore, nous nous trouvons confronté à un problème lié au grand nombre de personnes correspondant aux caractéristiques (personnes vivant en milieu urbain) que nous recherchons. Ainsi, compte tenu de cette difficulté, nous avons sélectionné une portion accessible de cette population cible.

4.8.1.3. Population accessible

On appelle population accessible, la portion de la population cible dont le chercheur a la possibilité de rencontrer effectivement pour ses observations et enquêtes. En d'autres termes, c'est une tranche de la population cible dont l'accès s'offre aisément au chercheur sans grande ambiguïté. A partir de ce fait, nous pouvons dire que la population accessible dans le contexte de notre travail est constituée des individus vivants en zone urbaine dans le département de l'océan. Ce département a en effet pour chef-lieu la ville côtière de Kribi. C'est précisément sur les individus des deux communes urbaines (Kribi I^{er} et Kribi II^e) qui composent ce territoire urbain qu'est dévolue cette recherche.

Cependant, il convient de relever que Kribi est une ville de plus de 120 000 âmes (Mbaha & Ba'ana Etoundi, 2021). A ce titre, rencontrer toute cette immense population reste difficile. C'est face à cette réalité que la construction d'un échantillon devient incontournable.

4.9. Echantillonnage et échantillon

Il serait en effet idéal d'interroger ou d'observer l'ensemble des éléments ou des individus qui composent la population sur laquelle porte l'étude. Cependant, le chercheur devra faire face à deux principales difficultés : le temps et le coût que cela impose. Ainsi, comme le précise Aktouf (1987), « dans le processus de recherche, il n'est pas possible de faire des mesures ou des observations sur l'ensemble des objets ou des personnes concernées par le sujet ; il est nécessaire d'en extraire un échantillon » (p.72). L'usage scientifique voudrait donc que le chercheur s'intéresse à un sous ensemble de la population d'étude appelée échantillon. L'échantillon doit être une représentation miniature du groupe plus large concerné par la question de recherche. Le procédé par lequel cette opération est possible est l'échantillonnage.

4.9.1. Echantillonnage

L'échantillonnage est un processus par lequel le chercheur sélectionne un certain nombre d'éléments ou d'individus au sein d'une population à étudier de sorte que les éléments sélectionnés représentent proportionnellement cette population. Pour Angers (1992, p.352) l'échantillonnage désigne « l'ensemble des opérations permettant de sélectionner un sous-ensemble d'une population donnée en vue de constituer un échantillon ». C'est donc le processus par lequel les individus qui composent l'échantillon sont sélectionnés ou échantillonnés. En outre, les participants sont sélectionnés à partir des critères précis, sous certaines conditions afin que les résultats obtenus puissent être généralisés à un contexte plus grand que celui de l'échantillon. Par conséquent, il est indéniable que l'échantillon soit représentatif de la population d'étude.

La problématique de l'étude, les questions de recherche, les hypothèses, les buts et la précision du cadre de la recherche sont la fondation sur laquelle le chercheur pourra prendre appui afin d'élaborer les caractéristiques dont devront posséder les membres de l'échantillon. Les techniques d'échantillonnage décrivent les procédures possibles pour prélever des échantillons tout en assurant une représentativité maximale de l'échantillon (Aktouf, 1987). Il existe essentiellement deux grandes catégories d'échantillonnage : la méthode non probabiliste et la méthode probabiliste.

❖ Méthodes non probabilistes

La technique d'échantillonnage non probabiliste (également appelée échantillon empirique) permet de garantir que certaines caractéristiques et proportions d'une population parente sont mises en œuvre aussi précisément que possible au niveau de l'échantillon. Elle est définie selon des critères de faisabilité, de ressemblance à la population-cible et de critères subjectifs dépendant du

choix des enquêteurs. En fait, les unités sont choisies de façon arbitraire. Il n'y a aucun moyen d'évaluer la possibilité qu'une unité soit dans l'échantillon.

Diverses méthodes permettent de sélectionner un échantillon probabiliste. Les plus fréquemment utilisées sont les suivantes :

- Échantillonnage de convenance ou accidentel ou de commodité. Cet échantillon n'est généralement pas représentatif de la population cible, car les éléments de l'échantillon ne sont alors sélectionnés que s'ils sont facilement et commodément disponibles.

- Échantillonnage volontaire : comme le terme l'indique, ce type d'échantillonnage se produit lorsque des personnes participent à la recherche de manière totalement volontaire.

- Échantillonnage au jugé. Il est utilisé lorsqu'un échantillon est prélevé sur la base de certaines estimations de l'ensemble de la population. Son utilisation repose sur l'hypothèse que le chercheur sélectionne des unités caractéristiques de la population.

- Échantillonnage par quotas. Celui-ci est réalisé jusqu'à ce qu'un certain nombre d'unités (quotas) soient sélectionnées pour différentes sous-populations. En fait, il n'y a pas de règles pour faire respecter ces quotas, donc l'échantillonnage par quota est un moyen de d'atteindre les critères de taille d'échantillon pour des sous-populations spécifiques.

❖ Méthodes probabilistes

Ces méthodes sont considérées comme plus scientifique que celles non probabilistes et reposent sur les lois de la théorie des probabilités. En effet, un échantillon probabiliste se construit de telle sorte que chaque élément retenu est aussi susceptible d'être présent que n'importe quel autre élément de la population-parente. En d'autres termes, l'échantillonnage au hasard signifie que les chercheurs ont une chance égale d'inclure des éléments ayant des caractéristiques similaires dans leur échantillon à chaque fois qu'ils font le tirage. Chaque membre de la population est sélectionné avec une probabilité égale.

Les techniques d'échantillonnage probabiliste les plus couramment utilisées sont les suivantes :

- Échantillonnage aléatoire simple : tous les membres de la population ont la même probabilité d'être inclus dans l'échantillon. Toutes les combinaisons d'éléments de la population ont également une chance égale de former un échantillon ;
- Échantillonnage systématique (ou par intervalle) : Ici, il y a des intervalles ou des écarts entre chaque unité sélectionnée contenue dans l'échantillon. Le classement dans un ordre non numérique ;
- Échantillonnage avec probabilité proportionnelle à la taille : Dans cette méthode, plus l'unité est grande, plus elle a de chances d'être incluse dans l'échantillon. Pour augmenter l'efficacité de cette méthode, la mesure de la taille doit être exacte.
- Échantillonnage stratifié : La population-mère est répartie en sous-groupes homogènes mutuellement exclusifs (appelés strates) et des échantillons indépendants sont extraits dans chaque strate.
- Échantillonnage en grappes : comme son nom l'indique, cette technique consiste à diviser la population en groupes ou en grappes. Un certain nombre de grappes représentant la population cible sont sélectionnées au hasard, et les unités contenues dans les grappes sélectionnées sont englobées dans l'échantillon.

A la suite de ce bref rappel des techniques d'échantillonnage, il convient de préciser que notre choix s'est porté sur l'échantillonnage non probabiliste. Face aux contraintes et difficultés qu'impose l'application des méthodes d'échantillonnage probabiliste sur une population de grande échelle comme celle de Kribi, les techniques non probabilistes sont une alternative pertinente dans le cadre d'une recherche comme la nôtre. Dès lors dans la branche de l'échantillonnage non probabiliste, nous avons opté notamment pour l'échantillonnage par commodité ou accidentel ou de convenance. En effet, cette technique d'échantillonnage consiste, selon Fortin (2006, p. 258) « à choisir des individus du fait de leur présence dans un lieu déterminé et à un moment précis ». Le chercheur applique donc son instrument de collecte aux individus au fur et à mesure qu'il les rencontre. Par ailleurs, des critiques lui sont souvent adressées, notamment le problème de la non représentativité, l'impossibilité d'évaluer le biais associé, etc. Mais ces difficultés peuvent techniquement être contournées.

En optant pour cette technique, nous avons voulu éviter les difficultés temporelles, de coûts et surtout neutraliser les biais liés à l'influence du chercheur que rapporterait une méthode probabiliste. Etant donné que Kribi est une ville de taille et démographie importantes,

l'échantillonnage de commodité a consisté à identifier raisonnablement les répondants qui pouvaient représenter fidèlement la population enquêtée. En effet, Kribi urbain s'étend sur près de 40 quartiers réparties sur deux communes : Kribi I (Lende-Dibe, Lendi Aviation, Eboundja 1, Lolabe, Eboundja II, Bongahéle, Louma, Lobe, Bwambe, Mbeka'a, Ebome, Bongandoue, Talla, Mboamanga, Massaka, Ngoye administrative, Mpangou, New-Town 1, Petit-Paris, Mokolo, Zaïre) et Kribi II (Dombe, Mpolongwe I, Bibolo, Bebambwe II, Bikondo, NewTown II, Mpolongwe II, Nziou, Mpalla, Londji I, Ebouyoe, Londji II, Elabe, Bebwanbwe I, NgoyeRéserve, AfanMabe, Ngoye-Wamie.). Nous nous sommes efforcés d'aller dans ses différents quartiers pour interroger les répondants au fur et à mesure que nous les rencontrions et qu'ils validaient le formulaire de consentement éclairé en plus des critères d'âge (18 ans au moins) et de résident permanent de l'une des deux communes de la ville.

N'ayant pas de base de sondage pour les différents quartiers de la ville de Kribi, le souci de la représentativité nous a poussé à équilibrer au mieux le nombre de rencontres de répondants par Quartier et par commune relativement en fonction de sa taille administrative.

4.9.2. Echantillon

Il s'agit d'un sous-groupe d'individus répondant à des caractéristiques bien définies dont le chercheur devra extraire au sein d'un ensemble plus large identifié et reconnu comme spécialement concernés et spécifiquement à même de fournir, après mesures ou observations, les données pertinentes pour répondre aux préoccupations de la recherche (Aktouf, 1987).

Il convient de préciser que l'échantillon finalement retenu doit être capable de fournir des informations fiables en se basant sur les caractéristiques auxquelles le chercheur s'intéresse et être suffisamment représentative de la population-mère. Ainsi, selon The Research Advisors (2006), l'échantillon d'une taille de la population qui se situe entre 100 000 et 249 000 individus est de 659 avec un niveau de confiance de 99% (cf. Figure 11).

Figure 11*Sample Size Table*

Population Size	Confidence = 95%					Confidence = 99%				
	Margin of Error					Margin of Error				
	5.0%	3.5%	2.5%	1.0%		5.0%	3.5%	2.5%	1.0%	
10	10	10	10	10		10	10	10	10	
20	19	20	20	20		19	20	20	20	
30	26	29	29	30		29	29	30	30	
50	44	47	48	50		47	48	49	50	
75	63	69	72	74		67	71	73	75	
100	80	89	94	99		87	93	96	99	
150	108	126	137	148		122	135	142	149	
200	132	160	177	196		154	174	186	198	
250	152	190	215	244		182	211	229	243	
300	169	217	251	291		207	246	270	295	
400	196	265	318	384		250	309	348	391	
500	217	306	377	475		285	365	421	485	
600	234	340	432	565		315	416	490	579	
700	248	370	481	653		341	462	554	672	
800	260	396	526	739		363	503	615	763	
1,000	278	440	606	906		399	575	727	943	
1,200	291	474	674	1067		427	636	827	1119	
1,500	306	515	759	1297		460	712	959	1378	
2,000	322	563	869	1655		498	808	1141	1785	
2,500	333	597	952	1981		521	879	1288	2173	
3,500	346	641	1066	2565		558	977	1510	2890	
5,000	357	676	1176	3200		586	1066	1734	3042	
7,500	365	710	1275	4211		610	1147	1960	5165	
10,000	370	727	1332	4899		622	1193	2098	6239	
25,000	378	760	1446	6939		646	1285	2399	9972	
50,000	381	772	1491	8056		655	1316	2520	12455	
75,000	382	776	1506	8514		658	1330	2563	13583	
100,000	383	778	1513	8762		659	1336	2585	14227	
250,000	384	782	1527	9248		662	1347	2626	15555	
500,000	384	783	1532	9423		663	1350	2640	16055	

Source: The Research Advisors (2006)

Vu que la population de la ville de Kribi, «[...] frôlerait les 120 000 habitants » (Mbaha & Ba'ana Etoundi, 2021, p.144), notre recherche a nécessité la distribution de plus de 660 questionnaires. Après un examen rigoureux, 556 questionnaires ont été considérés comme valides pour l'analyse. Les autres questionnaires ont été éliminés en raison de lacunes, de nombreuses questions non renseignées ou de leur non-retour de la part des enquêtés.

Par ailleurs, deux principaux critères d'inclusion ont conditionné la participation à l'étude : En dehors du critère naturel (être résident régulier de Kribi), il fallait avoir atteint l'âge de la majorité civile au Cameroun (18 ans). Notre alibi se fonde sur l'éthique de la recherche qui voudrait que sauf accord d'un parent ou d'un tuteur légal, un individu mineur ne puisse prendre part à une recherche. C'est donc pour contourner ces démarches (couteux en termes de temps entre autres) visant à obtenir des autorisations auprès des personnes précédemment indiquées que nous avons voulu travailler avec des personnes légalement responsables.

Les tableaux ci-après présentent les caractéristiques sociodémographiques de ce qui a constitué notre échantillon de travail (notamment le volet quantitatif) après les activités de terrain.

Tableau 4*Croisement de l'âge et du sexe des répondants*

		Age					Total
		18-27 ans	28-37 ans	38-47 ans	48-57 ans	58 ans et plus	
Sexe	Masculin	58	130	26	14	5	233
	Féminin	151	87	39	30	16	323
Total		209	217	65	44	21	556

Source : *Nos calculs statistiques*

L'étude (phase quantitative) comporte 556 participants. Nous pouvons commenter le tableau ci-dessus à deux niveaux. D'abord en fonction du sexe. En effet, la répartition des sexes, dans une population, est sous la dépendance de divers phénomènes biologiques, économiques et sociologiques. L'intervention conjuguée de ces facteurs, dont nous ne reviendrons pas sur les explications ici, conduit à une prédominance du sexe féminin dans la planète de manière générale et dans les villes de façon particulière. Les statistiques en la matière et les écrits universitaires sont d'ailleurs de cet avis. Ainsi, c'est à raison que les participants de sexe féminin (323) à notre enquête (par questionnaire) dominent quantitativement les participants de sexe masculin (233). Toutefois, cela n'altère pas la fiabilité de l'étude.

Pour ce qui est de l'âge, 39,0% des habitants de Kribi interrogés et retenus pour l'analyse des résultats se situent dans la tranche d'âge allant de 28 à 37ans ; c'est la tranche la plus représentée dans notre échantillon. La tranche d'âge 58 ans et plus enregistre la plus faible fréquence, soit 3,8%. Proche d'elle, 7,9% des répondants ont un âge qui varie entre 48 et 57 ans. Cet écart de représentativité se comprend par le fait que les personnes de cet âge sont de moins en moins disposées à accorder du temps au remplissage d'un questionnaire qui se présente pour elles comme une activité épuisante. Nous constatons aussi que la tranche d'âge 18-27 ans affiche des fréquences non négligeables : 37,6%. Elle vient juste avant les répondants ayant un âge oscillant entre 38-47 ans dont la fréquence est de 11,7%.

Tableau 5*Statut matrimonial des enquêtés selon le sexe*

		Statut matrimonial				Total
		Marié(e)	Célibataire	Divorcé(e)	Veuf(ve)	
Sexe	Masculin	56	138	34	5	233
	Féminin	106	194	16	7	323
Total		162	332	50	12	556

Source : *Nos calculs statistiques*

En fonction du sexe et comme l'indique son titre, le tableau qui précède donne les informations sur la situation matrimoniale qui inclut les marié(e)s, les célibataires, les divorcé(e)s et les veuf(ve)s. Ainsi, nous observons parmi la population enquêtée (556 personnes) qu'il y a la fois plus de femmes mariées (106) et plus de femmes de célibataires (194) que les hommes. Ces derniers enregistrent des scores de 56 pour marié et de 138 pour célibataire. Dans la culture camerounaise, comme dans d'autres cultures africaines, le célibat ne saurait être une valeur ni pour l'homme ni pour la femme. En même temps avoir un statut de marié(e) semble encore un luxe. Cependant, le mariage ou le célibat requièrent des préalables qui ne sont pas toujours accessibles pour la majorité des individus. Dans la culture locale, on sait par exemple que c'est l'homme qui épouse ; et pourtant, la capacité de ce dernier à épouser une femme, puis pouvoir procréer et entretenir sa famille est le plus souvent corrélée à son statut socioéconomique. Ce qui n'est pas assez accessible dans le contexte Kribien que nous avons observé. D'où nous avons un score total de 162 répondants effectivement mariés contre 332 répondants célibataires.

Par ailleurs, 50 enquêtés soit 34 hommes et 16 femmes sont divorcés. Ce score est faible à l'image du bas score enregistré pour les personnes mariées de notre étude. De plus, le divorce est également une procédure dont l'engagement nécessite beaucoup de dépenses d'argent. Ce qui limite le taux de divorce dans un contexte où les inégalités sociales sont décriées. Finalement, sur 556 individus 12 sont veufs (7 femmes et 5 hommes).

Tableau 6*Statut socioprofessionnel et le niveau d'instruction des répondants*

		Niveau d'instruction				Total
		Primaire	Secondaire	supérieur	Jamais scolarisé(e)	
Statut socio- professionnel	Salarié(e)	4	59	7	3	73
	Non salarié(e)	58	121	68	4	251
	Autres	31	150	44	7	232
Total		93	330	119	14	556

Source : *Nos calculs statistiques*

A l'observation du tableau ci-haut, il est aisément perceptible que la situation socioprofessionnelle de l'échantillon à l'étude est inégalement répartie selon les niveaux d'instruction considérés. On peut constater que le cursus secondaire (330) est le plus représenté avec les scores de 59 pour les salariés, de 121 pour les non-salariés et de 150 pour le secteur d'activités englobant. Ensuite, les personnes ayant atteint le pallier de l'enseignement supérieur viennent avec un score de 119 répondants répartis ainsi : 7 salariés, 68 non-salariés et 44 pour les autres secteurs d'activité. En outre, sur 93 personnes interrogées, 4 avouent avoir être salariées, 58 sont non-salariées et 31 sont occupées ou pas ailleurs. Si le niveau supérieur vient seulement après le secondaire et le primaire, cela peut être expliqué par la rareté des institutions universitaires privées et publiques. Les plus faibles scores sont enregistrés par les personnes n'ayant aucun niveau scolaire. Celles-ci sont au nombre de 14. On y retrouve 3 salariés, 4 non-salariés et 7 individus se situant dans les activités et occupations diverses.

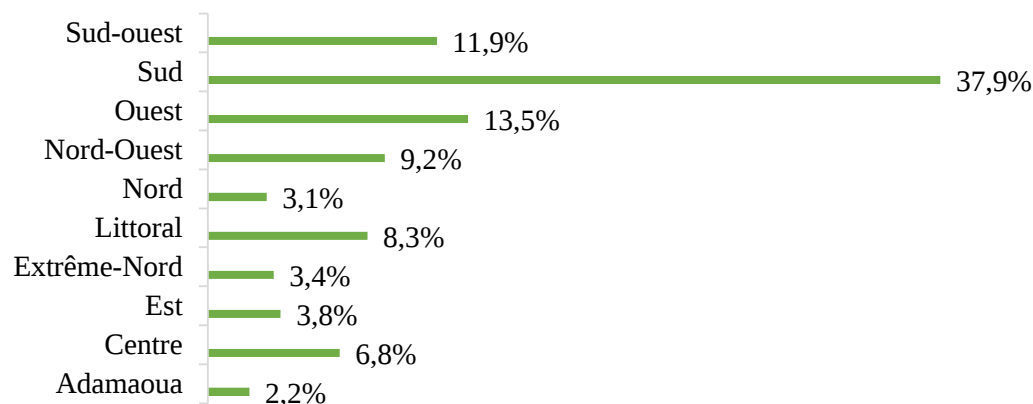
Par ailleurs, il faut noter de manière globale que l'état socioprofessionnel des répondants de cette étude indique une réalité matérialisée par les scores totaux suivants : 483 participants sont sans salaire, sans emploi ou exercent dans les autres secteurs pourvoyeurs de revenus contre seulement 73 perçoivent un salaire. Même si de plus en plus, surtout en action communautaire, l'auto emploi ou l'entrepreneuriat est encouragé, il y a un malheureux constat du faible taux d'accès à l'emploi à Kribi.

Tableau 7*Commune de résidence des participants*

	Fréquence	Pourcentage	Pourcentage cumulé
Kribi I	292	52,52	52,52
Kribi II	264	47,48	100,0
Total	556	100,0	

Source : *Nos calculs statistiques*

Selon ce que nous observons du tableau 6, à Kribi sur 556 participants ayant consenti à exprimer leurs opinions quant au questionnaire de notre étude, 292 soit 52,52% appartiennent à la commune de Kribi I^{er}. 264 soit 47,48% sont des résidents de la circonscription administrative de Kribi II^e. Cette inégale répartition est certainement liée à notre méthode d'échantillonnage non probabiliste : échantillonnage par convenance.

Figure 12*Graphique représentant les régions d'origine des répondants***Source :** *Nos calculs statistiques*

A l'image des villes camerounaises, Kribi est une ville cosmopolite. C'est ce qui explique que notre échantillon compose avec les ressortissants des dix régions du pays comme le démontre la figure 12 ci-dessus. L'étude se déroule dans une ville du Sud-Cameroun et naturellement, c'est la région la plus représentée avec un pourcentage de 37,9%. Avec un pourcentage de 13,5%, l'ouest vient en seconde position. Les régions du Sud-Ouest et du Nord-Ouest sont respectivement représentées à 11,9% et à 9,2%. Elles cumulent 21,1%, sûrement du fait de la crise qui y a cours

depuis 2016 obligeant les populations de cette partie du pays à migrer vers d'autres lieux. Par ailleurs, la région du littoral voisine à Kribi enregistre 8,3% des répondants. Elle se positionne juste avant une autre région que l'on peut aussi qualifier de frontalière à Kribi : la région du centre (6,8%). Les quatre autres régions (l'Adamaoua l'Est, l'Extrême-Nord et le Nord) ont les pourcentages respectifs suivants : 2,1% ; 3,8% ; 3,4% ; 3,1%.

Tableau 8

Répartition des échantillons en fonction du temps passé à Kribi

		Fréquence	Pourcentage	Pourcentage cumulé
Valide	Depuis toujours	197	35,4	35,4
	Avant 2010	129	23,2	58,6
	Avant 2018	206	37,1	95,7
	Après 2018	24	4,3	100,0
	Total	556	100,0	

Source : *Nos calculs statistiques*

Le tableau analyse le temps passé par les répondants à Kribi en quatre catégories : « Depuis toujours », « Avant 2010 », « Avant 2018 » et « Après 2018 ». Les résultats montrent que la catégorie la plus fréquente est « Avant 2018 » avec 37,1% des répondants, suivie de « Depuis toujours » avec 35,4%, « Avant 2010 » avec 23,2% et « Après 2018 » avec 4,3%. Les pourcentages cumulés révèlent que 95,7% des répondants ont passé du temps à Kribi avant 2018. En conclusion, la majorité des répondants ont une expérience antérieure à 2018 à Kribi, ce qui peut avoir un impact significatif sur la compréhension de leurs habitudes et expériences dans la ville.

4.10. Techniques de collecte des données

Après avoir balayé toutes les étapes préliminaires et sélectionné le type d'échantillon qui servira de base à l'étude, il est nécessaire de décider du type d'outil qui sera utilisé pour mesurer et/ou observer cet échantillon (Aktouf, 1987).

Toutefois, précisons que la démarche méthodologique mobilisée dans le contexte de cette recherche allie le quantitatif au qualitatif. Elle repose sur des enquêtes de terrain quantitatives (par questionnaire) et qualitatives (entretiens avec des personnes-ressources). Etant admis la dimension mixte de notre étude, nous allons, dans cette section, nous efforcer de présenter ce qu'il a été de chaque volet (quantitatif et qualitatif) avec respectivement ses instruments de collecte de données.

4.10.1. La phase quantitative

Pour toute recherche scientifique nécessitant la collecte des données sur le terrain, il est conseillé à l'enquêteur ou chercheur de se rassurer que l'outil de collecte pour lequel il opte lui permettra d'observer ou de mesurer effectivement l'élément à étudier.

Les sciences sociales, les sciences humaines et les sciences de l'éducation utilisent différents types d'outils de collecte de données, tels que des entretiens et des enquêtes. La façon dont chacun de ces outils est mise à contribution dépend de l'objet et du phénomène étudiés. Ainsi, d'après, Charles repris par Grawitz (1970, p.603), « on étudie le fond de la mer avec une sonde. Si celle-ci ramène de la vase c'est que le fond est vaseux. Si elle ramène de la boue, c'est que le fond est boueux. Si elle ne ramène rien c'est que la ficelle est trop courte ». Le chercheur est donc contraint d'utiliser l'instrument dont il maîtrise les fondements théoriques. Il doit également s'assurer que les principes et les méthodes d'application de l'instrument sont cohérents avec ses hypothèses, ses objectifs de recherche et les caractéristiques de la population étudiée.

A cet effet, nous avons choisi le questionnaire comme instrument de recherche pour recueillir des données quantitatives. Selon Aktouf (1987, p.82), le questionnaire désigne un « ensemble de questions écrites portant sur un sujet particulier et obéissant à des règles précises de préparation, de construction et de passation ». Quivy et Campenhoudt (1995, p.190) soutiennent que l'enquête par questionnaire « consiste à poser à un ensemble de répondants, le plus souvent représentatif d'une population, une série de questions relatives à leur situation sociale, professionnelle [...] à leurs opinions, [...], ou encore sur tout autre point qui intéresse les chercheurs ». Les questionnaires permettent d'analyser des phénomènes sociaux qui pourraient être mieux explorés à partir d'informations sur les individus de la population étudiée.

4.10.1.1. Justification de l'emploi du questionnaire

Pour justifier les raisons qui nous ont conduits à jeter notre dévolu sur le questionnaire comme outil de collecte de données de la phase quantitative de la recherche, nous nous basons sur les vertus que Blanchet et Gotman (1992), puis Blanchet et al. (2000) lui reconnaissent, notamment que :

- C'est une méthode de production des données verbales/écrites ;
- Comme technique, il représente une situation interlocutoire particulière qui produit des données différentes ;

- Il provoque une réponse, une opinion ou une attitude et indique la réaction des sujets « à un objet qui est donné du dehors, achevé » (la question) ;
- Son choix repose fondamentalement sur la nature de données à collecter ;
- Il implique la connaissance préalable du cadre de référence, soit qu'on le connaisse à priori, soit qu'il n'y ait pas de doute sur le système interne de cohérence des informations recherchées ;
- Sa construction exige un choix préalable des facteurs discriminants et suppose que l'on dispose d'attitudes étalonnables et échelonnables. Il convient dans l'étude du plus grand nombre de personnes et ne pose pas le problème de représentativité.

De plus, le choix du questionnaire réside aussi dans le fait que ce dernier offre des avantages pratiques comme la vitesse d'administration, capacité à quantifier plusieurs données et à effectuer de nombreuses analyses de corrélation, et capacité à surmonter les problèmes de représentativité. Aussi, le questionnaire est un instrument qui nécessite moins de dépenses et est facile à utiliser.

A contre-courant de ses atouts, des critiques sont émises à l'encontre de cet instrument. Les participants peuvent être guidés dans leurs réponses surtout si le chercheur n'est pas présent. De plus, il y a la question de la personnalisation des répondants, où ceux-ci sont considérés comme indépendants de leurs réseaux de relations sociales. Si l'enquêteur a peu de temps pour collecter des données, les répondants peuvent avoir besoin de passer des heures voire des jours à remplir le questionnaire.

4.10.1.2. Caractéristiques du questionnaire de recherche

L'élaboration du questionnaire et la conception des questions sont des étapes importantes dans la conduite d'une recherche (Eymard, 2003). Toute erreur, maladresse ou ambiguïté affectera à la fois toutes les étapes suivantes et les conclusions de la recherche. Une préparation inadéquate conduit au risque de concevoir un questionnaire qui n'explore pas entièrement le phénomène étudié. Un critère pertinent d'une « bonne question » est d'obtenir une réponse contenant l'information recherchée. Le dessein qui gouverne la formulation des items est de donner aux participants la possibilité de fournir « leurs » réponses. La construction du questionnaire de notre recherche a en grande partie respectée les recommandations méthodologiques ci-dessus.

La construction du questionnaire de cette étude a été basée sur des variables obtenues à partir de l'opérationnalisation des hypothèses de l'étude. Par ailleurs, pour mieux explorer la

problématique du développement urbain durable à Kribi depuis l'avènement du complexe industrialo portuaire, il a fallu avoir l'opinion des habitants de cette ville. Ainsi, notre questionnaire se présente sous forme d'échelle d'attitude de Likert à caractère ordinal. Thomas et Alaphilippe (1983, p.107) enseignent que cette échelle consiste à « faire évaluer les énoncés, par des sujets en fonction d'une échelle d'estimation ou *rating scale* ». C'est une échelle uniforme composée d'un ou plusieurs énoncés sur lesquels un répondant exprime un degré d'accord ou de désaccord.

L'échelle implique pour chaque item une graduation comprenant généralement, en fonction des études, trois, cinq, six ou sept choix de réponse afin de laisser la possibilité au répondant de ne pas se positionner. Il est cependant important de relever que nous pouvons avoir des échelles à nombre pair de choix ou des échelles à nombre impair de degrés. Les échelles paires sont dites « à choix forcé », car voient l'omission de la modalité neutre et contraignent le répondant à avoir une opinion ; cela peut contribuer à biaiser les résultats lorsque l'individu n'a pas d'opinion. Compte tenu de cette critique, les échelles à nombre impair de degrés sont vivement recommandées. Notre étude ne déroge pas à cette recommandation : nous avons opté pour une échelle de Likert à 5 modalités (1= *tout à fait en désaccord* ; 2= *en désaccord* ; 3= *neutre* ; 4= *en accord* ; 5= *tout à fait en accord*). Il était possible de nous limiter à 3 modalités. Mais cela n'est pas loin d'un questionnaire à « choix forcé » et donc aurait limité l'éventail de positionnement des individus. De même, nous aurions pu avoir une échelle de Likert à 7 degrés. Cependant à partir de ce nombre de propositions de réponses et au-delà, certains individus ont tendance à répondre au hasard car ils n'arrivent plus à se positionner. Finalement, l'échelle à 5 choix de réponse est donc plus appropriée pour la collecte des informations dans le cadre de notre étude. Car elle permet entre autres une compréhension facile de la part des répondants, elle tend à produire des meilleures distributions des données et aussi, elle est idéale pour une étude ayant un large public.

En termes de structure, notre questionnaire (dont l'intégralité est consignée dans la section annexe de cette thèse) débute par un paragraphe introductif qui s'emploie à expliquer aux répondants, non seulement les buts de l'enquête, mais aussi les assure des garanties de confidentialité adossées sur les dispositions de l'article 5 de la loi n°91/023 du 16 Décembre 1991 sur les recensements et enquêtes statistiques au Cameroun. Ces dispositions légales rendent les réponses d'un questionnaire exemptes de contrôle fiscal ou judiciaire voire à des fins de répression. En plus de cela, la vertu de cette explication introductive est d'éviter les réactions de défense

susceptibles de susciter la résistance des répondants qui émettent des doutes sur les objectifs véritables de la recherche et aussi sur l'usage qui sera fait des résultats.

Sur le plan de la structure, le questionnaire d'étude de la présente thèse comporte cinq grandes parties. La première partie est réservée à l'identification des répondants. Elle comporte un ensemble de 8 items permettant d'obtenir des informations socio-biographiques des personnes interrogées. Ces informations concernent le sexe, l'âge, le statut matrimonial, la situation socio-professionnelle, le niveau d'instruction, la commune de résidence, la région d'origine et l'ancienneté de résidence dans la ville de Kribi.

La seconde partie est consacrée à l'évaluation des perceptions des participants sur le développement urbain durable de ville de Kribi avant l'avènement du complexe industrialo-portuaire. Cette section comporte un ensemble de 6 items (Q9-Q14) questionnant les dimensions économique, sociale, environnementale et politique. Exemple de question : Q14 : « Comment décririez-vous la gouvernance locale à Kribi avant l'arrivée du complexe industrialo-portuaire ? »
1= Très bon(ne) ; 2= bon(ne); 3= moyen(ne) ; 4= mauvais(e) ; 5= Très mauvais(e)

La troisième section du questionnaire porte sur « complexe industrialo-portuaire et développement économique ». Elle va de l'item 15 à l'item 20 avec pour objectif de recueillir les avis de nos répondants sur l'impact économique de l'infrastructure structurante à l'étude sur la situation économique de la ville de Kribi. Exemple de question : Q16 : « Avez-vous l'impression que depuis l'avènement du complexe industrialo-portuaire à Kribi l'économie locale connaît une amélioration significative ? » 1= tout à fait en désaccord ; 2= en désaccord ; 3= neutre ; 4= en accord ; 5= tout à fait en accord.

La quatrième partie est intitulée « Complexe industrialo-portuaire et développement social à Kribi ». Nous essayons à travers les 9 items (de l'item 21 à l'item 29) qui la composent d'examiner l'incidence du complexe industrialo portuaire sur le cadre et la qualité de vie des communautés de Kribi. Exemple de question : Q29 : « Les communautés de Kribi ont-elles plus accès aux services et équipements sociaux de qualité depuis l'implantation du projet du complexe industrialo portuaire ? » 1= tout à fait en désaccord ; 2= en désaccord ; 3= neutre ; 4= en accord ; 5= tout à fait en accord

La cinquième rubrique de notre questionnaire porte sur les questions environnementales à Kribi à l'aune du complexe industrialo portuaire. Il s'agit pour nous de questionner le traitement

réservé aux préoccupations environnementales à Kribi depuis l'avènement du complexe industriel portuaire. Cette évaluation est faite à travers un ensemble de 6 énoncés (de l'item 30 à l'item 35) dont voici un exemple : Q30 : « Pensez-vous que la construction du complexe industriel portuaire prend en compte les contraintes liées au respect de l'environnement ? » 1= tout à fait en désaccord ; 2= en désaccord ; 3= neutre ; 4= en accord ; 5= tout à fait en accord

Pour ce qui est de la sixième partie de notre instrument d'enquête, l'accent est mis sur la question de la gouvernance. L'objectif global de cette partie est de percer la gouvernance à l'œuvre à Kribi à l'aune du complexe industriel portuaire. Pour ce faire, nous avons formulé un ensemble de 7 questions (de Q36-Q42). Exemple d'item : Q39 : « Sentez-vous que la population participe effectivement à la prise de décisions en ce qui concerne le développement de Kribi en rapport avec le complexe industriel portuaire ? » 1= tout à fait en désaccord ; 2= en désaccord ; 3= neutre ; 4= en accord ; 5= tout à fait en accord.

La septième et dernière partie se concentre uniquement sur la variable dépendante de l'étude : le développement urbain durable de Kribi. Son dessein est de recueillir de manière globale les avis des répondants sur ce qu'il en est de l'urbanisation durable de la ville de Kribi depuis la construction du complexe industriel portuaire. Pour atteindre cet objectif, nous avons monté un total de 5 questions principales accompagnées des sous questions (Q43-Q47). Exemple : Q43.a : A votre avis la mise en œuvre du complexe industriel-portuaire dans la ville de Kribi apporte-elle une plus-value en matière de développement urbain durable.

Q43.b : *Justifiez votre réponse*.....

Voilà ainsi présentée la structure de notre questionnaire. Cependant, avant de décider d'utiliser un questionnaire, il est essentiel de se demander s'il peut atteindre les objectifs de l'étude. C'est pourquoi il est important de faire une préenquête afin de se rassurer de la pertinence, de l'originalité et de la validité du questionnaire.

4.10.1.3. Le pré-test

Un questionnaire n'est jamais définitif au premier montage. Dès lors, avant de le constituer définitivement, un pré-test s'impose dans l'optique de se rassurer de la validité tant interne qu'externe de l'outil d'investigation, et de sa finalité à rendre compte du phénomène étudié. En fait, il est question de tester l'outil de collecte sur un petit échantillon. Ceci a pour avantage de

vérifier si l'instrument est bien applicable ou qu'il nécessite des corrections. En outre, la préenquête permet également de comprendre la manière dont les questions sont appréhendées, afin d'éviter au maximum les erreurs de formulation et de vocabulaire.

Ainsi, avant de constituer définitivement notre questionnaire, nous avons effectué une pré-enquête auprès de 17 participants rencontrés accidentellement dans les artères de la ville de Kribi les 14, 16 et 17 Mars 2021. De l'analyse de ces dix-sept questionnaires, nous avons été obligés de procéder à des modifications qui se sont imposées. Elles étaient notamment dues soit à l'incompréhension, soit à l'insignifiance, soit à l'invalidité d'une question ou encore au grand nombre de questions. Par conséquent, notre questionnaire de 53 items au départ a dû être ramené à 49 questions. De fait, nous y avons supprimé 4 items. En fait ces quatre questions se sont révélées parfois similaires à d'autres items du questionnaire, parfois difficiles à la compréhension ou mal formulées. D'autres questions ont été reformulées pour les mêmes raisons.

Il faut aussi ajouter que la méthode des juges a été mise à contribution pour valider notre instrument de collecte des données (questionnaire). Elle a consisté à soumettre l'instrument au directeur de la thèse, ainsi qu'à des personnes du domaine et qui sont expérimentées en la matière pour examiner le fond et la forme. Leurs critiques, observations et conseils nous ont permis d'amender et d'adopter, en fonction de la cible et des objectifs de l'étude, le questionnaire qui a été administré à nos répondants.

4.10.1.4. L'enquête finale

Après les pré-tests et la correction de l'outil de collecte, il ne reste plus qu'à effectuer l'enquête finale. L'administration du questionnaire, étape clé de l'étude, peut se faire au domicile du participant ou dans un lieu public, comme le suggèrent Ghiglione et Matalon (2004). Les deux options ont été utilisées dans cette étude.

Dans les faits, la passation du questionnaire de notre étude a été faite selon le modèle d'administration directe où chaque répondant remplissait personnellement le questionnaire à lui remis, soit de manière directe, soit de façon indirecte. C'est donc entre les mois de Juin et de Septembre 2021 que s'est déroulée l'enquête de terrain dans les deux communes (Kribi I^{er} et Kribi II^e) de la ville de Kribi.

Pour essayer de gagner en temps et en coût, nous avons bénéficié de l'assistance de deux camarades de la spécialité Intervention et action communautaire qui avaient également pour site de recherche Kribi avec des problématiques proches de la nôtre. Nous avons pris le soin de leur expliquer les objectifs de notre recherche. La compréhension a été aisée. Par ailleurs, n'étant pas résident naturel et/ou continu de Kribi, nous nous sommes fait accompagner par deux connaissances qui y vivent naturellement (parce que c'est leur localité de naissance). Leur apport était surtout de faciliter nos différentes rencontres avec les répondants.

Au départ, nous avons souhaité accéder à un échantillon de 660 (cf.figure 11) participants. Mais les aléas divers (que nous présentons dans le prochain titre) auxquels nous avons été confrontés nous ont empêchés d'atteindre le nombre de participants sollicités. Toutefois, nous avons pu remettre questionnaires à 589 répondants volontaires et disposés à participer à la recherche. Ceux-ci le remplissaient selon leur disponibilité temporelle. D'autres le remplissaient séance tenante, d'autres prenaient des heures et même des jours. Nous les récupérons en fonction de cette réalité.

Comme nous venons de le relever, nous avions donc pour intention de faire passer notre questionnaire à 660 répondants sur l'ensemble des deux communes de la ville de Kribi. Malheureusement, il convient de signaler que nous avons effectivement distribué 660 questionnaires qui n'ont, cependant, pas tous été retournés. Le tableau suivant en donne des renseignements :

Tableau 9

Distribution des questionnaires

Questionnaires distribués	Questionnaires récupérés	Questionnaires non récupérés	Taux de recouvrement
660	556	104	84.24%

Source : *Nos calculs*

Sur le tableau ci-dessus, il ressort que le taux de recouvrement de nos questionnaires remplis et effectivement remis est de 84.2%. Cette passation est fiable et susceptible de soutenir les résultats de notre enquête.

4.10.1.5. Difficultés rencontrées

Malgré les mesures prises pour éviter les obstacles de terrain, l'enquête n'a pas été sans difficultés. Outre les problèmes classiques d'ordre financier et temporel, nous avons été confrontés à l'éternel problème lié à la réticence des enquêtés. Les personnes rencontrées ou contactées ont saisi notre questionnaire avec beaucoup d'appréhensions, de crainte voire de suspicion. Elles avaient pour principaux prétextes : la longueur du questionnaire par rapport à leur disponibilité temporelle et le risque d'être prises pour cible dans le cas où notre enquête serait une sorte d'espionnage. Aussi, la crise sanitaire à coronavirus s'est révélée être un frein à notre collecte de données. Il arrivait que des personnes justifient leur refus sous le prétexte de risque de contamination à la maladie. Dans certaines maisons il nous a été demandé de présenter un certificat de vaccination à la Covid-19, chose que nous n'avons malheureusement pas. A côté de cela les aléas climatiques (pluies abondantes) ont été un autre facteur limitatif au processus de passation du questionnaire.

Toutefois, nous nous félicitons de notre ténacité et de notre abnégation à collecter les données nécessaires à la production de notre travail de thèse.

4.10.2. La phase qualitative

Pour cette deuxième phase, nous avons eu recours aux entretiens. Nous allons donc, dans les prochains titres, essayer de présenter succinctement cette méthode de collecte des données, ses critères d'utilisation et les entretiens effectifs.

4.10.2.1. L'entretien

L'entretien est la technique de collecte de données la plus plébiscitée dans le cadre d'une recherche qualitative. D'après Mvessomba (2013, p.101), l'entretien se réfère « à un échange conversationnel, le plus souvent en face à face, entre le chercheur et l'individu ». Il convient de noter que l'entretien dont nous parlons ici n'est pas à confondre avec une discussion libre dans laquelle le locuteur et l'interlocuteur se laissent porter par l'inspiration du moment. C'est une méthode de collecte de données où le chercheur à partir d'une ou plusieurs thématiques ciblées posent des questions à des personnes concernées par l'objet de sa recherche.

Dès lors, en fonction de leur degré de directivité, il existe dans la pratique trois types d'entretien de recherche : l'entretien directif, l'entretien non directif ou libre et l'entretien semi-

directif. Le premier type (l'entretien directif) a la particularité d'avoir une structure bien définie et plutôt stricte par rapport aux autres types. Cet entretien se fait à partir d'une grille d'entretien, où le chercheur a tout prévu à l'avance. Le chercheur est tenu de respecter : l'ordre des questions, la formulation des questions, la durée de l'entretien. Lorsque la réponse de la personne interviewée s'éloigne de l'objet recherché, le chercheur la recadre avec une autre question (Mvessomba, 2015). Cette rigueur scientifique permet de s'assurer que tous les individus interrogés, le seront de façon standardisée. Ainsi, la comparaison des résultats sera facile. Notons que les questions de l'entretien directif sont souvent spécifiques et fermées. L'avantage de ce type d'entretien est qu'il est bien structuré car le chercheur prépare une grille d'entretien lui permettant de ne pas sortir du cadre de son objet d'étude. Par contre, l'inconvénient est que le chercheur est pieds et poings liés ; il ne peut pas approfondir le sujet par une nouvelle question. Aussi, il n'est pas possible pour lui de rebondir pour chercher à avoir plus de compréhension sur un élément entendu ou même de créer une véritable relation de confiance à travers un entretien.

Le deuxième type, l'entretien non directif ou entretien libre ne comporte pas de questions pré-écrites ou une structure arrêtée. La situation est différente de l'entretien directif. Ici, le chercheur propose une thématique générale sur laquelle le répondant est libre du contenu de son discours. Le chercheur n'intervient que pour relancer la conversation et encourager l'individu interrogé à aller plus loin dans l'explication de sa pensée. Les points à mettre à l'actif de cette technique d'entretien est qu'elle est efficace pour connaître l'avis complet de l'individu sur le sujet à l'étude. Aussi, elle permet d'approfondir le sujet si besoin et de développer d'autres hypothèses pendant l'échange. Seulement, il y a risque que l'entretien dévie de sa ligne initiale. Il est donc nécessaire que le chercheur reste vigilant pour recadrer la conversation si nécessaire.

Le troisième type d'entretien est considéré comme intermédiaire entre le directif et le non directif : c'est l'entretien semi-directif. Il est basé sur une liste de sous-thème découlant du thème central, mais donne la possibilité à l'individu de répondre de manière libre. Il est admis au chercheur de poser de nouvelles questions si la personne interrogée soulève un aspect encore inexploré. L'ordre des questions n'est pas figé. Ainsi, l'enquêteur peut commencer par des questions simples et aller graduellement vers des questions complexes (Hess, Sénécal & Vallerand, 2000 cités par Fortin, 2006). L'avantage de cette technique est qu'elle donne une certaine liberté au chercheur de poser des questions plus ouvertes et de pouvoir relancer l'interviewé pour obtenir

de nouvelles informations. Comme inconvénient de l'entretien semi-directif, la difficulté de faire des comparaisons entre les différents entretiens. En outre, l'interviewé n'a pas la possibilité de s'étendre longuement sur un seul sujet car doit répondre à plusieurs dans un temps défini.

Au vu de ce qui précède, notre choix s'est porté sur l'entretien de recherche de type semi-directif dans le cadre de la collecte des données qualitatives. Pour explication, la semi-directivité renvoie à l'usage d'un guide d'entretien associé à une conduite non directive envisagée comme l'ensemble des conduites d'un interviewé, visant la production par un interviewé, d'un discours continu et structuré sur un problème donné (Blanchet, 1992). L'entretien semi-directif nous permet de centrer les propos du participant sur les thèmes que nous voulons aborder. De plus, avec lui, « le chercheur dispose de plus de latitude, ce qui lui permet de s'adapter au contexte (environnement, personnalité du sujet, etc.) » (Lefrançois, 1991, p. 56). Cette souplesse est précieuse dans la mesure où l'entrevue peut paraître embarrassante ou détournée de sa thématique originelle pour un répondant surtout lorsqu'il s'agit d'un élu local cherchant à défendre un « agenda politique ». D'ailleurs, compte tenu de l'utilisation d'un schéma d'entrevue qui comporte des sous-thèmes préalablement élaborées, cela permet à l'intervieweur d'adopter une attitude semi-dirigée, s'assurant ainsi « que le répondant s'exprime, de la manière qu'il le désire, à l'intérieur toutefois du cadre plus restreint délimité par des thèmes » (Mayer et al., 2000, p. 149).

Donc, l'entretien semi-directif nous a permis de recueillir des données significatives et pertinentes sur la problématique du développement urbain durable à Kribi à l'aune du Complexe industriel portuaire. Le guide d'entretien a servi de matériel. Il a orienté nous différentes entrevues auprès des participants retenus notamment les autorités urbaines ou élus locaux, les autorités portuaires, la société civile (populations et organisations communautaires). Ce guide est une liste récapitulative des thématiques (économique, sociale, environnementale et gouvernance) constituant l'arène du développement urbain durable. Il propose relativement le moment et la manière de les introduire lors de l'entretien. Toutefois, il convient de noter que l'ordre d'évocation des thèmes, de même que leur formulation peuvent varier pendant le déroulement de l'entretien. Le guide d'entretien est donc à la disposition du chercheur pour lui permettre de suivre la méthodologie définie, tout en observant un comportement adéquat lors de l'entretien.

4.11. Méthode de traitement de données

Le type de traitement des données comme le précise Eymard repris par Noumbissie (2010, p.179) est « en lien étroit avec la méthode de recherche et l'objectif poursuivi ». Etant donné de la nature mixte (quantitative et qualitative) de notre travail, deux méthodes de traitement des données s'imposent.

4.11.1. Traitement des données quantitatives

Pour traiter les données quantitatives que nous avons ramenées du terrain, notre dévolu a été jeté sur l'outil statistique Khi-deux (χ^2) de Bravais-Pearson créé en 1900. Cette analyse bi-variée est pertinente lorsque le chercheur ambitionne déterminer s'il existe une association entre deux variables qualitatives ou nominales. Mieux, le test du Khi-deux permet de déceler, compte tenu du nombre de degrés de liberté et d'une marge d'erreur supposée au départ, une éventuelle relation d'indépendance ou d'influence d'une variable sur une autre. Le Khi-deux est une analyse dite non-paramétrique, pas de prémisses des paramètres de la distribution de la variable (moyenne, écart-type et normalité).

Le khi-deux est donc une statistique permettant de comparer les effectifs (fréquences) observés dans un échantillon avec des fréquences théoriques qui découlent des hypothèses statistiques. De par son caractère polyvalent le Khi deux est approprié pour de nombreux cas :

- Le test du Khi-deux **d'ajustement**, ou d'**adéquation**. Dans ce premier cas, il est question de déterminer si une variable qualitative ou quantitative discrète mesurée dans une population suit une loi de probabilité théorique connue. Globalement, les distributions observées dans les échantillons statistiques sont comparées aux distributions théoriques ;
- **Test d'homogénéité**. Il vérifie si les échantillons proviennent de la même population. Ici la variable aléatoire qualitative provient de k populations et on veut vérifier si la loi de probabilité est la même dans chaque population ;
- **Test d'indépendance ou d'association**. Ce test peut être utilisé pour déterminer si une variable de résultat de type B est liée ou associée à une autre variable de prédiction de catégorie A. Le test du Khi deux teste conjointement s'il existe une association entre la variable de résultat (B) et une variable de prédiction (A). Une autre explication est que lorsque deux variables discrètes ou qualitatives sont mesurées sur les mêmes individus on

est en présence d'une population et de deux mesures. Il est alors intéressant de vérifier si ces variables sont indépendantes c'est-à-dire si elles ont une incidence l'une sur l'autre. La notion même de dépendance doit être définie. Intuitivement, il y a indépendance entre deux variables si le fait de connaître le résultat d'une ne donne aucune information sur le résultat de la deuxième.

Etant donné que notre recherche met en relation une variable indépendante (complexe industrialo portuaire en tant que projet structurant) et une variable dépendante (développement urbain durable de la ville de Kribi), le test de khi-deux se présente entre autres comme l'indice statistique approprié. Parmi les applications évoquées ci-haut, nous convoquons le Khi-deux dans la perspective d'un test d'indépendance. Ceci, principalement parce que notre dessein est de vérifier le niveau de développement urbain durable de la ville de Kribi à partir des effets supposés du complexe industrialo portuaire de Kribi en tant que projet structurant.

Pour effectuer le test d'indépendance entre variables on utilise alors la statistique du khi-deux. Cette dernière est assez complexe à calculer. Son application se fait en cinq étapes graduelles que nous rappelons, de manière synthétique, dans les prochains paragraphes.

❖ **Tableau de contingence**

Le tableau de contingence est un tableau à double entrée. Sa mise en forme et sa structuration sont faites de sorte que les totaux en colonne et les totaux en ligne aient un sens. Le nombre de colonnes et de lignes ne sont pas générées de manière fortuite. En fait, les chercheurs ou les statisticiens s'assurent que le tableau comporte autant de colonnes que les modalités de la première variable et contient autant de lignes que les modalités de la deuxième variable. Les colonnes et les lignes séparent des cellules dans lesquelles on introduit les effectifs des participants vérifiant à la fois les modalités des deux variables.

❖ **Calcul du Khi-deux (χ^2)**

Le Khi-deux est calculé selon la formule suivante :

$$\chi^2 = \sum \frac{(fo - fe)^2}{fe}$$

Avec fo = fréquence observée et ;

fe = fréquence théorique

Notons cependant que si une seule des fréquences théoriques a une valeur inférieure à 5, le chercheur doit utiliser la correction de Yates. Sa formule est :

$$\chi^2 = \sum \frac{(|f_o - f_e| - 0,5)^2}{f_e} \quad \text{avec } -0,5 = \text{Correction de Yates}$$

❖ Degré de liberté (ddl)

Le degré de liberté fait référence au nombre de variables aléatoires qui ne peuvent pas être déterminées ou fixées à l'aide d'une équation. Dans le cadre du test de Khi-deux (χ^2), on calcule le degré de liberté sous la formule :

ddl = (r-1) (c-1) où r (rang)= nombre de rangées et c (colonne)= nombre de colonnes.

❖ Prise de décision

Lorsque le Khi-deux est calculé, il est comparé à la valeur critique du khi-deux (Valeur maximale pour laquelle l'hypothèse nulle est validée). Selon le degré de liberté (ddl) et le seuil de significativité α (en général 0,05 soit 5% en sciences sociales), cette valeur se lit sur la table du Khi-deux.

Les hypothèses sont vérifiées comme suit :

- Si χ^2_{cal} est inférieur à χ^2 lu, l'on accepte l'hypothèse nulle (H_0) et rejette l'hypothèse alternative (hypothèse de recherche, H_a), cela veut dire qu'il y a absence de liaison entre deux variables (elles sont indépendantes).
- Si par contre, χ^2_{cal} est supérieur à χ^2 lu l'on rejette l'hypothèse nulle et on accepte l'hypothèse alternative, cela veut dire que les deux variables sont liées (elles sont dépendantes).

❖ Coefficient de contingence (CC)

Par ailleurs, il est intéressant de relever que le khi-deux donne la probabilité pour que la distribution observée soit liée au hasard. Mais, il n'indique pas directement la force de la liaison. C'est ce pour quoi le calcul du coefficient de contingence (CC) est le plus souvent très nécessaire.

Ce dernier sert à montrer le degré d'association entre deux variables X et Y. On l'obtient en trouvant la racine du rapport de χ^2 cal sur la somme de ce même χ^2 cal et l'effectif général. Conventionnellement, dans le calcul d'un coefficient de contingence, on considère la relation entre X et Y :

- Parfaite, si la valeur de $CC=1$
- Très forte si $CC>0,8$
- Forte si CC se situe entre 0,5 et 0,8
- D'intensité moyenne si CC est situé entre 0,2 et 0,5
- Faible si CC se situe entre 0 et 0,2
- Nulle si $CC=0$

4.11.2. Les données qualitatives

L'étude du développement urbain durable à l'aune de l'avènement du complexe industriel portuaire à Kribi fait l'objet, dans cette phase, d'une analyse qualitative. Celle-ci « [...] peut être définie comme une démarche discursive de reformulation, d'explication ou de théorisation d'un témoignage, d'une expérience ou d'un phénomène » (Paillé & Mucchielli, 2005, p.5). Si le volet quantitatif s'est attardé à cerner, à l'aide de mesures précises et des lois statistiques, les facteurs qui expliquent le phénomène étudié, la démarche qualitative se tourne quant à elle vers l'analyse sous forme de discours, de processus et de phénomènes sociaux. Parce que ces phénomènes font davantage appel à la sensibilité humaine, ils peuvent être mieux compris lorsqu'ils sont expliqués oralement à l'aide de qualificatifs. Il est important de préciser que le but de cette approche n'est pas de trouver une description exacte, mais de construire du sens. « Elle ne nécessite ni comptage, ni quantification pour être valide, généreuse et complète, même si elle n'exclut pas de telles pratiques » (Paillé & Mucchielli, 2005, p. 5).

Pour Paillé et Mucchielli (2005), souligner le sens d'un phénomène, conceptualiser un objet, c'est d'abord lui donner une signification. L'analyse qualitative accomplit cela en donnant aux choses des noms à l'aide du langage. « Nommer est un acte fondamental dans l'exploration de ce monde, dans l'inventaire et l'expérience du manifeste » (Paillé & Mucchielli, 2005, p. 9). Ainsi, par nos efforts de représentation, nous rendons plus compréhensibles les phénomènes humains et sociaux qui nous entourent. C'est la verbalisation de phénomènes expérientiels que les acteurs eux-

mêmes vivent et dont ils parlent dans des contextes très spécifiques. Ainsi, l'analyse qualitative de phénomènes tels que le développement durable en milieu urbain tels qu'ils sont vécus et perçus par les acteurs concernés peut conduire à des conclusions significatives et en améliorer la compréhension. Voilà toute la logique de l'approche compréhensive qui sous-tend l'analyse qualitative.

Il existe donc diverses formes d'analyse qualitative qui facilitent la représentation des phénomènes sociaux et humains pour une meilleure compréhension. Dans le cadre spécifique de notre travail, nous avons retenue l'analyse de contenu. L'usage de cette forme d'analyse permet d'atteindre le double objectif de surmonter l'incertitude et d'enrichir la lecture (Bardin, 1991). Il s'agit de façon globale de répondre à un désir d'objectivité, de rigueur et d'approfondissement de la découverte face aux diverses formes de communication. Dans notre cas, les entretiens étaient principalement semi-dirigés, mais comprenaient également du matériel documentaire et des discussions. Le contenu de ces discours (écrits ou verbaux) est traité de façon éclairée, en utilisant diverses techniques pour en faciliter l'interprétation

Rappelons que l'analyse de contenu est une des techniques qualitatives particulièrement utilisées en sciences sociales et humaines depuis les années 1950 qui consiste à l'évaluation systématique et méthodique des documents textuels ou visuels tout en minimisant les éventuels biais cognitifs et culturels pour ainsi assurer l'objectivité de la recherche.

Le but de cette technique d'analyse qualitative est de reproduire le plus objectivement et le plus fidèlement possible ce que disent les répondants. Berelson (1952) qui est à l'origine de cette technique, la présente comme une méthode de recherche pour la description objective, systématique et quantitative des contenus manifestes de la communication. D'après Bardin (1991, p. 47), c'est un ensemble « de techniques d'analyse des communications visant, par des procédures systématiques et objectives de description du contenu des messages, à obtenir des indicateurs (quantitatifs ou non) permettant l'inférence de connaissances relatives aux conditions de production/réception (variables inférées) de ces messages ». Par ailleurs, il est intéressant de mentionner que les techniques doivent fréquemment être adaptées à chaque champ de recherche, mais l'objectif principal est toujours d'aller au-delà de la compréhension évidente. Grâce au processus de catégorisation ou de division des informations en thèmes, des significations secondaires qui s'avèrent plus précises peuvent être identifiées ou mises en évidence.

Pour développer l'analyse de contenu, la méthode (Bardin, 1977) consiste généralement à convertir le discours parlé en texte, puis à créer un outil d'analyse pour explorer le sens des propos. Ensuite, on fait usage d'un outil d'analyse et on décode ce qui a été dit. Enfin, l'analyse détermine le sens du discours. Une autre précision est qu'il existe plusieurs types de démarches utilisables. Parmi elles il y a l'analyse basée sur les comptages de fréquence des formes, l'analyse basée sur les catégories pré-construites, l'analyse basée sur la typologie des verbes, l'analyse basée sur les catégories sémantiques dérivées du texte, l'analyse syntaxique ou sémantique, l'analyse de contenu comme pari pragmatique, etc. Pour notre cas, l'analyse thématique nous a paru pertinente ; notre choix s'est donc porté sur elle.

Pour explication, cette technique s'oppose aux analyses fondées sur des catégories à priori. En fait, dans le cadre de l'analyse thématique, le contenu sémantique des catégories n'est pas connu d'avance. Ce contenu émerge après que le chercheur ou l'analyste ait procédé à une interprétation du discours des personnes interviewées. Toutefois, le processus de création de ces catégories n'est pas fortuit. Il est le résultat, d'une part de l'extraction de l'information présente dans le discours des répondants et d'autre part, de la mise en jeu, par l'analyste, de ses connaissances personnelles sur le sujet traité.

Après une longue immersion dans le texte, les chercheurs divisent le texte ou une partie du discours en blocs (mots, phrases, paragraphes, etc.) qui ont le même sens (thème). Les thèmes sont ensuite classés par ordre de priorité. L'analyse thématique crée des classifications de thèmes et des relations entre différents thèmes. En s'assurant de la cohérence, l'exclusivité entre les catégories, l'exhaustivité des catégories et en fournissant des définitions opérationnelles pour chaque thème (Noumbissie, 2010).

Par ailleurs, l'analyse de contenu peut traiter des données qualitatives en recommandant soit des méthodes quantitatives (manuelles ou assistées par ordinateur), soit des méthodes purement qualitatives. L'objectif principal de la méthode de traitement des données quantitatives prépondérante dans notre cas est de quantifier les données pendant la phase d'utilisation du matériel. Après les étapes de classement et de découpage thématique, on passe à l'étape de codage et de comptage des unités appliquées aux catégories ou thèmes (Wanlin, 2007). Ce qui est recherché ici, c'est l'occurrence et la prédominance qui mettent l'accent sur les spécificités du contenu.

Ce chapitre nous a permis de revenir sur les procédures et démarches méthodologiques adoptées pour obtenir des réponses aux questionnements de cette thèse. Ces réponses ou résultats sont présentés au prochain chapitre.

CHAPITRE 5 : PRESENTATION DES RESULTATS

Rappelons, de prime abord, que le type d'étude qui a donné lieu aux résultats que nous présentons dans ce chapitre est d'ordre mixte. Il s'agit d'une approche de recherche qui concilie les méthodes quantitative et qualitative. En effet, nous nous sommes engagé dans une démarche qui allie induction et hypothético-déductive en privilégiant les données récoltées sur le terrain, que nous avons par la suite analysées.

L'analyse est faite à partir des réponses au questionnaire et du discours des personnes objectivement sélectionnées pour faire partie de l'étude sur la base d'indicateurs quantitatifs et qualitatifs. Nous présenterons d'abord les résultats qualitatifs provenant des entrevues individuelles semi-dirigées, ensuite suivra la présentation des résultats relatifs à l'analyse quantitative (descriptive).

5.1. Présentation et analyse des résultats de la phase qualitative

Il est important de rappeler préciser que la phase qualitative de ce travail a mobilisé le guide d'entretien comme outil de collecte de données. Elle a globalement porté sur la recherche documentaire, les entretiens exploratoires et les entretiens de recherche proprement dits. Les deux premiers aspects ont permis à la contextualisation, à la problématisation et au cadrage conceptuel et théorique de l'étude. Nous ne revenons plus ici sur ces aspects. Il s'agit plutôt ici de présenter les données issues des discours des répondants sur la question du développement urbain durable à Kribi en rapport avec le complexe industrialo portuaire. Les entretiens ont ciblé quatre catégories de répondants : la société civile (citoyen lambda), responsables des associations de développement communautaire, autorités urbaines (communes d'arrondissement de Kribi I et II, communauté urbaine de Kribi), autorités portuaires. Le tableau suivant donne les renseignements généraux sur les personnes avec lesquelles nous avons effectivement eu des entretiens semi-directifs.

5.1.1. Récapitulatif des caractéristiques des interviewés

Tableau 10 :

Récapitulatif des caractéristiques des interviewés

Répondant	Sexe	Age	Catégorie	Qualité	Commune	Date et heure
R_1	M	24	Société civile	Moto taximan	Kribi I ^{er}	28/09/21 à 10 : 19 :23
R_2	F	45	Société civile	Restauratrice	Kribi I ^{er}	28/09/21 à 14 : 43 :21
R_3	M	37	Société civile	Commerçant	Kribi I ^{er}	28/09/21 à 15 : 39 :43
R_4	M	40	Société civile	Maçon	Kribi II ^e	30/09/21 à 09 : 45 :08
R_5	M	38	Société civile	Technicien	Kribi II ^e	30/09/21 à 13 : 12 :57
R_6	M	39	Société civile	Gendarme	Kribi I ^{er}	29/09/21 à 08 : 28 :32
R_7	F	29	Société civile	Débrouillarde	Kribi I ^{er}	29/09/21 à 09 : 24 :20
R_8	M	35	Société civile	Moto taximan	Kribi II ^e	05/10/21 à 17 : 18 :01
R_9	F	20	Société civile	Sans emploi	Kribi I ^{er}	08/10/21 à 19 : 22 :02
R_10	F	45	Société civile	Cadre d'administration	Kribi I ^{er}	04/10/21 à 21 : 04 :44
R_11	F	41	Société civile	Secrétaire d'administration	Kribi I ^{er}	09/10/21 à 16 : 18 :57
R_12	M	40	Société civile	Pêcheur	Kribi I ^{er}	12/10/21 à 14 : 18 :29
R_13	M	23	Société civile	Employé au CIPK	Kribi II ^e	19/10/21 à 14 : 18 :60
R_14	F	24	Société civile	Coiffeuse	Kribi I ^{er}	09/09/21 à 16 : 18 :10
R_15	F	18	Société civile	Elève	Kribi I ^{er}	03/10/21 à 10 : 15 :12
R_16	M	32	Société civile	Pêcheur	Kribi I ^{er}	03/10/21 à 10 : 47 :18
R_17	M	43	Société civile	Instituteur	Kribi II ^e	02/10/21 à 17 : 19 :54
R_18	F	32	Société civile	Enseignante	Kribi II ^e	02/09/21 à 18 : 55 :35
R_19	M	37	Société civile	Cadre religieux	Kribi II ^e	09/10/21 à 12 : 29 :11

R_20	M	22	Société civile	Etudiant	Kribi I ^{er}	11/09/21 à 12 : 32 :06
R_21	M	41	Association communautaire	Chef structure formation à l'entrepreneuriat local	Kribi I ^{er}	14/10/21 à 11 : 45 :08
R_22	M	61	Autorité Kribi II	Elu municipal	Kribi II ^e	13/10/2021 à 08 : 32 :02
R_23	M	44	Autorité Kribi I	Elu municipal	Kribi I ^{er}	13/10/2021 à 10 : 01 :21
R_24	M	46	Autorité CUK	Cadre CUK	Kribi I ^{er}	13/10/2021 à 11 : 20 :52
R_25	M	43	Autorité portuaire	Cadre/secrétariat CIPK	Kribi I ^{er}	14/10/21 à 09 : 59 :10

Le tableau 10 qui précède offre des renseignements sur les caractéristiques socio-biographiques des personnes ayant accepté volontairement de nous accorder le privilège d'avoir des entretiens semi-dirigés avec elles. Nous pouvons donc constater que la société civile (avec 20 répondants) a été plus que disposée à donner des réponses à nos préoccupations de recherche. Cela peut se justifier par le fait qu'elle est la plus nombreuse en termes démographiques. Aussi, certains répondants au sein de la société civile ont avoué que notre recherche leur donnait l'occasion d'exprimer leurs opinions quant à la dynamique de développement de la ville de Kribi en lien avec le CIPK.

En outre, nous avons eu trop de peine à rencontrer les responsables des associations communautaires, soit parce qu'ils n'étaient pas disponibles ou parce qu'ils étaient hors de la ville dans la ville (car la majorité de ces associations à Kribi ont leurs sièges hors de la ville) soit parce que ce type d'associations semblent encore rare dans notre contexte d'études. Néanmoins nous avons pu rencontrer un responsable d'un projet de formation et d'encouragement à l'entrepreneuriat communautaire. En même temps, les autorités urbaines et les autorités portuaires ont été très réticentes et parfois méfiantes. On pourrait penser que par ce qu'ayant des postes plus ou moins politiques, elles ont une réputation à protéger. Et donc nos sollicitations à leur égard pour des entretiens leur paraissaient être des enquêtes à des fins administratives ou politiques. Néanmoins, comme le démontre le tableau, nous avons pu rencontrer certains cadres de ces deux entités qui nous ont accordé un temps de discussion de 15 à 30 minutes, selon leur disponibilité.

Par ailleurs, la présentation de l'âge, du sexe, de la catégorie, de la qualité et de la commune d'appartenance, nous permet de mieux comprendre, en fonction de ces caractéristiques, les points de vue des uns et des autres quant à l'objet de notre thèse : la question de l'impact du complexe industrialo portuaire sur le développement urbain durable de la ville de Kribi . La section suivante nous permet de voir ce qu'il en ressort de leurs discours.

5.1.2. Organisation du discours des répondants

Indiquons premièrement que nous avons eu des entretiens semi-directifs individualisés avec quatre catégories de répondants. La catégorie société civile (population) a eu droit à quatre questions impliquant les thématiques économique, sociale, environnementale et de la gouvernance. Les trois autres catégories (associations communautaires, autorités urbaines et autorités) ont été regroupées dans un même chapeau. Il s'agit d'obtenir d'elles des informations en ce qui concerne la question de la gouvernance à l'œuvre à Kribi depuis la mise en exploitation du CIPK d'une part et le niveau de développement durable de la ville toujours en lien avec le CIPK d'autre part.

5.1.2.1. Résultats des entretiens avec les répondants de la société civile : population

Les principales idées tirées de l'exploitation des discours de nos répondants sont interprétées en fonction de leur fréquence d'apparition. Ainsi, la fréquence donne à voir le nombre de fois que l'idée a été exprimée directement ou insidieusement par plusieurs personnes. Nous allons, à partir des quatre questions qui constituent le guide, donner les tendances des réponses compte tenu qu'elles expriment une impression favorable ou une impression défavorable.

- ❖ **Thématique économique** : pensez-vous que le complexe industrialo portuaire apporte une plus-value à Kribi en matière de développement économique (productivité de l'économie locale, opportunités d'emplois, etc.) ? justifiez votre réponse.

Tableau 11*Réponses favorables développement économique*

N	%	Réponses favorables
4	20	On constate quand même que les activités de commerce essaient d'aller mieux
2	10	Depuis un temps, de nouvelles entreprises et activités s'installent dans la ville
2	10	Il est vrai que les gens à Kribi ont trouvé du travail directement ou indirectement au port
1	5	J'ai dû comprendre que la CUK percevait 30% des recettes du port, ça aide beaucoup
3	15	Il y a des opportunités d'emploi à Kribi pour ceux qui sont formés ou les débrouillards
T=12 %=60		

Tableau 12*Réponses défavorables développement économique*

N	%	Réponses défavorables
3	15	Non, on s'attendait à avoir des emplois ou des opportunités de business comme à Douala
2	10	Je ne ressens pas encore les retombées économiques du port
3	15	Rien n'a changé dans mon commerce ; et puis, le port n'emploie pas nos jeunes ici
T=08 %=40		

Comme on peut le constater, les impacts économiques du CIPK sur la ville de Kribi et ses habitants sont jugés majoritairement positifs. En effet, pour 60% soit 13 sur 20 personnes interviewées, le CIPK est une occasion au renforcement de l'économie locale. Pour illustration, mettons en exergue ces propos d'un de nos répondants : « le CIPK est venu aider économiquement beaucoup de personnes et porter beaucoup d'activités à Kribi. Directement ou indirectement le port aide l'économie locale avec l'arrivée de nouveaux investisseurs. Le secteur du commerce où je suis essaie d'aller mieux » (R_3, commerçant).

Par contre, 40% soit 7 sur 20 répondants restent opposés à l'idée d'un renforcement du secteur économique local qui serait occasionné par le CIPK. A ce propos, R_5 (technicien) donne l'avis que : « je crois que qui dit développement économique dit accès à l'emploi, mais je peux avouer que rien n'a changé. On s'attendait à avoir des emplois et des opportunités de business grâce au port comme à Douala ».

Globalement s'il fallait conclure au regard des pourcentages que nous offrent les deux tableaux qui précèdent, on affirmerait à 60% que le CIPK est un facteur de développement économique pour Kribi. Néanmoins, à notre sens, ce pourcentage reste faible. Cela témoigne de la nécessité que soit redynamisée de façon plus efficiente et efficace l'économie locale en lien avec le port. Nous interpellons les stratégies d'acteurs dans ce sens.

- ❖ **Développement social** : Quel lien pouvez-vous établir entre le CIPK et volet social de la vie urbaine (qualité de vie, services sociaux de base, santé, emploi, etc.) ?

Tableau 13

Réponses favorables développement social

N	%	Réponses favorables
3	15	Au regard des routes bitumées ou en cours grâce au port, on circule facilement maintenant. On peut dire que socialement ça va mieux
3	15	la présence du port a fait que j'ai un emploi maintenant pour aider ma petite famille
2	10	La ville offre un meilleur visage, de belles maisons et de beaux bâtiments voient le jour. Kribi pousse plus qu'un champignon.
2	10	La vente de terrain rapporte plus et nous aide à vivre mieux en investissant l'argent reçu
T=10 %=50		

Tableau 14*Réponses défavorables développement social*

N	%	Réponses défavorables
4	20	La vie que j'ai je ne la dois pas au port. Le port n'a rien apporté de nouveau dans ma vie
2	10	Il y a l'insécurité avec les nouvelles personnes parfois dangereuses qui arrivent à Kribi
2	10	Les gens ont été déplacés à cause du port sans véritable indemnités, ni recasement c'est difficile
2	10	La ville est trop peuplée, ça crée des embouteillages sur les routes et il y a des risques de maladie
T=10 %=50		

Dans l'ensemble, les personnes interrogées semblent relativement partagées sur la question de l'effet social du CIPK. En effet, 10 répondants sur 20 sont contraires à un développement social qu'entraînerait le CIPK. Ils pensent par exemple que : « le port attire un grand nombre de personnes qui arrive à Kribi. Ces personnes sont parfois dangereuses ou malades [...] il y a de l'insécurité et les risques de contamination aux maladies dangereuses [...] on ne peut pas dire le port aide au développement social » R_14 (coiffeuse).

L'autre moitié (50% des répondants) est d'avis que le CIPK favorise un niveau de développement social à Kribi. On peut le comprendre dans le discours de ce répondant :

Le port est une bonne occasion pour le changement social dans la ville de Kribi. Regardez par exemple, l'autoroute qui est en construction depuis le port jusqu'à Edéa ou la route qui mène à Bipindi : tout ça c'est grâce au port. Plusieurs personnes ont un emploi au port ou dans l'une des entreprises ou des secteurs d'activités dont l'existence a été occasionnée par la mise en exploitation du CIPK. Bref, beaucoup de choses sur le plan social ont évolué à Kribi depuis que le port est là. R_18 (enseignant).

- ❖ **Le volet environnemental** : selon vous l'implantation du CIPK à Kribi respecte-t-elle les contraintes environnementales (milieu physique, ressources naturelles, climat) ?

Tableau 15

Réponses favorables question environnementale

N	%	Réponses favorables
3	15	Je crois qu'il y a une loi au Cameroun qui oblige à mener des études avant de construire un projet. La construction du CIPK en ma connaissance a respecté cela.
3	15	L'impact du port sur l'environnement de Kribi est à négliger ; ça se limite à son site
2	10	S'il y a dégradation de l'environnement à Kribi, ce n'est pas forcément à cause du port. Elle est due d'autres infrastructures comme la centrale à gaz et le pipeline.
2	10	Il y a les problèmes environnementaux à Kribi avant même que le CIPK ne voit le jour.
T=10 %=50		

Tableau 16

Réponses défavorables question environnementale

N	%	Réponses défavorables
5	25	Depuis que le port est là, les pêcheurs souffrent. C'est comme si le port et ses activités font fuir le poisson
3	15	La construction du port a nécessité les coupes d'arbres qui nous envoyaient un peu de fraîcheur, maintenant la chaleur a augmenté.
2	10	Si vous arrivez sur le site du port, vous verrez les dégâts. Les autochtones de là-bas, ont perdu beaucoup de leurs ressources et cultures.
T=10 %=50		

Ici également, comme pour la question portant sur la thématique sociale, les avis restent partagés sur les questions environnementales en rapport avec la construction du port en eaux

profondes de Kribi. Si 50% des répondants s'accorde pour dire que la mise en œuvre du CIPK s'est en quelque sorte pliée au respect des contraintes environnementales, le même pourcentage de personnes ayant pris part aux entretiens donne des réponses défavorables.

Le premier point de vue (favorable) s'illustre bien dans ces propos : « les problèmes environnementaux actuels à Kribi ne sont forcément causés par la présence du CIPK. Si vous observez bien vous verrez que le pipeline, la centrale à gaz et même les agro-industries sont plus inquiétants pour notre environnement [...] » R_19 (cadre religieux). Un autre témoignage va dans le même sens : « Je crois qu'il y a une loi au Cameroun qui oblige à mener des études avant de construire un projet. La construction du CIPK en ma connaissance a respecté cela. Le problème environnemental à Kribi ne saurait donc venir du port [...] » R_11 (secrétaire d'administration).

Le second point de vue (défavorable) est mis en exergue dans ces phrases du R_20 (étudiant) : « Arrivez au site du port pour constater les dégâts. Les gens ont perdu beaucoup de leurs ressources et cultures. [...]. Le port a détruit les terres cultivables et fait fuir les animaux et les poissons [...] »

- ❖ **La gouvernance** : pensez-vous qu'il y a une certaine participation dans le processus de gestion du développement de la ville de Kribi en rapport avec l'implantation du CIPK ? Justifiez votre réponse.

Tableau 17

Réponses favorables gouvernance urbaine

N	%	Réponses favorables
2	10	Avec la décentralisation, le processus de gouvernance à Kribi n'est pas si mal que ça. Je crois que les gens se concertent de temps en temps.
2	10	Les populations participent en élisant les maires de la ville, qui, je crois qu'ils collaborent bien avec les responsables du port
3	15	La construction du port dans notre ville a nécessité une phase de concertation avec des personnes ici au niveau local, c'est déjà quelque chose.
T=7	%=35	

Tableau 18*Réponses défavorables gouvernance urbaine*

N	%	Réponses défavorables
2	10	Avec un projet comme le port, s'il y avait vraiment participation, je pense que Kribi serait mieux que ça.
3	15	Dès qu'ils ont eu nos voix, tous ces responsables font leurs choses entre eux, ils ne nous gèrent plus.
2	10	On a l'impression que les gens du port s'occupent des activités du port et ceux de la ville sont dans leurs missions aussi, c'est la population qui souffre.
6	30	Vous pensez que mon avis compte ici à Kribi, je vis tout simplement ma vie sans rien attendre de ces autorités.
T=13 %=65		

Au regard des tableaux ci-dessus, il est certain que la gouvernance à Kribi souffre encore d'une absence de collaboration et de participation au moment où nous encourageons et souhaitons plutôt la concertation entre les gestionnaires des entités portuaire et urbaine et les communautés locales. Sur un total de 20 interlocuteurs, 13 soit 65% décrivent une certaine mal gouvernance en ce qui concerne le développement de la ville de Kribi en lien avec le nouveau CIPK. Pour justifier ce point de vue, un répondant affirme : « [...] on a l'impression que les gens du port s'occupent des activités du port et ceux de la ville sont dans leurs missions aussi, c'est la population qui souffre. [...] On dirait que nous autres n'existons pas » R_8 (Moto taximan). Un autre va dans le même sens et déclare : « [...] c'est l'union et l'entente entre les uns et les autres qui aident à développer les localités. Or, avec un projet comme le port, s'il y avait vraiment participation, je pense que Kribi serait mieux que ça [...]. » R_17 (Instituteur).

Par ailleurs, 35% des personnes interrogées ne fustigent pas le processus de gouvernance à l'œuvre à Kribi au moment où la ville accueille le CIP. On peut résumer leurs opinions dans cette déclaration :

Les populations participent déjà en élisant les maires de la ville, qui, je crois qu'ils collaborent bien avec les responsables du port. C'est déjà un pas [...] les populations transmettent leurs doléances aux chefs de quartiers ou associations communautaires et ceux-ci les portent sur la table des décideurs [...]. R_10 (cadre d'administration).

Globalement, l'avis que les répondants au niveau de la société civile a sur la question du développement durable dans la ville de Kribi en lien avec le CIPK est fortement influencée par plusieurs faits. D'une part, il y a la situation de crise socioéconomique que traversent toutes les villes du Cameroun ; c'est difficile de juger le niveau de développement dans ce contexte-là, surtout que le CIPK est encore dans sa première phase et donc difficile à évaluer ses retombées à ce stade. D'autre part, les réponses sont corrélées aux attentes et objectifs auxquels les uns et les autres ont pensé réaliser avec l'avènement du CIPK. C'est donc en comparaison de leurs situations actuelles par rapport à leurs espérances que les répondants trouvent que le port contribue ou pas au développement de leur territoire de vie.

5.1.2.2. Résultats des entretiens avec les autorités urbaines, les autorités portuaires et les associations communautaires

Les entretiens avec cette seconde catégorie de répondants ont porté sur deux questions ou préoccupations. La première question consistait à donner un avis général sur le niveau de développement durable de la ville de Kribi depuis la mise en exploitation du complexe industriel portuaire. La seconde question quant à elle avait pour dessein de percer l'état de la gouvernance à l'œuvre à Kribi en rapport avec la mise en exploitation du complexe industriel portuaire. Notons pour le préciser que cette seconde interrogation était moulée en fonction de la qualité (place occupée dans l'arène de développement de Kribi) du répondant à qui elle était adressée.

Ainsi, la présentation des résultats de notre seconde phase d'entretiens est bien catégorisée. Elle se fera en rubriques afin de mieux apprécier les opinions en fonction du statut sociopolitique ou socioprofessionnel du répondant.

- ❖ **Développement urbain durable** : Quelle appréciation pouvez-vous faire du niveau de développement durable de Kribi depuis la mise en exploitation du complexe industriel portuaire ?

- Points de vue des associations de développement communautaire

Comme, déjà relevé précédemment, le repérage de ce type d'organisations de la population locale pour le compte de notre étude a été très difficile à Kribi. Néanmoins, nos actions nous ont permis de rencontrer un chef de projet de développement participatif et de formation à l'entrepreneuriat communautaire. Voici son avis : « [...] En 2013, quand j'arrive à Kribi, la physionomie de la ville, les conditions de vie des populations étaient à un niveau. Mais depuis l'avènement du port, les choses évoluent déjà. Mais il ne faut pas croire que tout va pour le mieux hein, les attentes sont encore énormes ». R_21 (chef projet développement participatif).

On peut lire dans ce discours que le changement social est plus ou moins perceptible dans la ville de Kribi à partir du moment où le CIPK industriel portuaire y est installé. Toutefois, le niveau de développement acceptable semble encore en deçà des aspirations.

- Points de vue autorités urbaines

Les autorités urbaines qui nous ont paru pertinentes pour notre étude nous viennent des communes de Kribi I^{er} et Kribi II^e et de la Communauté Urbaine de Kribi (Kribi). Ainsi, dans la journée du 13 Octobre 2021 nous avons pu avoir, malgré beaucoup de difficultés et après plusieurs tentatives, leur avis sur la question du niveau de développement durable de Kribi. Les idées avancées semblent se rejoindre. En effet, les différentes autorités pensent que la ville de Kribi se démarque de plus en plus des autres pôles urbains camerounais aux envergures et niveaux de développement comparables. Ceci grâce aux potentialités et opportunités de changement social occasionnées par la construction du complexe industriel portuaire. Les autorités pensent qu'au-delà des réaménagements infrastructurels, la présence du port fructifie par exemple les recettes de la communauté urbaine et des communes d'arrondissement. Cet extrait du discours d'un cadre de la communauté urbaine de Kribi illustre cet exemple : « [...] effectivement avec l'avènement du port il y a un changement au niveau des infrastructures et des services nécessaires [...] la ville est en pleine chantier. Aussi, nous devons relever que la CUK tire 28% des retombées économiques du port. [...] » R_24 (cadre CUK). Un autre témoignage va dans le même esprit : « [...] personne ne peut prétendre que la ville de Kribi ne bénéficie pas de la construction d'un aussi grand projet structurant. [...]. Le port apporte de nouvelles activités qui sont sources de recettes pour la commune [...]. » R_22 (adjoint mairie Kribi II).

Cependant, l'avis que le CIPK est d'un apport certain pour la ville n'est pas exclusif. On peut aussi percevoir, dans les discours des autorités urbaines interrogées, une certaine remise en question d'un véritable développement durable à Kribi en rapport à la mise en exploitation du CIPK. En effet, on peut affirmer que chaque témoignage est à double sens. Les avis divers parlent d'opportunités potentielles et de quelques changements infrastructurels mais reconnaissent également que : « [...] beaucoup reste à faire aujourd'hui. On ne peut pas dire que Kribi a atteint le niveau de développement durable final [...] Les attentes des populations sont au-delà de ce que la ville à l'ère du projet portuaire propose » R_23 (conseiller Kribi I). Le constat est également fait par R_24 (cadre CUK). Ce répondant estime que « [...] les effets de l'arrivée de ce complexe portuaire sur les populations locales, directement, peuvent encore être discutés. Je ne crois pas que le niveau de vie des gens s'est considérablement amélioré. [...] ». Ces deux témoignages sont assez suffisants pour constater que si le cadre de vie avec la construction ou le réaménagement de la voirie et la mise sur pied d'autres bâtiments de travaux publics semble aller pour le mieux, les conditions de vie des personnes ne connaissent pas un véritable changement. Or, nous sommes d'avis que le développement quel qu'il soit doit être évalué eu égard de ce qu'il accomplit sur la personne humaine en termes de qualité de vie. Se basant sur cet élément, nous pouvons déduire qu'au regard des opinions des autorités urbaines, il n'est pas encore possible de parler d'un véritable développement durable à Kribi à l'aune du complexe industrialo portuaire.

Explorons maintenant le point de vue des autorités portuaires.

- Points de vue autorités portuaires

Nous avons pu discuter avec un responsable bien placé au secrétariat du port. Nous lui avons promis de ne pas diffuser son identité, nous l'avons nommé R_25 (cadre/secrétariat CIPK). Son avis est que :

Bien que son intention fondamentale soit de désengorger les autres ports du pays en assurant l'import et l'export de grandes masses de produit, il faut reconnaître qu'indéniablement, le CIPK a transformé et continuera à transformer la ville de Kribi et ses habitants [...] cette infrastructure participe au développement de biens d'activités nécessaires à la vie urbaine. [...] les gens se plaignent, nous sommes d'accord. Il n'y a

pas encore un véritable impact sur les habitants ; mais n’oublions pas que l’infrastructure est encore à sa première phase [...].

A la lecture du discours qui précède, nous décelons deux principales idées : 1) le CIPK est présenté comme un catalyseur de développement pour la ville de Kribi, malgré que sa mission première soit ailleurs. 2) on ne peut pas encore parler de véritables effets positifs sur la vie des populations en raison de ce que le port est encore nouveau.

❖ **Gouvernance** : pensez-vous qu’il y a une certaine collaboration entre tous les acteurs concernés dans le processus de gestion du développement de la ville de Kribi en rapport avec l’implantation du CIPK ? Ou encore Avez-vous le sentiment que les autorités urbaines, les autorités portuaires et les populations locales de Kribi travaillent ensemble dans le but d’aboutir à un développement intégré et durable (qui prend en compte tous les acteurs de la ville et tous aspects et secteurs de développement) ? Justifiez votre réponse.

Nous présenterons d’abord les principales idées issues des discours des trois catégories de répondants de cette section ; par après, nous en ferons un commentaire global.

- **Points de vue associations communautaires**

La gouvernance n’est pas si mal que ça, les choses bougent déjà depuis les résolutions du grand dialogue. Mais, je peux vous dire qu’il y a un problème de collaboration et de participation. Les gens veulent continuer dans l’individualisme et atteindre leurs objectifs personnels. Or, on ne peut pas développer la localité avec ce genre de mentalités [...] moi j’enseigne à ceux qui viennent me voir que : travailler pour son compte personnel c’est bien ; mais c’est l’association des efforts et des points de vues qui est la clé d’un développement véritable. R_21 (chef projet développement participatif).

- **Points de vue autorités urbaines**

Pour aller droit au but, faisons parler nos participants :

La gouvernance collaborative en elle-même n'est pas un problème hein ! Mais ce sont nos mentalités [...] Je suis [...] adjoint au maire ici à Dombé (Kribi II) et je peux vous répondre de façon contractée et nette que notre circonscription n'a pas de relation particulière visant le développement de la ville avec les autorités du port [...]. Pour la population, je crois que nous sommes en contact avec les chefs et les représentants des quartiers [...]. R_22 (élu municipal, Kribi II^e).

La gouvernance à Kribi ? Chaque autorité, exceptée peut-être la population, vous en parlera en bien [...] pour être sérieux, Je pense qu'il y a eu trop d'individualisme entre nous les élus. Si même au sein d'un même exécutif municipal nous n'arrivons pas à collaborer, que pensez-vous qu'il sera des supposés partenariats avec les prestataires au niveau du port ? Même les populations semblent se désintéresser aux problèmes de gestion de leur ville à cause de nos petites guéguerres. R_23 (élu municipal, Kribi I^{er}).

[...] la collaboration administrative ne manque pas, car les deux communes sont sous notre chapeau. Pour les populations, je crois qu'elles ont les représentants. Nous travaillons ensemble quand il le faut, même si à un moment donné chaque entité (rires...), essaie d'abord de préserver ses propres intérêts [...] Hein on se comprend. Néanmoins, nous ici à la CUK nous avons des partenariats économiques avec le CIPK ; il faut peut-être plus pour le bien de notre belle ville [...] on peut seulement se plaindre que nos politiques dépendent, malheureusement encore beaucoup de Yaoundé. [...]. R_24 (cadre CUK).

- **Points de vue autorités portuaires**

[...] Nous sommes conscients qu'il faut collaborer avec tout le monde ; et nous faisons des efforts. D'ailleurs il y a un partenariat entre le port et la CUK [...] les mairies aussi sont consultées de temps en temps [...]. Vous parlez de collaborer pour le bien de Kribi. Mais, il faudrait que les gens comprennent que le CIPK a une mission nationale qui est celle de redresser la courbe économique du pays dans son ensemble. On peut dire que la ville de Kribi tire grand grain de la présence d'une telle infrastructure sur son territoire. [...] oui, il est souhaitable de faire plus en essayant de mettre tout le monde autour d'une table pour discuter et mettre effectivement en pratique les conclusions des discussions. C'est à l'avantage des deux parties [ville et port]. Le Directeur qui est un natif d'ici, nous encourage souvent dans ce sens. R_25 (cadre/secrétariat CIPK).

Pour commentaire des différents points de vue des discours qui précèdent, nous sommes en droit de dire que la gouvernance à l'œuvre à Kribi au moment où le complexe industrialo portuaire y est mis en exploitation est critiquée pour son manque de collaboration et de vision collective. Les diverses parties prenantes interrogées, qu'il s'agisse des autorités urbaines, des responsables portuaires ou des associations communautaires, expriment un sentiment d'individualisme dans la gestion des affaires. Il semble y avoir un manque de coordination et d'efforts concertés pour capitaliser sur les potentiels effets positifs du complexe industrialo-portuaire.

Les répondants de la société civile dénoncent également une gouvernance non participative, soulignant ainsi un manque d'inclusion et de consultation des acteurs locaux dans les prises de décision. Cette critique récurrente met en lumière un dysfonctionnement dans le processus de gouvernance à Kribi, ce qui peut entraver le développement urbain durable de la ville à travers le CIPK. Il apparaît donc que la gouvernance en place à Kribi présente des lacunes en termes de collaboration, de participation et de vision à long terme, ce qui peut compromettre la réussite du projet de développement urbain durable. Il est donc nécessaire d'améliorer la

gouvernance locale en favorisant une approche plus inclusive, participative et collaborative pour assurer un développement urbain harmonieux et équitable de la ville de Kribi.

5.2. Présentation des résultats quantitatifs : analyse univariée

Le questionnaire d'enquête nous a permis de collecter des données à caractère quantitatif lors de nos descentes dans les artères de la ville de Kribi. Ces données ont été saisies à l'aide du logiciel CPro version 5.0 CPro (Census and Survey Processing System). Il permet une saisie aisée et assez fiable de données de recensements et d'enquêtes. Les données sont exportées vers un autre logiciel d'analyse. Dans notre cas, nous avons choisi de les exporter vers SPSS version 22.0, du fait du large éventail de méthodes d'analyse offertes par ce logiciel. Nous sommes ensuite passés à l'analyse des données proprement dite. Dans la perspective de répondre à la question de recherche, des analyses descriptives et des inférences statistiques ont successivement été faites. Il est important de préciser que dans cette partie, nous revenons uniquement sur les analyses descriptives ; l'analyse inférentielle sera établie dans le prochain chapitre.

Par ailleurs, notre questionnaire a tourné essentiellement autour de sept grandes sections : 1) variable sociodémographique de l'enquête ; 2) Niveau de développement urbain durable de Kribi avant l'avènement du complexe industrialo portuaire ; 3) le CIPK comme facteur de développement économique à Kribi ; 4) CIPK comme facteur de développement social à Kribi ; 5) CIPK et la dimension écologique ; 6) la gouvernance urbaine à Kribi depuis l'avènement du CIPK ; 7) CIPK et le développement urbain durable. Chaque section comportait un certain nombre d'items. C'est donc en fonction de chaque section et de ses items constitutifs que nous présentons les résultats quantitatifs de cette étude.

5.2.1. Situation avant l'avènement du complexe industrialo-portuaire

Pour évaluer pleinement la portée des transformations induites par le complexe industrialo-portuaire, il est impératif de commencer par une description de la situation antérieure. Cette section s'attache à présenter le contexte de Kribi avant l'arrivée du port. Cette analyse préalable permettra de mieux comprendre les enjeux de la transformation urbaine et sociale qui seront explorés dans la suite de notre étude.

Tableau 19

Q_9 : Niveau de développement urbain durable de Kribi avant l'arrivée du complexe industrialo-portuaire ?

		Fréquence	Pourcentage	Pourcentage cumulé
Valide	Très bon(ne)	49	8,8	8,8
	bon(ne)	172	30,9	39,7
	moyen(ne)	218	39,2	78,9
	mauvais(e)	89	16,0	94,9
	Très mauvais(e)	28	5,1	100,0
Total		556	100,0	

Source : Nos calculs statistiques

Ce tableau présente les résultats de l'évaluation du niveau de développement urbain dans la ville de Kribi avant la mise en exploitation du complexe industrialo-portuaire. Il montre que la majorité des répondants ont évalué le niveau de développement urbain comme étant moyen avec 39,2% des réponses, suivi par les évaluations bon(ne) avec 30,9%. Il est aussi intéressant de noter que seuls 5,1% des répondants ont qualifié le niveau de développement urbain comme étant « Très mauvais(e) », tandis que 8,8% l'ont qualifié de « Très bon(ne) ».

Tableau 20

Q_10 : l'économie de Kribi avant l'arrivée du complexe industrialo-portuaire ?

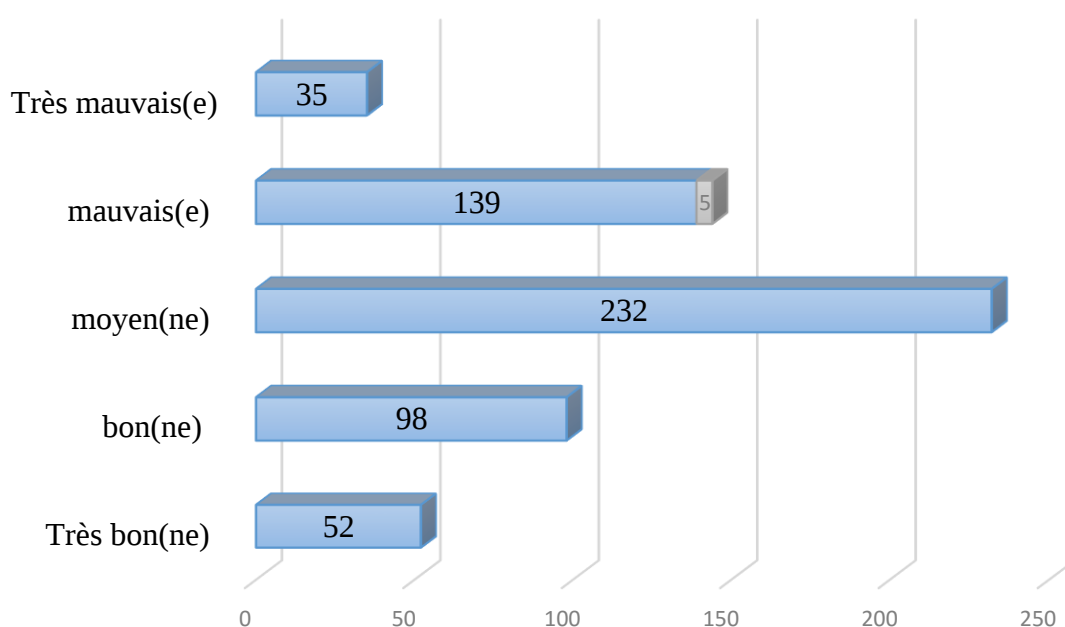
		Fréquence	Pourcentage	Pourcentage cumulé
Valide	Très bon(ne)	78	14,0	14,0
	bon(ne)	159	28,6	42,6
	moyen(ne)	207	37,2	79,8
	mauvais(e)	98	17,6	97,4
	Très mauvais(e)	14	2,6	100,0
Total		556	100,0	

Source : Nos calculs statistiques

Le tableau propose les résultats de l'évaluation du niveau de l'économie de la ville de Kribi avant l'arrivée du complexe industrialo-portuaire. On observe que la majorité des répondants ont évalué le niveau de l'économie comme étant moyen(ne) avec 37,2% des réponses, suivi par les évaluations bon(ne) avec 28,6%. Par ailleurs, il faut noter que seulement 2,6% des répondants ont qualifié le niveau de l'économie comme étant « Très mauvais(e) », tandis que 14% l'ont qualifié de « Très bon(ne) ». En conclusion, ce tableau met en lumière une certaine stabilité économique dans la ville de Kribi avant l'arrivée du complexe industrialo-portuaire, avec une majorité des répondants évaluant positivement ou de manière neutre le niveau de l'économie.

Figure 13

Q_11 : A votre avis quelle était la situation en termes d'opportunités d'emplois à Kribi avant l'arrivée du complexe industrialo-portuaire ?



Source : Nos calculs statistiques

Au regard de la figure qui précède, on constate que la majorité des répondants ont évalué la situation en termes d'emplois comme étant moyenne avec 41,8% des réponses, suivie par les évaluations mauvaises avec 25% et bonne avec 17,6%. Aussi, il est intéressant de noter que seulement 6,3% des répondants ont qualifié la situation en termes d'emplois comme étant « Très mauvaise », tandis que 9,3% l'ont qualifiée de « Très bonne ». En conclusion, ce tableau met en

lumière une diversité d'opinions concernant la situation en termes d'emplois à Kribi avant l'arrivée du complexe industrialo-portuaire, avec une majorité des répondants évaluant la situation comme étant moyenne ou mauvaise. Cela souligne l'importance de prendre en compte les différentes perspectives des habitants lors de l'évaluation de l'impact du développement économique sur l'emploi dans la ville.

Tableau 21

Q_12 : Comment jugeriez-vous le niveau d'accès aux services sociaux de base tels que l'éducation, la santé et le logement ?

		Fréquence	Pourcentage	Pourcentage cumulé
Valide	Très bon(ne)	81	14,6	14,6
	bon(ne)	103	18,5	33,1
	moyen(ne)	241	43,3	76,4
	mauvais(e)	123	22,2	98,6
	Très mauvais(e)	8	1,4	100,0
Total		556	100,0	

Source : Nos calculs statistiques

Le tableau présentant les résultats de l'évaluation du niveau d'accès aux services sociaux de base à Kribi révèle une diversité d'opinions parmi les répondants. La majorité (43,3%) a qualifié l'accès comme moyen, suivi par les évaluations bonnes (18,5%) et mauvaises (22,2%). Seulement 1,4% l'ont jugé « Très mauvais » et 14,6% « Très bon », montrant une polarisation des perceptions. Cependant, le pourcentage cumulé indique que près de 77% des réponses se situent dans les catégories « moyen » et « bon », suggérant une acceptation majoritaire de la qualité des services sociaux à Kribi. Ces résultats soulignent l'importance de considérer les différents points de vue des habitants dans l'évaluation des services sociaux disponibles dans la ville.

Tableau 22

Q_13 : Quelle est votre perception de la situation environnementale de Kribi avant l'installation du complexe industrialo-portuaire ?

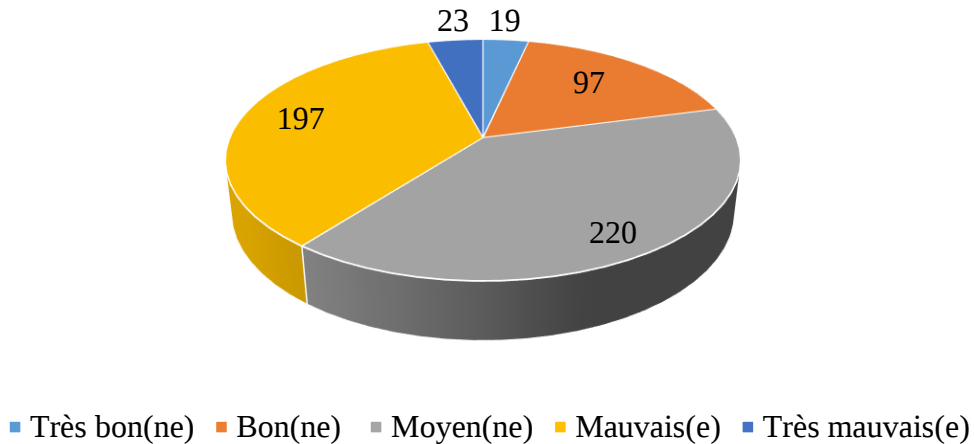
		Fréquence	Pourcentage	Pourcentage cumulé
Valide	Très bon(ne)	15	2,7	2,7
	bon(ne)	101	18,2	20,9
	moyen(ne)	233	41,9	62,8
	mauvais(e)	201	36,1	98,9
	Très mauvais(e)	6	1,1	100,0
Total		556	100,0	

Source : Nos calculs statistiques

Le tableau 22 présente les résultats de l'évaluation de la perception de la situation environnementale à Kribi avant l'installation du complexe industrialo-portuaire. La répartition des réponses montre une majorité d'évaluations moyennes (41,9%) ou mauvaises (36,1%), avec seulement 20,9% d'évaluations positives. Les niveaux extrêmes de satisfaction sont peu fréquents, avec 2,7% de « Très bon » et 1,1% de « Très mauvais ». Environ 63% des réponses se situent dans les catégories « moyenne » et « mauvaise », soulignant des préoccupations générales concernant l'état de l'environnement. Il est crucial de prendre en compte ces perceptions pour garantir une gestion durable de l'environnement lors du développement de projets industriels.

Figure 14

Q_14 : Comment décririez-vous la gouvernance locale à Kribi avant l'arrivée du complexe industrialo-portuaire ?



Le secteur présente les résultats de l'évaluation de la gouvernance locale à Kribi avant l'arrivée du complexe industrialo-portuaire. La répartition des réponses montre une majorité d'évaluations moyennes (39,6%) ou mauvaises (35,4%), avec seulement 20,8% d'évaluations positives et 4,2% d'évaluations très négatives. Les niveaux extrêmes de satisfaction sont peu fréquents, avec 3,4% de « Très bon » et 4,2% de « Très mauvais ». Environ 60% des réponses se situent dans les catégories « moyenne » et « mauvaise », reflétant des préoccupations générales sur la qualité de la gouvernance locale. En conclusion, il est essentiel d'améliorer la gouvernance pour assurer un développement durable et une gestion efficace des projets industriels dans la région de Kribi.

5.2.2. Complexe industrialo-portuaire comme facteur de développement économique

Il s'est agi dans cette rubrique de notre questionnaire de recherche de mesurer la situation économique à Kribi à l'aune du CIPK. Six items (Q_15 à Q_20) ont servi à ce dessein.

Tableau 23

Q_15. Etes-vous d'avis que le Produit Intérieur Brut (PIB) de la ville de Kribi connaît un net progrès avec l'avènement du complexe industrialo-portuaire ?

		Fréquence	Pourcentage	Pourcentage cumulé
Valide	Tout à fait en désaccord	45	8,1	8,1
	En désaccord	95	17,1	25,2
	Neutre	173	31,1	56,3
	En accord	211	37,9	94,2
	Tout à fait en accord	32	5,8	100,0
	Total	556	100,0	

Source : *Nos calculs statistiques*

Il a fallu percer les opinions de nos répondants sur l'état du PIB de Kribi depuis l'avènement du CIPK. Ainsi, de manière cumulée, 243 (avec 211 « en accord » et 32 « tout à fait en accord ») sur 556 personnes ont un avis favorable ; c'est-à-dire, il y a un net progrès du PIB de la ville avec la mise en exploitation du CIPK. Par contre, 173 enquêtés ont une opinion « neutre » et 140 (avec 45 « tout à fait en désaccord » et 95 « en désaccord ») ont un point de vue défavorable. La déduction, que l'on pourrait faire des informations que nous offre le tableau 23 ci-haut est celle d'un effet positif du CIPK sur le PIB de la ville de Kribi.

Tableau 24 :

Q_16. L'implantation du complexe industrialo-portuaire donne-t-elle lieu aux opportunités d'emplois à Kribi ?

		Fréquence	Pourcentage	Pourcentage cumulé
Valide	Tout à fait en désaccord	37	6,7	6,7
	En désaccord	96	17,3	23,9
	Neutre	83	14,9	38,8
	En accord	304	54,7	93,5
	Tout à fait en accord	36	6,5	100,0
	Total	556	100,0	

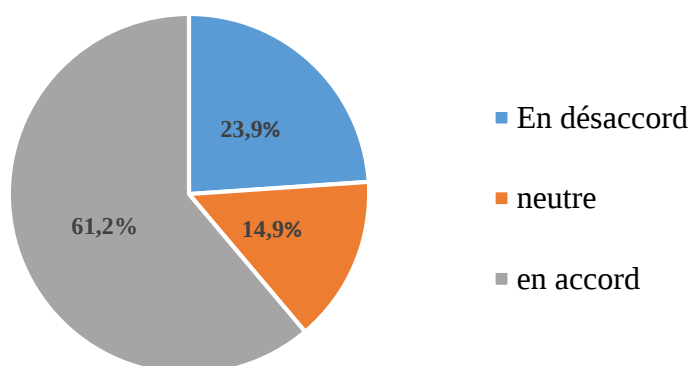
Source : *Nos calculs statistiques*

De la lecture de ce tableau 24, il est clair que 61,2% des participants sont favorables à l'idée qu'en corrélation avec le CIPK, de nouvelles opportunités d'emploi sont disponibles à Kribi. L'emploi est en effet une denrée prisée au Cameroun et à Kribi particulièrement. Avoir des possibilités d'accès à un emploi est une modalité importante pour le développement urbain durable. Cependant, 23,9% sont indécis et 14,9% (pourcentage non négligeable) pensent que le CIPK ne favorise la création des emplois dans la ville de Kribi.

La figure ci-dessous, nous propose un résumé clair :

Figure 15

Répartition des participants en fonction des avis sur la possibilité pour le CIPK d'offrir des opportunités d'emploi.



Source : *Nos calculs statistiques*

Tableau 25

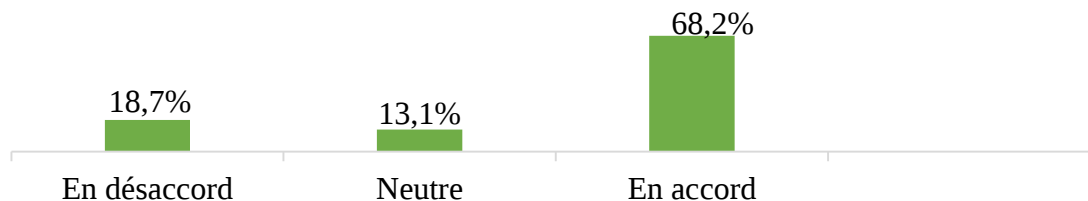
Scores des participants Q_17 : Diriez-vous que l'implantation du complexe industrialo-portuaire à Kribi contribue à accroître la productivité de l'économie locale ?

		Fréquence	Pourcentage	Pourcentage cumulé
Valide	Tout à fait en désaccord	45	8,1	8,1
	En désaccord	59	10,6	18,7
	Neutre	73	13,1	31,8
	En accord	265	47,7	79,5
	Tout à fait en accord	114	20,5	100,0
	Total	556	100,0	

Source : *Nos calculs statistiques*

Figure 16

Pourcentages cumulés des participants Q_17 : Diriez-vous que l'implantation du complexe industrialo-portuaire à Kribi contribue à accroître la productivité de l'économie locale ?



Source : *Nos calculs statistiques*

D'une manière générale, le tableau 25 et la figure 16 montrent clairement qu'une grande proportion d'enquêtés (68,2%) s'accorde pour soutenir que le CIPK participe au croît de la situation économique de Kribi. Parmi ces enquêtés ayant un avis favorable à la question de l'item 17, 20,5% sont « tout à fait en accord » et 47,7% sont « en accord ». La croissance économique est une mesure que poursuivent de nombreux projets de développement. Cependant, il convient de noter que le développement ne résulte pas uniquement de mesures économiques [...]. L'échec est probable si une population insouciante reste passive (Meister, 1997, cité dans Amouzou, 2007).

Il ressort également de ces résultats que 18,7% des personnes interrogées sont « en désaccord ». De manière claire, ces personnes ne voient pas la présence du port comme un facteur favorisant la croissance de l'économie locale. Les résultats montrent également que 13,1% des individus ayant rempli le questionnaire sont restées neutres.

Tableau 26

Distribution de l'échantillon selon les avis sur l'item 18

		Fréquence	Pourcentage	Pourcentage cumulé
Valide	Tout à fait en désaccord	51	9,2	9,2
	En désaccord	98	17,6	26,8
	Neutre	82	14,7	41,5
	En accord	250	45,0	86,5
	Tout à fait en accord	75	13,5	100,0
Total		556	100,0	

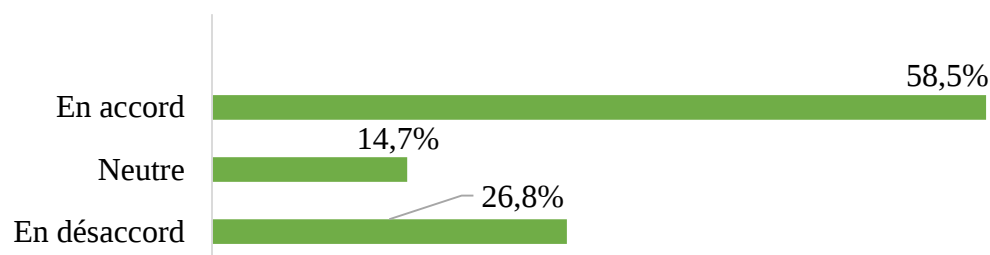
Source : *Nos calculs statistiques*

L'activité commerciale est parmi les secteurs pourvoyeurs de gains dans une ville. Son impact sur le développement urbain est assez considérable. Ainsi, au moment où Kribi accueille un CIP, nous avons voulu savoir si l'avènement de cette infrastructure est une plus-value pour le secteur du commerce. Comme on peut le lire dans le tableau 26 qui précède, 45% et 13,5% des participants sont, respectivement, « en accord » et « tout à fait en accord » pour dire que l'activité commerciale à Kribi connaît une certaine progression avec la construction du CIPK. On observe également que 17,6% des participants à l'étude sont en « en désaccord », 9,2% sont « tout à fait en désaccord » et 14,7% ont coché « neutre ».

De façon plus agrégée, nous avons les pourcentages suivants :

Figure 17 :

Distribution de l'échantillon selon les avis sur l'item 18



Source : Nos calculs statistiques

Tableau 27

Récapitulatif des opinions sur l'item 19 : le complexe industrio-portuaire donne-t-il lieu aux investissements dans les infrastructures et les secteurs productifs de la ville ?

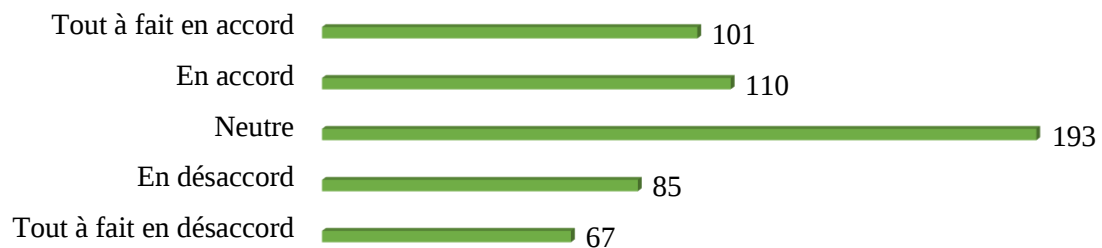
		Fréquence	Pourcentage	Pourcentage cumulé
Valide	Tout à fait en désaccord	45	8,1	8,1
	En désaccord	110	19,8	27,9
	Neutre	95	17,1	45,0
	En accord	266	47,8	92,8
	Tout à fait en accord	40	7,2	100,0
Total		556	100,0	

Source : Nos calculs statistiques

De l'avis dominant des individus interrogés, on peut dire que le CIPK est une aubaine pour attirer les investissements divers dans les secteurs productifs de la ville de Kribi. Nous nous basons, en effet sur les résultats du tableau 27, qui laissent voir que 55% (soit 306 sur 556) de nos enquêtés sont de cet avis contre 27,9% qui en sont opposés et 17,1% qui sont restés indécis.

Figure 18

Distribution de l'échantillon selon l'item 20 : Selon vous, est-il justifié de dire que l'un des objectifs de l'implantation du complexe industrialo-portuaire à Kribi est de faire de la population locale un facteur effectif de développement économique ?



Source : *Nos calculs statistiques*

Puisque tout projet de développement (ici économique) doit être évalué à l'aune de ce qu'il apporte prioritairement sur le plan humain (population concernée), nous avons voulu comprendre cela à partir de l'item 20. Ainsi, la figure 18 nous renseigne que 193 sur 556 personnes enquêtées, sont restées neutres. Face à l'item 20, elles n'ont pas d'avis peu ou prou précis à donner. La figure 18 montre également que 211 enquêtés sont soit « en accord » (110) soit « tout à fait en accord » (101). A contre sens, on retrouve 85 répondants « en désaccord » et 67 « tout à fait en désaccord ».

5.2.3. Complexe industrialo-portuaire comme facteur de développement social

L'implantation d'un complexe industrialo-portuaire suscite souvent des espoirs en matière de développement social. Cette section se propose d'analyser si ces attentes sont rencontrées à Kribi.

Tableau 28 :

Répartition de l'échantillon selon l'item 21 : Pensez-vous que le complexe industrialo-portuaire participe à la lutte contre la pauvreté à Kribi ?

		Fréquence	Pourcentage	Pourcentage cumulé
Valide	Tout à fait en désaccord	59	10,6	10,6
	En désaccord	157	28,2	38,8
	Neutre	120	21,6	60,4
	En accord	176	31,7	92,1
	Tout à fait en accord	44	7,9	100,0
	Total	556	100,0	

Source : *Nos calculs statistiques*

Les pauvres constituent en effet, une fraction importante de la population mondiale et surtout en Afrique subsaharienne. Cette pauvreté se fonde non seulement sur l'absence de biens et de services essentiels, mais sur l'incapacité croissante d'un nombre important de personnes à avoir accès au modèle néolibéral du bonheur (Collectif, 1997). L'item 21 de notre questionnaire de recherche a servi à l'évaluation de la situation de la pauvreté à Kribi à l'aune du CIPK. Les résultats qu'offre le tableau 28 sont assez partagés. En effet, on peut observer que la différence entre les répondants (39,6%) qui pensent que l'infrastructure portuaire participe à la réduction de la pauvreté à Kribi et ceux (38,8%) qui pensent le contraire est de 0,8%. Cela ne permet pas vraiment de tirer une conclusion allant d'un sens ou l'autre. On peut également voir que la modalité « neutre » affiche une fréquence de 21,6% des personnes totales interrogées.

Figure 19

Résultats de l'item 22 : L'avènement du complexe industrialo-portuaire entraine-t-il l'amélioration de l'offre des services éducatifs à Kribi ?



Source : Nos calculs statistiques

La figure 19 présente la distribution de l'échantillon en fonction de l'item 22 : *L'avènement du complexe industrialo portuaire entraine-t-il l'amélioration de l'offre des services éducatifs à Kribi ?* L'analyse de ce secteur montre que les participants qui sont « en désaccord » sont les plus représentés (28,2 %), ceux qui sont indécis viennent en deuxième position avec un pourcentage de 26,4 %. Le troisième score (26,2 %) est celui enregistré par les répondants qui ont validé « en accord », ensuite nous avons ceux qui ont choisi « tout à fait en désaccord » soit 10,6 % et enfin 8,6 % des personnes interrogées répondent « tout à fait en accord ». De manière résumée, nous sommes en droit de dire à 38,8% que le CIPK ne permet pas d'améliorer l'offre du secteur de l'éducation à Kribi.

Tableau 29

Distribution de l'échantillon en fonction de l'item 23

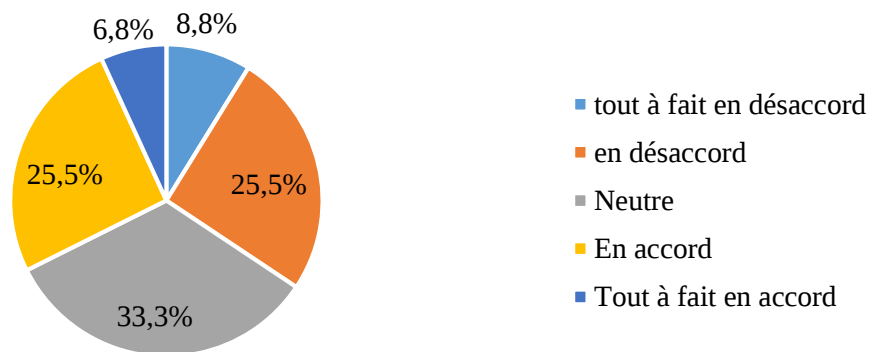
		Fréquence	Pourcentage	Pourcentage cumulé
Valide	Tout à fait en désaccord	63	11,3	10,6
	En désaccord	137	24,6	35,9
	Neutre	119	21,4	57,3
	En accord	186	33,5	90,8
	Tout à fait en accord	51	9,2	100,0
	Total	556	100,0	

Source : Nos calculs statistiques

En action communautaire, la santé est l'un des déterminants sociaux du développement. C'est d'ailleurs ce à quoi s'attèle à promouvoir l'approche socio institutionnelle des pratiques de l'action communautaire. Revenant au tableau 28, il en ressort que 42,7% de répondants estiment que l'offre des services sanitaires connaît un net progrès en rapport à la mise en œuvre du complexe industrialo portuaire. Ce pourcentage est supérieur à celui (35,9%) de ceux qui ont un avis contraire et à celui (21,4%) des personnes indécises. Au regard de ces pourcentages, il est donc admis que la majorité des répondants soutiennent que le secteur de la santé en matière de développement de la ville de Kribi tire profit de la présence de l'infrastructure portuaire. Ebele Onana et Ngoumou Elat (2020, p.57) avaient donc vu juste en mentionnant qu'à Kribi « les effets induits du CIPK à moyen terme sont perceptibles à travers la création des services infrastructurels [...]. Des réformes et des améliorations ont été faites sur le plan structurel et le service y est même meilleur avec les prestations des nouveaux médecins ».

Figure 20

Pourcentages des réponses selon l'item 24 : D'après votre expérience, l'avènement du complexe industrialo-portuaire contribue-t-il à l'amélioration de votre qualité de vie ?



Source : *Nos calculs statistiques*

La distribution de l'échantillon selon l'item 24 portant sur la qualité de vie des individus en rapport avec l'avènement du CIPK donne à voir des avis relativement partagés. Au regard de la figure 20, on observe par exemple que si 34,3% des répondants jugent favorablement leur qualité de vie, ce pourcentage n'est pas bien loin de celui des personnes qui ont opté pour la neutralité

(33,3%). Il n'est pas aussi très différent de celui des personnes (32,3%) qui estiment que le CIPK ne participe pas à l'amélioration de leur qualité de vie.

A la suite ce qui précède, il faut dire qu'évaluer sa propre qualité de vie en rapport avec une nouveauté infrastructurelle diffère généralement d'un individu à l'autre. Dans la société, chaque individu a un idéal particulier ou des aspirations particulières à satisfaire pour sentir une amélioration de sa qualité de vie. Ces idéaux ou aspirations déterminent son jugement par rapport un autre individu. Toutefois, il est important de préciser que sous l'angle de l'action communautaire, les besoins individuels s'éclipsent devant les ambitions collectives. La recherche du bien-être communautaire efface les desseins des individus pris singulièrement.

Tableau 30

Répartition des opinions sur l'item 25 : Maintenant qu'il y a un complexe industrialo-portuaire à Kribi peut-on dire que la ville présente un meilleur cadre de vie ?

		Fréquence	Pourcentage	Pourcentage cumulé
Valide	Tout à fait en désaccord	74	13,3	13,3
	En désaccord	149	26,8	40,1
	Neutre	125	22,5	62,6
	En accord	162	29,1	91,7
	Tout à fait en accord	46	8,3	100,0
Total		556	100,0	

Source : *Nos calculs statistiques*

Le cadre de vie est une modalité très considérée dans l'évaluation du développement urbain durable. C'est l'environnement vital des individus, et donc il est important qu'il puisse offrir des conditions d'épanouissement pour ces individus. Nous avons évalué cette réalité à travers notre item 25. Le tableau 30, donne les informations suivantes : sur 556 participants, 208 soit 37,4% s'accordent pour dire que la ville de Kribi présente un meilleur cadre de vie depuis la construction du complexe industrialo portuaire. Ce pourcentage est de 2,7 points inférieur à celui des répondants qui sont en désaccord (40,1%). Le tableau 31 montre également que 22,5% personnes sont restées indécises en cochant la case « neutre » dans le questionnaire.

Tableau 31

Distribution des participants selon l'item 26 : Y-a-t-il réduction des inégalités sociales à Kribi depuis que la ville accueille un complexe industrialo-portuaire ?

		Fréquence	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Tout à fait en désaccord	48	8,6	8,6	8,6
	En désaccord	228	41,0	41,0	49,6
	Neutre	113	20,3	20,3	70,0
	En accord	134	24,1	24,1	94,1
	Tout à fait en accord	33	5,9	5,9	100,0
Total		556	100,0	100,0	

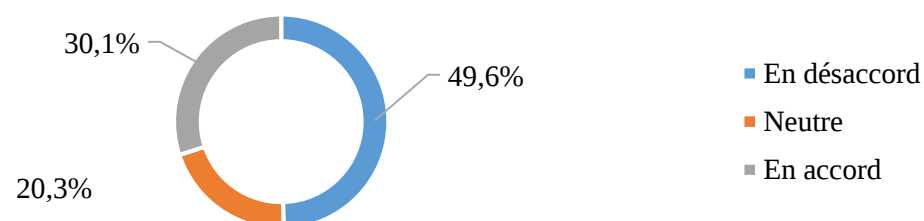
Source : *Nos calculs statistiques*

Selon les résultats que propose le tableau 31 ci-dessus, il en ressort que 228 personnes sur un échantillon de 556 individus sont « en désaccord » face à l'idée d'une réduction des inégalités sociales à Kribi occasionnée par la mise en œuvre du CIPK. Plus catégoriques, 48 enquêtés en sont « tout à fait en désaccord ». Les personnes ayant opté pour la neutralité sont au nombre de 113. Les résultats révèlent, par ailleurs, que 134 personnes interrogées ont coché « en accord » et 33, « tout à fait en accord » pour signifier, selon elles, qu'il y a une diminution des écarts entre classes sociales à Kribi depuis l'avènement du CIPK.

De façon globale, la figure 21 ci-dessous nous apprend que 49,6% des répondants ne perçoivent pas une réduction des inégalités sociales contre 30,1% qui ont un avis contraire. 20,3% sont restées neutres.

Figure 21

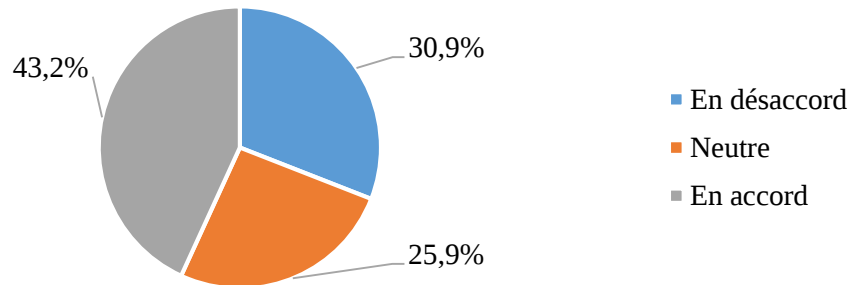
Pourcentages cumulés des avis des participants selon l'item 26



Source : *Nos calculs statistiques*

Figure 22

Répartition de l'échantillon selon les réponses à l'item 27 : Les communautés de Kribi ont-elles accès à l'emploi du fait de la construction du complexe industrialo portuaire ?

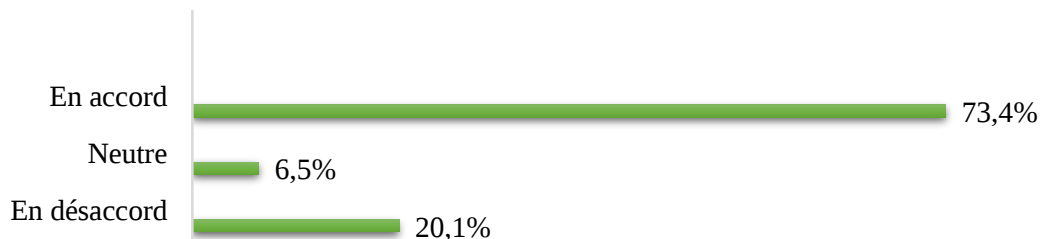


Source : Nos calculs statistiques

L'un des indicateurs du développement urbain durable est l'accès à l'emploi des citoyens. C'est à l'observation de cet indicateur qu'a été consacré l'item 27. Ainsi, à en croire la figure 22 ci-haut, on est en droit d'affirmer à 43,2% que les communautés de la ville de Kribi ont accès à l'emploi du fait de la mise en exploitation du CIPK. Cet avis est contredit par 30,9% de répondants de notre étude. Il faut aussi relever que la modalité « neutre » enregistre 25,9% de participants.

Figure 23

Distribution de l'échantillon en fonction de l'item 28 : l'avènement du complexe industrialo-portuaire favorise la construction et la réhabilitation des infrastructures urbaines ?



Source : Nos calculs statistiques

Si l'on se réfère à la figure 23 l'état de la voirie, des infrastructures sanitaires, éducatives et des autres équipements nécessaires à un développement urbain durable semble prometteur depuis l'avènement du complexe industrialo portuaire à Kribi. En effet, sur 556 participants, 73,4%

contre 20,1% sont de cet avis. Il faut tout de même préciser que 6,5% des répondants se sont abstenus ; ils ont coché la modalité « neutre » face à l’item 28.

Tableau 32

Répartition de l’échantillon en fonction de l’item 29 portant sur l’accès aux services et équipements sociaux de qualité en rapport avec l’avènement du CIPK.

		Fréquence	Pourcentage	Pourcentage cumulé
Valide	Tout à fait en désaccord	34	6,1	6,1
	En désaccord	113	20,3	26,4
	Neutre	216	38,8	65,3
	En accord	143	25,7	91,0
	Tout à fait en accord	50	9,0	100,0
	Total	556	100,0	

Source : *Nos calculs statistiques*

Il ne suffit pas d’avoir les services et équipements sociaux en quantité suffisante pour prétendre à l’effectivité du développement urbain durable. Il faudrait que ces éléments soient de bonne qualité et surtout que les citoyens urbains (pour lesquels leur raison d’être se justifie) puissent en avoir accès sans entraves particulières. A travers l’item 29, il a été question d’évaluer cette réalité à l’aune du CIPK. Les résultats consignés dans le tableau 32 ci-dessus indiquent que 6,1% et 20,3% des individus questionnés sont respectivement « tout à fait en désaccord » et « en désaccord » : ils pensent que la présence du CIPK n’accentue pas l’accès des communautés Kribiennes aux services et équipements sociaux de qualité. Pourtant, 25,7% (« en accord ») et 9% (« en désaccord ») ont un avis contraire. Un pourcentage de 38,8% de répondants est resté « neutre ».

5.2.4. Complexe industrialo-portuaire et les préoccupations environnementales

Le concept de développement durable implique de concilier développement économique et protection de l’environnement. Cette section analyse dans quelle mesure le complexe industrialo-portuaire de Kribi intègre cette préoccupation. Nous y présenterons les résultats de notre étude sur les pratiques environnementales liées au port et les perceptions de la population locale.

Tableau 33

Répartition de l'échantillon suivant l'item 30 : Pensez-vous que la construction du complexe industrialo-portuaire prend en compte les contraintes liées au respect de l'environnement ?

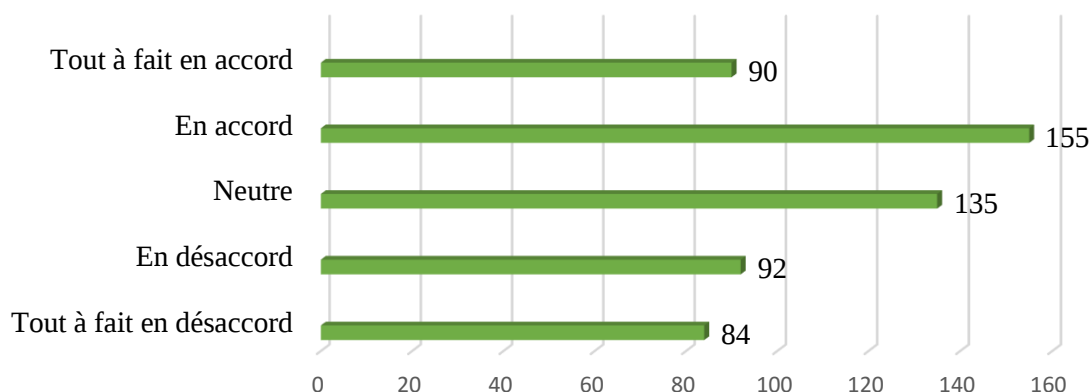
		Fréquence	Pourcentage	Pourcentage cumulé
Valide	Tout à fait en désaccord	73	13,1	13,1
	En désaccord	89	16,0	29,1
	Neutre	206	37,1	66,2
	En accord	115	20,7	86,9
	Tout à fait en accord	73	13,1	100,0
	Total	556	100,0	

Source : *Nos calculs statistiques*

D'après le tableau 33, sur un échantillon de 556 personnes interrogées, 206 c'est-à-dire 37,1% se sont abstenus vis-à-vis de l'item 30 en optant pour la neutralité. 115 (20,7%) individus sont « en accord » et 73 (13,1%) sont « Tout à fait en accord » pour dire que la mise en œuvre du CIPK respecte les principes environnementaux en matière de développement urbain durable. On peut aussi constater à la lecture du tableau 33 que 89 (16%) et 73 (13,1%) ont respectivement choisi les modalités « en désaccord » et « tout à fait en désaccord ».

Figure 24

Résultats des avis des participants se l'item 31 : Le complexe industrialo-portuaire mis en exploitation à Kribi est-il néfaste pour la biodiversité ?



Source : *Nos calculs statistiques*

Kribi est l'une des rares villes camerounaises où l'on observe une frange importante de la population qui pratique les activités de pêche, de chasse sur terre ferme ; et même l'agriculture y est pratiquée dans certaines zones en majorité par les autochtones. Ainsi, la figure 24 ressort les résultats liés à l'item 31 qui cherche à savoir si le CIPK impacte négativement la biodiversité de Kribi. On constate alors que si une importante partie de l'échantillon est resté neutre (135), on a 245 répondants qui estiment négativement l'incidence du CIPK sur les espèces animales et végétales. Mbaha et Ba'ana Etoudi avaient alors vu juste en écrivant : « Par ses travaux de construction et sa mise en service, le complexe portuaire de Kribi génère déjà des effets sur les espèces marines protégées de son environnement immédiat » (2021, pp.151-152). Les résultats montrent également 176 individus pensent qu'il n'y a aucun effet néfaste du CIPK sur l'état de la biodiversité.

Tableau 34

Distribution de l'échantillon suivant l'item 32 : le complexe industrialo-portuaire implanté à Kribi est-il un facteur de la dégradation de l'environnement à Kribi ?

		Fréquence	Pourcentage	Pourcentage cumulé
Valide	Tout à fait en désaccord	57	10,3	10,3
	En désaccord	143	25,7	36,0
	Neutre	140	25,2	61,2
	En accord	152	27,3	88,5
	Tout à fait en accord	64	11,5	100,0
Total		556	100,0	

Source : *Nos calculs statistiques*

Ainsi que l'on peut l'observer sur le tableau 34, 38,8% des personnes interrogées jugent que le CIPK participe à la détérioration du milieu Kribien. A leur opposé 36% des enquêtés ont un avis contraire ; c'est-à-dire le CIPK n'a pas de responsabilité sur la dégradation du milieu de vie Kribien. Par ailleurs, 25,2% des répondants sont sans avis partisan.

Tableau 35

Distribution des participants selon l'item 33 : l'avènement du complexe industrialo-portuaire à Kribi est-il à l'origine de nuisances urbaines ?

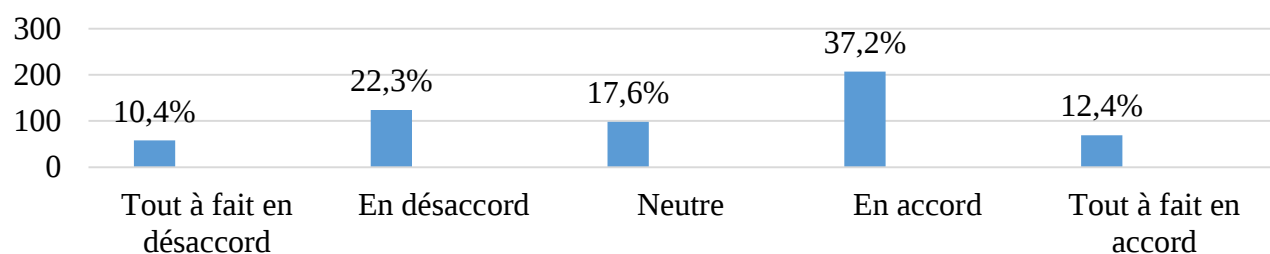
		Fréquence	Pourcentage	Pourcentage cumulé
Valide	Tout à fait en désaccord	64	11,5	11,5
	En désaccord	99	17,8	29,3
	Neutre	127	22,8	52,2
	En accord	233	41,9	94,1
	Tout à fait en accord	33	5,9	100,0
	Total	556	100,0	

Source : Nos calculs statistiques

A notre sens et comme nous l'expliquions à chaque fois à notre participants, les nuisances urbaines concernent les désagréments (grands bruits, pollution de l'air...) ressentis à des degrés divers par les habitants de la ville et liées aux activités urbaines, rejets toxiques, à la densité de la population, etc. l'item 33 a essayé d'évaluer cela à l'aune du CIPK. Au regard du tableau 35 ci-dessus, on constate à 47,8% que la présence du CIPK donne l'occasion aux nuisances urbaines. C'est seulement à 29,3% que l'on pourrait avoir une opinion opposée. Il faut aussi préciser que 22,8% de répondants ont choisi de rester « neutre ».

Figure 25

Répartition des enquêtés en fonction de l'item 34 : Le climat de Kribi connaît-il un changement particulier depuis la construction du complexe industrialo-portuaire ?



Source : Nos calculs statistiques

Comme le montre la figure 25, près de la moitié soit 49,6% des individus interrogés sont d'avis que la situation climatique de la ville de Kribi connaît un certain changement depuis la construction du CIPK. Ce pourcentage est largement supérieur à celui des répondants (32,6%) qui

ne constatent pas un changement climatique en lien avec l'avènement du port. Aussi, 17,6% de nos participants ont coché la modalité « neutre » face à l'item 34.

Tableau 36

Résultats Q35 : Selon-vous depuis la mise en œuvre du complexe industrialo-portuaire les activités agricoles de Kribi connaissent-elles un certain retard du fait de la contamination des sols ?

		Fréquence	Pourcentage	Pourcentage cumulé
Valide	Tout à fait en désaccord	38	6,8	6,8
	En désaccord	168	30,2	37,1
	Neutre	187	33,6	70,7
	En accord	120	21,6	92,3
	Tout à fait en accord	43	7,7	100,0
	Total	556	100,0	

Source : *Nos calculs statistiques*

Même si « l'agriculture reste une activité marginale et périphérique » (Mbaha & Ba'ana Etoundi, 2021, p.145) à Kribi, on ne peut pas réfuter le fait qu'elle y soit pratiquée. Notre étude a donc cherché à savoir si cette activité est mise en mal du fait de la contamination des sols qui serait causée par l'avènement du CIPK. Les résultats consignés dans le tableau 36 révèlent que plus de la moitié soit 55,2% des répondants s'accordent pour dire que la productivité agricole n'est pas menacée par la présence du Port en raison de ses conséquences sur les sols cultivables. 33,6% de nos répondants est resté indécis contre 29,8% qui pense plutôt que les sols kribiens sont contaminés depuis l'avènement de l'infrastructure portuaire et partant l'activité agricole locale est menacée.

5.2.5. Complexe-industrialo portuaire et gouvernance urbaine

La gouvernance urbaine est un enjeu complexe, et l'implantation d'un complexe industrialo-portuaire peut avoir des répercussions importantes sur cette dimension. La section 5.2.5 se penche sur cette problématique en analysant les résultats de notre étude concernant les interactions entre le port et les mécanismes de gouvernance locale à Kribi.

Tableau 37

Résultats de l'item 36 : Avez-vous l'impression que complexe industrialo-portuaire de Kribi a été pensé pour contribuer au développement de la ville de Kribi ?

		Fréquence	Pourcentage	Pourcentage cumulé
Valide	Tout à fait en désaccord	86	15,5	15,5
	En désaccord	162	29,1	44,6
	Neutre	158	28,4	73,0
	En accord	105	18,9	91,9
	Tout à fait en accord	45	8,1	100,0
	Total	556	100,0	

Source : *Nos calculs statistiques*

La visée de l'item 37 était de savoir, selon l'avis des répondants, si les instigateurs du projet du CIPK ont intégré la dimension du développement urbain durable locale. On sait que ce projet a prioritairement une portée nationale ; mais, il serait inconcevable que cette infrastructure structurante n'apporte rien en termes de développement durable sur sa zone immédiate d'influence qu'est Kribi. Ainsi donc, comme le montre le tableau 37, 44,6% des répondants ont l'impression que le projet du port n'a pas été envisagé pour aider au développement de la ville de Kribi. Leur opinion est soutenue par Boupda (2014) pour qui le l'infrastructure portuaire a « été pensée en dehors d'une prise en compte du développement plus global de sa zone d'influence directe » (p.6). En revanche 27% des répondants sont plutôt optimiste et pensent le contraire. Par ailleurs 28,4% des participants sont restés « neutres » face à l'item 36 de notre questionnaire de recherche.

Tableau 38*Résultats de l'item 37*

		Fréquence	Pourcentage	Pourcentage cumulé
Valide	Tout à fait en désaccord	101	18,2	18,2
	En désaccord	149	26,8	45,0
	Neutre	129	23,2	68,2
	En accord	139	25,0	93,2
	Tout à fait en accord	38	6,8	100,0
	Total	556	100,0	

Source : *Nos calculs statistiques*

En action communautaire, la gouvernance apparaît indispensable pour accompagner la mise en œuvre efficace des politiques de développement en milieu rural comme en milieu urbain. Une gouvernance efficace [...] qui soit représentative du rôle et des intérêts de tous est essentielle à la promotion du développement durable (Documents de travail d'habitat III, 2015, paragr. 13). C'est dans ce sens qu'a été conçu l'item 37. Les résultats des réponses à cet item consigné dans le tableau 38 ci-haut montrent que 45% des répondants jugent que le type de gouvernance à l'œuvre à Kribi au moment où la localité accueille le CIPK est inadéquat pour prétendre à un développement urbain durable. Seulement 31,8% des enquêtés pensent le contraire. Les résultats montrent aussi 23,2% de participants neutres.

De façon plus résumée, nous avons la figure 26 suivante :

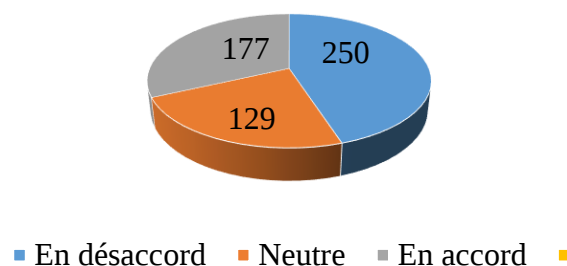
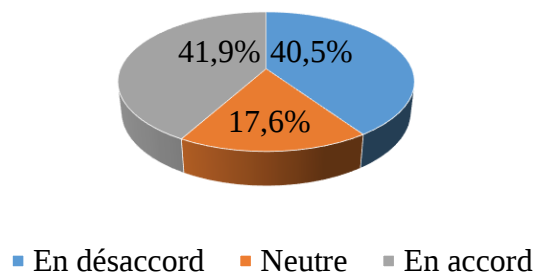
Figure 26*Répartition des points de vue de l'échantillon en fonction de l'item 37***Source :** *Nos calculs statistiques*

Tableau 39*Résultats de l'item 38*

		Fréquence	Pourcentage	Pourcentage cumulé
Valide	Tout à fait en désaccord	84	15,1	15,1
	En désaccord	141	25,4	40,5
	Neutre	98	17,6	58,1
	En accord	152	27,3	85,4
	Tout à fait en accord	81	14,6	100,0
Total		556	100,0	

Source : nos calculs statistiques**Figure 27**

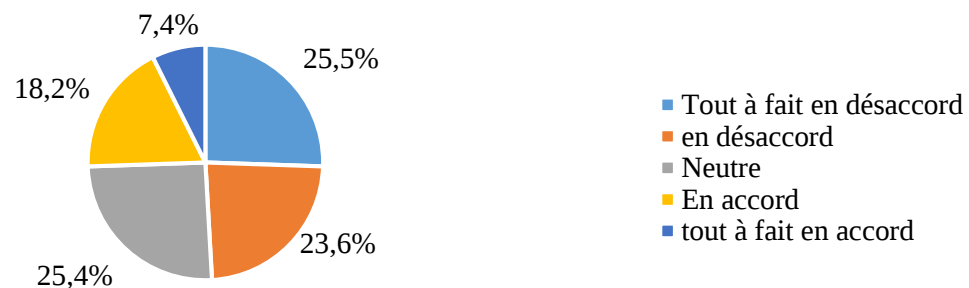
Ventilation des résultats de l'item 38 : Pensez-vous que les autorités portuaires et les dirigeants urbains travaillent en collaboration pour le développement durable de Kribi ?

**Source :** Nos calculs statistiques

D'une manière générale, le tableau 39 et la figure 27 montrent que 41,9% des participants pensent qu'il y a une certaine concertation entre les autorités urbaines et les autorités portuaires pour le projet d'un développement urbain durable à Kribi contre 40,5% qui ne le pensent pas. Aussi, 17,6% des participants ont répondu par la modalité « neutre ». Les avis sont très partagés entre le pôle « en accord » et le pôle « en désaccord ». Pourtant, l'on se serait attendu que les personnes « en accord » soient majoritaires. Car, comme le prescrivent les pratiques de l'action communautaire, la collaboration « augmente l'efficacité » des actions de développement (Fortin & Lémoine, 2018, p.6).

Figure 28 :

Répartition de l'échantillon suivant l'item 39



Source : *Nos calculs statistiques*

On apprend de la figure 28 que d'après 49,1% des participants à l'étude la population n'est pas impliquée dans le processus de planification du développement de la ville en lien avec la mise en œuvre du CIPK. Dans de telles conditions, il est difficile de parvenir à un développement plus ambitieux et plus durable. C'est pour et avec la population que doit se faire la recherche pour le développement (Ela, 2001). Il faut dire que le pourcentage des personnes en désaccord vient largement avant celui de celles qui affirment le contraire soit 25,6%. Finalement, 25,4% de répondants ont coché la case « neutre ».

Tableau 40

Résultats de l'item 40 : Existe-t-il des organisations communautaires qui œuvrent aux côtés des autorités urbaines de Kribi et des autorités portuaires en vue d'un développement plus participatif?

		Fréquence	Pourcentage	Pourcentage cumulé
Valide	Tout à fait en désaccord	72	12,9	12,9
	En désaccord	120	21,6	34,5
	Neutre	194	34,9	69,4
	En accord	116	20,9	90,3
	Tout à fait en accord	54	9,7	100,0
Total		556	100,0	

Source : *Nos calculs statistiques*

Lorsque les membres d'une population ne peuvent pas individuellement exprimer leur opinion sur l'arène de planification des projets de changement social qui les concernent, elles

peuvent le faire de manière collective. En action communautaire, cela est possible à travers des organisations ou associations communautaires constituées par les citoyens locaux. Ce type de mouvements existent-ils et travaillent-ils aux côtés des autorités urbaines et des responsables portuaires de Kribi pour un processus de développement plus participatif ? Les résultats des réponses à cette question tel que le propose le tableau 40 indiquent que : la modalité « neutre » enregistre 34,9% de participants, suivie de la modalité « en désaccord » avec 21,9% de répondants. En troisième position, 20,9% des répondants ont opté pour la modalité « en accord ». On peut aussi constater que la modalité « tout à fait en désaccord » occupe le quatrième rang avec 12,9% répondants et la modalité « tout à fait en accord » est au cinquième et dernier rang avec 9,7%.

Tableau 41

Résultats de l'item 41 : Etes-vous d'avis que le processus de décentralisation ait totalement laissé la gouvernance de la ville de Kribi aux acteurs locaux ?

		Fréquence	Pourcentage	Pourcentage cumulé
Valide	Tout à fait en désaccord	62	11,2	11,2
	En désaccord	174	31,3	42,4
	Neutre	192	34,5	77,0
	En accord	96	17,3	94,2
	Tout à fait en accord	32	5,8	100,0
	Total	556	100,0	

Source : *Nos calculs statistiques*

D'après les informations que distillent le tableau 41, 42,4% des individus ayant pris part à l'étude estiment que le processus de décentralisation n'est pas pleinement effectif à Kribi dans la mesure où les acteurs locaux n'auraient pas encore toutes les compétences et ressources que doit confier ce mode de gestion de la chose publique. Il faut également préciser que 23,1% des participants ont un avis opposé. De leur côté, 34,5% des personnes interrogées ont répondu par la modalité « neutre ».

5.2.6. Développement urbain durable et Complexe industrialo-portuaire

La question centrale de notre recherche est de savoir si le complexe industrialo-portuaire contribue à un développement urbain durable à Kribi. Cette section (5.2.6) se propose d'analyser

les données collectées pour répondre à cette interrogation, en examinant les impacts du port sur l'aménagement urbain de Kribi.

Tableau 42

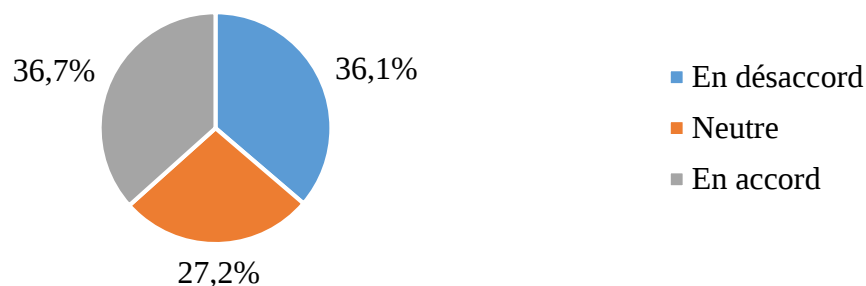
Résultats de l'item 42 : Pouvez-vous dire de manière globale qu'il y a développement urbain durable à Kribi depuis l'avènement du complexe industrialo-portuaire ?

		Fréquence	Pourcentage	Pourcentage cumulé
Valide	Tout à fait en désaccord	54	9,7	9,7
	En désaccord	147	26,4	36,1
	Neutre	151	27,2	63,3
	En accord	167	30,0	93,3
	Tout à fait en accord	37	6,7	100,0
Total		556	100,0	

Source : Nos calculs statistiques

Figure 29

Répartition de l'échantillon selon l'item 42 : Pouvez-vous dire de manière globale qu'il y a développement urbain durable à Kribi depuis l'avènement du complexe industrialo portuaire ?



Source : Nos calculs statistiques

Globalement, le tableau 42 et la figure 29 montrent que sur une taille d'échantillon de 556 individus, les avis sont très partagés sur la question de savoir de manière générale si l'on peut parler de développement urbain durable pour la ville de Kribi à l'aune du CIPK. Si 36,7% des individus interrogés sont « en accord », relativement le même pourcentage de répondants soit 36,1% est « en désaccord ». Aucune déduction ne peut être envisagée à ce niveau, d'autant plus que les enquêtés restés dans la neutralité ont enregistré un pourcentage (27,2%) tout aussi proche des autres. Peut-être, comme le projet n'est qu'à sa première phase d'exploitation, gagnerons-nous à considérer notre étude comme T1(Temps 1) et mener une étude ultérieure (dans 5 ans peut-être)

que nous appellerions T2 (temps 2) question d'évaluer la courbe d'évolution entre les deux moments. Du moins, c'est une possibilité voire une nécessité.

Tableau 43

Résultats de l'item 43 : Avez-vous l'impression qu'à Kribi les aspirations économiques en matière de développement urbain durable sont atteintes avec l'implantation du complexe industrialo-portuaire ?

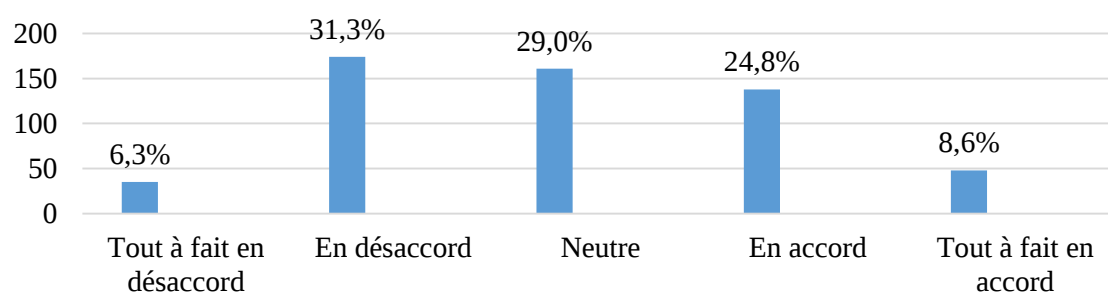
		Fréquence	Pourcentage	Pourcentage cumulé
Valide	Tout à fait en désaccord	45	8,1	8,1
	En désaccord	116	20,9	29,0
	Neutre	197	35,4	64,4
	En accord	156	28,1	92,4
	Tout à fait en accord	42	7,6	100,0
	Total	556	100,0	

Source : Nos calculs statistiques

A la lumière du tableau 43 ci-dessus, force est de constater que 35,7% des participants sont d'avis que « les aspirations économiques en matière de développement urbain durable sont atteintes avec l'implantation du complexe industrialo portuaire ». Il est aussi important de préciser que 20,9% sont contre cette opinion et 35,4% sont indécis.

Figure 30

Résultats de l'item 44 : D'après vous, les conditions de vie sociales sont-elles meilleures à Kribi depuis la mise en exploitation du complexe industrialo-portuaire ?



Source : Nos calculs statistiques

La figure 30 ventile la répartition des répondants en fonction de leur avis sur l'item 44. Il en ressort que 37,6% ne ressentent une amélioration des conditions de vie sur le plan social en rapport avec l'avènement du CIPK et 33,4% sont d'opinion opposée. La fréquence des personnes indécises (29%) n'est pas également négligeable.

Tableau 44

Résultats de l'item 45 : Sur le plan environnemental, peut-on conclure à l'aune du complexe industrialo-portuaire qu'il y a développement urbain durable ?

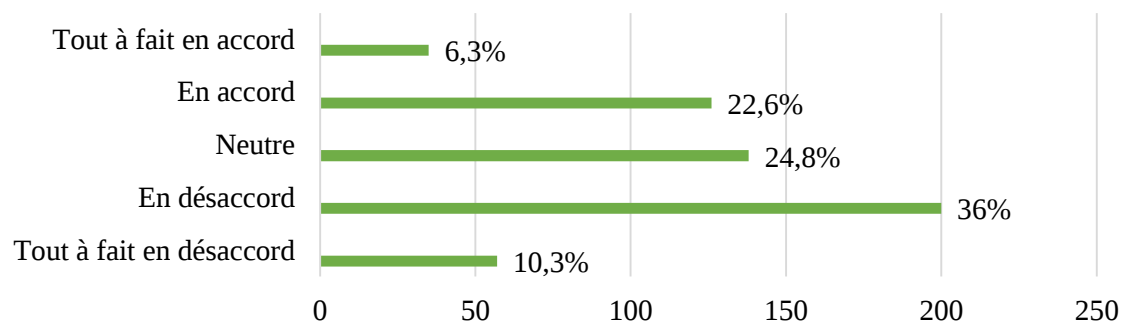
		Fréquence	Pourcentage	Pourcentage cumulé
Valide	Tout à fait en désaccord	80	14,4	14,4
	En désaccord	111	20,0	34,4
	Neutre	126	22,7	57,0
	En accord	179	32,2	89,2
	Tout à fait en accord	60	10,8	100,0
	Total	556	100,0	

Source : *Nos calculs statistiques*

Le tableau 44 récapitule les avis des participants vis-à-vis de l'item 45. Sur la base des fréquences observées sur le tableau ci-dessus, nous sommes en droit d'affirmer selon l'opinion de 43% de répondants que sur le plan environnemental, on peut conclure à l'aune du complexe industrialo portuaire qu'il y a développement urbain durable à Kribi. 22,7% sont indécis. Par contre 34,4% un pourcentage considérable de participants affirme le contraire. C'est dans ce sens que Mbaha et Ba'ana Etoundi (2021) affirmaient déjà que :« La ville de Kribi fait partie des régions du globe où l'expansion urbaine et le développement des projets structurants ont eu des répercussions indéniables sur l'occupation du sol et la couverture forestière » (p.150).

Figure 31

Résultats de l'item 46 : A votre sens, peut-on qualifier la gouvernance à l'œuvre à Kribi en rapport avec le complexe industrialo-portuaire de « bonne gouvernance » ?



Source : *Nos calculs statistiques*

Sur la base des résultats que ventile la figure 31, les personnes jugeant mauvaise la gouvernance à l'œuvre à Kribi depuis l'avènement du CIPK enregistrent le plus grand pourcentage soit 46,3%. Les personnes qui pensent le contraire ont un pourcentage de 28,9% et la fréquence des personnes indécises est de 24,8%.

Ce chapitre a servi à la présentation des résultats qualitatifs et quantitatifs de notre recherche. Ces résultats ont été présentés suivant les variables économique, sociale, environnementale et politique constituant les éléments pertinents d'évaluation du développement urbain durable en lien avec les projets d'infrastructure. Dans la suite de notre travail, il s'agira de tester, à l'aide de l'outil statistique retenu, les hypothèses émises au départ de la recherche. Aussi, nous interpréterons et discuterons le dénouement (les résultats) du travail.

CHAPITRE 6 : TESTS D'HYPOTHESES, INTERPRETATION ET DISCUSSION DES RESULTATS.

Le chapitre précédent a été le cadre de présentation des résultats que nous avons ramenés à partir des investigations de terrain. Il s'agit alors dans le présent chapitre de faire une analyse desdits résultats en mettant en relief les variables de l'étude : le complexe industrialo portuaire en tant que projet structurant (variable indépendante) et le développement urbain durable de la ville de Kribi (variable dépendante). C'est l'occasion de tester l'hypothèse formulée au départ de cette étude. Ensuite, nous interprétons et discutons les résultats obtenus sous le prisme du cadre théorique et conceptuel retenu pour l'étude. Vers la fin du chapitre, il s'agit de penser à une approche tirée des pratiques de l'action communautaire pouvant permettre de développer durablement la ville de Kribi à l'aune du complexe industrialo portuaire.

6.1. Test des hypothèses

La visée principale de cette recherche est d'analyser l'impact du complexe industrialo-portuaire en tant que projet structurant sur le développement urbain durable de la ville de Kribi en mettant l'accent sur les aspects économiques, sociaux, environnementaux et la gouvernance. Ainsi, notre hypothèse centrale est que l'implantation du complexe industrialo-portuaire de Kribi en tant que projet structurant a un impact positif sur le développement urbain durable de la ville de Kribi. L'opérationnalisation de cette hypothèse a donné à quatre hypothèses de recherche :

HR1 : Le complexe industrialo-portuaire en tant que projet structurant a un apport économique important sur le développement urbain durable de la ville de Kribi.

HR2 : Le complexe industrialo-portuaire en tant que projet structurant a un impact social positif sur le développement urbain durable de la ville de Kribi.

HR3 : La mise en exploitation du complexe industrialo-portuaire en tant que projet structurant a une incidence environnementale positive sur le développement urbain durable de la ville de Kribi.

HR4 : Le processus de gouvernance autour de l'exploitation du complexe industrialo-portuaire en tant que projet structurant joue un rôle clé dans la maximisation des bénéfices de l'infrastructure sur le développement urbain durable de la ville de Kribi.

Il sera alors question, dans cette première section de notre septième chapitre, d'éprouver ces quatre hypothèses opérationnelles à l'aide du test d'indépendance du Khi-deux de Pearson.

6.1.1. Test de l'hypothèse de recherche 1 (HR1)

Etape 1 : Formulation de l'hypothèse nulle (Ho) et de l'hypothèse alternative (Ha)

Ho : Le complexe industrialo-portuaire en tant que projet structurant n'a pas un apport économique important sur le développement urbain durable de la ville de Kribi.

Ha : Le complexe industrialo-portuaire en tant que projet structurant a un apport économique important sur le développement urbain durable de la ville de Kribi.

Etape 2 : Détermination du seuil de signification : $\alpha = 0.05$ soit 5% de marge d'erreur.

Etape 3 : calcul du Khi-deux de Pearson

Il est important de préciser qu'en cas de présence d'une fréquence théorique ≥ 5 le Khi-deux corrigé est calculé suivant la formule $\chi^2_{\text{cal}} = \sum (|f_o - f_e| - 0,5)^2 \div f_e$ avec $-0,5$ = Correction de Yates où f_o = fréquence observée, f_e = fréquence théorique.

Le processus de vérification de HR1 a nécessité le croisement de l'item 44 avec l'item 36 de notre questionnaire de recherche. Ce qui donne lieu au tableau de contingence suivant :

Tableau 45

Croisement des items 17 et 44

			Q44.Avez-vous l'impression qu'à Kribi les aspirations économiques en matière de développement urbain durable sont atteintes avec l'implantation du complexe industrialo-portuaire?					Total
			Tout à fait en désaccord	En désaccord	Neutre	En accord	Tout à fait en accord	
Q10 Diriez-vous que l'implantation du complexe industrialo-portuaire à Kribi contribue à accroître la productivité de l'économie locale ?	Tout à fait en désaccord	Effectif	2	7	13	20	3	45
		Effectif théorique	3,6	9,4	15,9	12,6	3,4	45,0
	En désaccord	Effectif	14	12	7	10	16	59
		Effectif théorique	4,8	12,3	20,9	16,6	4,5	59,0
	Neutre	Effectif	1	29	17	25	1	73
		Effectif théorique	5,9	15,2	25,9	20,5	5,5	73,0
	En accord	Effectif	22	57	118	54	14	265
		Effectif théorique	21,4	55,3	93,9	74,4	20,0	265,0
	Tout à fait en accord	Effectif	6	11	42	47	8	114
		Effectif théorique	9,2	23,8	40,4	32,0	8,6	114,0
	Total	Effectif	45	116	197	156	42	556
		Effectif théorique	45,0	116,0	197,0	156,0	42,0	556,0

Tableau 46*Résultat du Khi-deux pour HR1*

	Valeur	Ddl	Sig. approx. (bilatérale)
khi-deux de Pearson	118,864 ^a	16	,000
Rapport de vraisemblance	107,047	16	,000
Association linéaire par linéaire	,076	1	,782
N d'observations valides	556		

a. 4 cellules (16,0%) ont un effectif théorique inférieur à 5. L'effectif théorique minimum est de 3,40.

Pour un ddl =16, la valeur du khi-deux lue est de 26,30.

Ainsi, la décision pour HR1 : au seuil de signification de 5 %, avec $ddl=16$, $\chi^2_{lu}=26,30 < \chi^2_{cal}=118,864$, l'hypothèse nulle (H_0) est rejetée et l'hypothèse alternative est acceptée.

Conclusion : Nous pouvons valider HR1 à 95% et affirmer que le complexe industrialo-portuaire en tant que projet structurant a un apport économique important sur le développement urbain durable de la ville de Kribi.

Par ailleurs le calcul du coefficient de contingence (C) nous a paru nécessaire pour évaluer le degré d'association entre variables. A cet effet, le tableau suivant montre que $C=0,42$. Etant donné que cette valeur est située entre 0,2 et 0,5, la liaison est d'intensité moyenne.

Tableau 47*Calcul du coefficient de contingence pour HR1*

		Valeur	Signification approx.
Nominal par Nominal	Coefficient de contingence	,420	,000
N d'observations valides		556	

L'intensité moyenne ici peut signifier que le niveau de contribution du CIPK au développement économique à l'échelle de la ville côtière ne satisfait pas pleinement les attentes. Du moins, le contexte économique international (crise sanitaire à coronavirus, guerre en Ukraine) et local (Crises sécuritaires dans les régions anglophones et dans le nord du Cameroun) actuel

associé à des logiques d'acteurs critiquables comme l'a démontré notre problématique semblent alimenter ce faible impact économique de la part de l'infrastructure portuaire.

6.1.2. Test de l'hypothèse de recherche n°2 (HR2)

Etape 1 : Formulation des hypothèses nulle (Ho) et alternative (Ha)

Ho : Le complexe industrialo-portuaire en tant que projet structurant n'a pas un impact social positif sur le développement urbain durable de la ville de Kribi.

Ha : Le complexe industrialo-portuaire en tant que projet structurant a un impact social positif sur le développement urbain durable de la ville de Kribi.

Etape 2 : Détermination du seuil de signification : $\alpha = 0.05$ soit une marge d'erreur de 5%.

Etape 3 : calcul du Khi-deux de Pearson

Il est important de préciser qu'en cas de présence d'une fréquence théorique ≥ 5 le Khi-deux corrigé est calculé selon la formule $\chi^2_{\text{cal}} = \sum (|f_o - f_e| - 0,5)^2 \div f_e$ avec $-0,5$ = Correction de Yates où f_o = fréquence observée, f_e = fréquence théorique.

La vérification de HR2 a conduit au croisement des items 29 et 45 du questionnaire. Ainsi, le tableau de contingence est le suivant :

Tableau 48*Croisement des items 29 et 45*

			Q45.a Sur le plan social, peut-on parler d'un développement urbain durable à Kribi depuis du complexe industrialo portuaire ?					Total
			Tout à fait en désaccord	En désaccord	Neutre	En accord	Tout à fait en accord	
Q29 ; Les communautés de Kribi ont-elles plus accès aux services et équipements sociaux de qualité depuis l'implantation du projet du complexe industrialo portuaire ?	Tout à fait en désaccord	Effectif	1	18	7	8	0	34
		Effectif théorique	2,1	10,6	9,8	8,4	2,9	34,0
	En désaccord	Effectif	14	38	19	31	11	113
		Effectif théorique	7,1	35,4	32,7	28,0	9,8	113,0
	Neutre	Effectif	12	76	75	31	22	216
		Effectif théorique	13,6	67,6	62,5	53,6	18,6	216,0
	En accord	Effectif	8	34	35	54	12	143
		Effectif théorique	9,0	44,8	41,4	35,5	12,3	143,0
	Tout à fait en accord	Effectif	0	8	25	14	3	50
		Effectif théorique	3,1	15,6	14,5	12,4	4,3	50,0
Total		Effectif	35	174	161	138	48	556
		Effectif théorique	35,0	174,0	161,0	138,0	48,0	556,0

Tableau 49*Résultat du Khi-deux pour HR2*

	Valeur	Ddl	Sig. approx. (bilatérale)
khi-deux de Pearson	64,900 ^a	16	,000
Rapport de vraisemblance	69,819	16	,000
Association linéaire par linéaire	11,965	1	,001
N d'observations valides	556		

a. 4 cellules (16,0%) ont un effectif théorique inférieur à 5. L'effectif théorique minimum est de 2,14.

Pour un ddl =16, la valeur du khi-deux lue est de 26,3.

Ainsi, décision pour HR2 : au seuil de signification de 5 % avec $ddl=16$, $\chi^2_{lu}=26,30 < \chi^2_{cal}=64,90$, l'hypothèse nulle (H_0) est rejetée et l'hypothèse alternative est acceptée.

Conclusion : Nous pouvons valider HR2 à 95% et affirmer que le complexe industrialo-portuaire en tant que projet structurant a un impact social positif sur le développement urbain durable de la ville de Kribi.

Pour vérifier la force du lien entre variables, nous avons opté pour le calcul du coefficient de contingence. A cet effet, le tableau suivant montre que $C=0,32$. Etant donné que cette valeur est située entre 0,2 et 0,5, la liaison est d'intensité moyenne.

Tableau 50

Calcul du coefficient de contingence pour HR2

		Valeur	Signification approx.
Nominal par Nominal	Coefficient de contingence	,323	,000
N d'observations valides		556	

Il faut dire que l'intensité moyenne obtenue pour notre HR2 comme nous renseigne le tableau 50 implique que malgré les avancées, plus ou moins appréciables, réalisées à Kribi sur le plan social en matière de développement urbain durable en rapport avec la mise en exploitation du complexe industrialo portuaire, il y a encore des attentes allant dans ce sens. Il faudrait donc trouver des stratégies en matière de développement urbain durable qui favoriseraient un véritable progrès social à Kribi quand on sait les potentialités et opportunités que comporte la mise en œuvre d'un projet structurant comme celui du complexe industrialo portuaire.

6.1.3. Test de l'hypothèse de recherche n°3 (HR3)

Etape 1 : Formulation des hypothèses nulle (H_0) et alternative (H_a)

H_0 : La mise en exploitation du complexe industrialo-portuaire en tant que projet structurant n'a pas une incidence environnementale positive sur le développement urbain durable de la ville de Kribi.

H_a : La mise en exploitation du complexe industrialo-portuaire en tant que projet structurant a une incidence environnementale positive sur le développement urbain durable de la ville de Kribi.

Etape 2 : Détermination du seuil de signification : $\alpha = 0.05$ soit une marge d'erreur de 5%.

Etape 3 : calcul du Khi-deux de Pearson

Il est important de préciser qu'en cas de présence d'une fréquence théorique ≥ 5 le Khi-deux corrigé est calculé suivant la formule $\chi^2_{\text{cal}} = \sum (|f_o - f_e| - 0,5)^2 \div f_e$ avec $-0,5$ = Correction de Yates où f_o = fréquence observée, f_e = fréquence théorique. La vérification de HR3 a conduit au croisement des questions 30 et 46. Ce qui donne lieu au tableau de contingence qui suit :

Tableau 51

Croisé des items 30 et 46

			Q46.a Sur le plan environnemental, peut-on conclure à l'aune du complexe industrialo portuaire qu'il y a développement urbain durable?					Total
			Tout à fait				Tout à	
			en désaccord	En désaccord	Neutre	En accord	fait en accord	
Q30 Pensez-vous que la construction du complexe industrialo portuaire prend en compte les contraintes liées au respect de l'environnement ?	Tout à fait en désaccord	Effectif	11	29	14	11	8	73
		Effectif théorique	10,5	14,6	16,5	23,5	7,9	73,0
	En désaccord	Effectif	18	10	14	40	7	89
		Effectif théorique	12,8	17,8	20,2	28,7	9,6	89,0
	Neutre	Effectif	41	46	42	56	21	206
		Effectif théorique	29,6	41,1	46,7	66,3	22,2	206,0
	En accord	Effectif	6	13	36	41	19	115
		Effectif théorique	16,5	23,0	26,1	37,0	12,4	115,0
	Tout à fait en accord	Effectif	4	13	20	31	5	73
		Effectif théorique	10,5	14,6	16,5	23,5	7,9	73,0
Total	Effectif		80	111	126	179	60	556
	Effectif théorique		80,0	111,0	126,0	179,0	60,0	556,0

Tableau 52*Résultats du test du Khi-deux pour HR3*

	Valeur	Ddl	Sig. approx. (bilatérale)
khi-deux de Pearson	68,133 ^a	16	,000
Rapport de vraisemblance	69,658	16	,000
Association linéaire par linéaire	14,636	1	,000
N d'observations valides	556		

a. 0 cellules (0,0%) ont un effectif théorique inférieur à 5. L'effectif théorique minimum est de 7,88.

Pour un ddl =16, la valeur du khi-deux lue est de 26,3.

Ainsi, décision pour HR3 : avec une marge d'erreur de 5% et $ddl=16$, $\chi^2_{lu}=26,30 < \chi^2_{cal}=68,13$ l'hypothèse nulle (H_0) est rejetée et l'hypothèse alternative est acceptée.

Conclusion : Nous pouvons valider HR3 à 95% et conclure que la mise en exploitation du complexe industrialo-portuaire en tant que projet structurant a une incidence environnementale positive sur le développement urbain durable de la ville de Kribi.

Pour vérifier la force du lien entre variables, nous avons opté pour le calcul du coefficient de contingence. A cet effet, le tableau suivant montre que $C=0,33$. Etant donné que cette valeur est située entre 0,2 et 0,5, la liaison est d'intensité moyenne.

Tableau 53*Calcul du coefficient de contingence pour HR3*

		Valeur	Signification approx.
Nominal par Nominal	Coefficient de contingence	,330	,000
N d'observations valides		556	

L'explication de l'intensité moyenne que l'on peut lire dans le tableau 53 peut s'expliquer par le fait que le traitement réservé aux préoccupations environnementales à Kribi, au moment où le complexe industrialo portuaire y est mis en exploitation, n'est pas tout à fait satisfaisant. Nos observations personnelles, les avis obtenus lors des entretiens de terrain et lors de la collecte de

données par questionnaire ont dans une certaine mesure permis de se rendre compte d'un certains nombres de dérives environnementaux depuis l'avènement de l'infrastructure portuaire.

6.1.4. Test de l'hypothèse de recherche n°4 (HR4)

Etape 1 : Formulation des hypothèses nulle (Ho) et alternative (Ha)

Ho : Le processus de gouvernance autour de l'exploitation du complexe industrialo-portuaire en tant que projet structurant ne joue pas un rôle clé dans la maximisation des bénéfices de l'infrastructure sur le développement urbain durable de la ville de Kribi.

Ha : Le processus de gouvernance autour de l'exploitation du complexe industrialo-portuaire en tant que projet structurant joue un rôle clé dans la maximisation des bénéfices de l'infrastructure sur le développement urbain durable de la ville de Kribi.

Etape 2 : Détermination du seuil de signification : $\alpha = 0.05$ soit une marge d'erreur de 5%.

Etape 3 : calcul du Khi-deux de Pearson

Il faut mentionner qu'en cas de présence d'une fréquence théorique ≥ 5 le Khi-deux corrigé est calculé suivant la formule $\chi^2_{\text{cal}} = \sum (|f_o - f_e| - 0,5)^2 \div f_e$ avec $- 0,5$ = Correction de Yates où f_o = fréquence observée, f_e = fréquence théorique.

La vérification de HR4 a conduit au croisement des questions 38 et 47. Ce qui a donné les résultats que proposent le tableau de contingence suivant :

Tableau 54

Croisé des items 38 et 47

			Q47 A votre sens, peut-on qualifier la gouvernance à l'œuvre à Kribi en rapport avec le complexe industrialo de « bonne gouvernance » ?					
			Tout à fait en désaccor	En désaccor	Neutre	En accord	Tout à fait en accord	
			d	d				Total
Q38 Pensez-vous que les autorités portuaires et les dirigeants urbains travaillent en collaboration pour le développement durable de Kribi ?	Tout à fait en désaccord	Effectif	9	23	38	6	8	84
		Effectif théorique	8,6	30,2	20,8	19,0	5,3	84,0
	En désaccord	Effectif	10	52	41	28	10	141
		Effectif théorique	14,5	50,7	35,0	32,0	8,9	141,0
	Neutre	Effectif	14	34	20	22	8	98
		Effectif théorique	10,0	35,3	24,3	22,2	6,2	98,0
	En accord	Effectif	23	69	20	34	6	152
		Effectif théorique	15,6	54,7	37,7	34,4	9,6	152,0
	Tout à fait en accord	Effectif	1	22	19	36	3	81
		Effectif théorique	8,3	29,1	20,1	18,4	5,1	81,0
Total	Effectif		57	200	138	126	35	556
	Effectif théorique		57,0	200,0	138,0	126,0	35,0	556,0

Tableau 55*Résultats du Khi-deux pour HR4*

	Valeur	Ddl	Sig. approx. (bilatérale)
khi-deux de Pearson	75,154 ^a	16	,000
Rapport de vraisemblance	77,293	16	,000
Association linéaire par linéaire	,787	1	,375
N d'observations valides	556		

a. 0 cellules (0,0%) ont un effectif théorique inférieur à 5. L'effectif théorique minimum est de 5,10.

Pour un ddl =16, la valeur du khi-deux lue est de 26,30.

Ainsi, décision pour HR4 : avec une marge d'erreur de 5% et $ddl=16$, $\chi^2_{lu}=26,30 < \chi^2_{cal} = 75,15$ l'hypothèse nulle (H_0) est rejetée et l'hypothèse alternative est acceptée.

Conclusion : Nous pouvons valider HR4 à 95% et conclure que le processus de gouvernance autour de l'exploitation du complexe industrialo-portuaire en tant que projet structurant joue un rôle clé dans la maximisation des bénéfices de l'infrastructure sur le développement urbain durable de la ville de Kribi.

Pour vérifier la force du lien entre variables, nous avons opté pour le calcul du coefficient de contingence. A cet effet, le tableau suivant montre que $C=0,34$. Etant donné que cette valeur est située entre 0,2 et 0,5, la liaison est d'intensité moyenne.

Tableau 56*Calcul du coefficient de contingence pour HR4*

		Valeur	Signification approx.
Nominal par Nominal	Coefficient de contingence	,345	,000
N d'observations valides		556	

Cette corrélation modérée ne doit pas être interprétée comme une indication que la gouvernance n'est pas un facteur crucial pour la promotion du développement urbain durable à Kribi en lien avec le complexe industrialo-portuaire. Au contraire, elle met en lumière le fait que

nos répondants soulignent des lacunes dans la gestion et la planification du développement de la ville de Kribi par rapport au complexe industrialo-portuaire. Cette constatation souligne l'importance d'améliorer la gouvernance et la planification pour garantir un développement urbain durable et harmonieux en tenant compte des enjeux liés au port et à ses impacts sur la ville.

De manière générale, la validation de nos quatre hypothèses de recherche impliquent que l'implantation du complexe industrialo-portuaire de Kribi en tant que projet structurant impacte positivement sur le développement urbain durable de la ville de Kribi. Toutefois, sans trancher sur cet intérêt, force est de constater que les attentes en termes de développement urbain durable subsistent au regard des faibles valeurs du coefficient de contingence. C'est dans cette optique que nous aborderons, dans la section suivante, l'interprétation et la discussion plus détaillées de ces résultats.

6.2. Interprétation et discussion des résultats

Sous ce titre, nous interprétons et discutons les résultats au regard de la littérature et des éléments théoriques mobilisés dans cette thèse, notamment ceux renvoyant au modèle axé sur le développement local et ses principes tel que conceptualisé en action communautaire.

6.2.1. Interprétation et discussion de HR_1

Quel est l'apport économique du complexe industrialo portuaire en tant que projet structurant sur le développement urbain durable de la ville de Kribi ? pour répondre à cette question nous avons l'hypothèse de recherche n°1 suivante : Le complexe industrialo-portuaire en tant que projet structurant a un apport économique important sur le développement urbain durable de la ville de Kribi. Un test du Khi-deux ($\chi^2_{\text{cal}} = 118,86 > \chi^2_{\text{lu}} = 26,30$) rapporté dans le tableau 47, nous a permis de tester et de valider cette première hypothèse.

Par ailleurs, avant d'aboutir au test d'hypothèse un ensemble d'items (de l'item 15 à l'item 20) ont servi à la mesure de cette réalité. En guise d'illustration, les résultats de l'item 17 consignés dans le tableau 25 et la figure 16 ont révélé qu'une grande proportion d'enquêtés (68,2%) s'accorde pour soutenir que le CIPK participe à la croissance de la situation économique de Kribi. De même, la phase qualitative de notre recherche à travers les entretiens semi-directifs a montré, pour 60% soit 13 sur 20 personnes interviewées, que le CIPK est une occasion pour le renforcement de l'économie locale : « le CIPK est venu aider économiquement beaucoup de personnes et porter

beaucoup d'activités à Kribi. Directement ou indirectement le port aide l'économie locale avec l'arrivée de nouveaux investisseurs. Le secteur du commerce où je suis essaie d'aller mieux » (R_3, commerçant).

Les travaux empiriques et théoriques confortent l'esprit de notre hypothèse de recherche n°1. Les relations économiques entre infrastructure et croissance des territoires ont bien été établies par des auteurs. Barro (1990) a proposé un modèle de croissance endogène à partir des « dépenses publiques productives » (capital public d'infrastructures). L'auteur soutient la thèse que les dépenses publiques productives constituent un facteur déterminant dans le processus de croissance autoentretenu. De même, l'essai de David Aschauer « *Is Public Expenditure Productive ?* », publié en 1989, a tenté de montrer que l'infrastructure publique est un facteur très important de la productivité globale. Ses recherches font valoir que la baisse de la productivité aux États-Unis dans les années 1970 était en grande partie due à la réduction des dépenses d'infrastructures publiques.

D'autres travaux insistent dans la même logique et confirment l'importante contribution des infrastructures dans la croissance économique des pays. En considérant trois types d'infrastructures (télécommunications, transport, énergie) en ce qui concerne les pays d'Amérique latine, Calderon et Servén (2003) aboutissent à la conclusion que le ralentissement de la croissance latino-américaine dans les années 1980 et 1990 est principalement lié au ralentissement de l'accumulation de capital d'infrastructure sur le continent pendant ce temps.

Les auteurs Battacharya, Romani et Stern (2012) ont essayé de montrer comment une augmentation temporaire des dépenses d'investissement et d'infrastructure était en fait nécessaire pour que la plupart des économies avancées passent à la phase supérieure de croissance et de développement économiques. Dans un contexte plus proche de nous, le contexte africain, bon nombre de travaux ont révélé que le manque ou l'absence d'infrastructures de qualité affecte négativement l'ensemble de l'activité économique des pays du continent. Dans cette logique, les auteurs comme Escribano, Guasch et Pena (2010) estiment que le faible niveau de productivité des entreprises manufacturières en Afrique, notamment en Afrique centrale, est due à la mauvaise qualité des infrastructures. Dans une autre étude, Reinikka et Svensson (1999) se sont basées sur des données sur les entreprises ougandaises, pour montrer que les problèmes d'électricité sont un obstacle majeur à l'investissement des entreprises. Abondant dans cette même veine en contexte

ghanéen, Estache et Vagliasindi (2007) arrivent à la conclusion que le faible niveau de production d'électricité a considérablement limité le potentiel de croissance économique du pays. Par ailleurs, Diao et Yanoma (2003) défendent l'idée que la croissance du secteur agropastoral dans le continent africain est confronté à la problématique des coûts élevés liés aux insuffisances des moyens de transport. D'après la Banque mondiale (2013), dans le contexte des pays africains présentant des déficits d'infrastructure plus élevés, les entreprises sont paralysées par des coûts élevés et incapables d'effectuer des activités qui nécessitent des services d'infrastructure de qualité.

D'autres auteurs, notamment Estache, Gonzales et Trujillo (2007), ont examiné le potentiel de croissance que l'amélioration des services d'infrastructure en Afrique pourrait favoriser. Les résultats de leurs travaux révèlent que les infrastructures routières, électriques et de télécommunications ont un effet positif sur la croissance économique en Afrique. Le cas du Cameroun est étudié par Dominguez-Torres et Foster (2011). Ils écrivent que si le Cameroun pouvait élever son infrastructure à celle d'un pays à revenu intermédiaire, il verrait sa croissance économique augmenter d'environ 3,3 points de pourcentage.

Sur un plan plus rapproché à notre première hypothèse de recherche, nos résultats peuvent être soutenus par une littérature universitaire qui reconnaît que les incidences positives locales de l'activité d'une infrastructure portuaire pour la ville et ses habitants sont fortement ou essentiellement liées aux retombées économiques (Jugie, 2017). En effet, Jugie (2017) a convoqué les travaux de Merk (2013) dans le cadre de sa thèse sur les relations entre la ville et le port. Ce dernier définit quatre rôles principaux du port en tant que moteur économique de la ville.

Premièrement, l'infrastructure portuaire se positionne comme un facilitateur d'affaires, ce qui peut être planifié au niveau local. Elle est ouverte sur l'extérieur et constitue l'entrée principale du continent, amenant et apportant la plupart des marchandises dont la ville a besoin (Jugie, 2017). La compétitivité du port a une incidence sur la quantité des échanges. Par exemple, chaque jour supplémentaire dans le mouvement des marchandises implique une perte d'environ 1% dans les différentes transactions portuaires (Merk, 2013) et donc une perte pour les pourcentages des recettes municipales locales. Ce dernier argument de Merk converge fortement vers les éléments de réponses obtenus lors des entrevues semi-dirigées avec certaines autorités de la ville de Kribi : « [...] nous devons relever que la CUK tire 28% des retombées économiques du port. [...] » R_24 (cadre CUK). Cela implique que plus les entrées économiques au niveau des activités portuaires

sont importantes, plus le pourcentage de 28% dont tire la communauté urbaine est important. Un autre témoignage va dans le même esprit : « [...] personne ne peut prétendre que la ville de Kribi ne bénéficie pas de la construction d'un aussi grand projet structurant. [...]. Le port apporte de nouvelles activités qui sont sources de recettes pour la commune [...]. » R_22 (adjoint mairie Kribi II). Il faut donc dire que malgré l'activité logistique s'éloignant de la ville et l'activité de transbordement en augmentation dans le port, l'effet local de ces dispositifs demeure (Jugie, 2017).

Comme on peut le lire dans le tableau 26 et la figure 15, 58,5% des participants soit 325 sur 556 sont d'accord pour dire que l'activité commerciale à Kribi connaît une certaine progression avec la construction du CIPK. Ce résultat se trouve conforté par le deuxième rôle du port sur l'économie de la ville au sens de Merk (2013). En effet, Merk a parlé de la capacité des installations portuaires à attirer les marchandises, dont la haute valeur ajoutée détermine largement son rôle de catalyseur économique pour la ville (Jugie, 2017, p.15). En fait, la performance du port dépend aussi de sa capacité à concentrer les activités de mise en valeur des marchandises dans l'espace urbain (Robinson, 2002). Ainsi, la présence d'un cluster portuaire dans la ville permet de préserver la valeur ajoutée au niveau local (De Langen, 2002). Toutefois, le contexte économique local et la gouvernance déterminent beaucoup l'effet multiplicateur de l'infrastructure portuaire sur les activités à caractère commercial de la ville.

Sous notre HR1, nous avons également évalué la question de l'emploi. En effet, l'emploi est une denrée prisée au Cameroun et à Kribi particulièrement. Avoir des opportunités d'emploi décent est une modalité importante pour l'évaluation du développement urbain durable. Au regard du tableau 24 et de la figure 13, nous avons vu que 61,2% des participants sont favorables à l'idée qu'en corrélation avec le CIPK, de nouvelles opportunités d'emplois sont disponibles à Kribi. Ce résultat est confirmé par le troisième rôle économique du port sur la ville selon Merk (2013). Pour Merk cité par Jugie (2017), les équipements portuaires sont considérés comme une source importante de travail pour la ville en raison de la valeur ajoutée. Dans cet esprit, par exemple, selon Jugie (2017), il a été reconnu qu'un million de tonnes de fret sortant du port crée en moyenne huit-cent emplois directs et indirects. La nature des marchandises et le statut économique de la ville sont deux critères importants pour que l'infrastructure portuaire booste le secteur de l'emploi local. A Kribi, d'après Ebele Onana et Ngoumou Elat (2020), l'impact structurant du CIPK se manifeste également à travers les activités de logistique et de transport, ainsi que l'encouragement des

investissements directs étrangers (IDE) à partir de l'implantation de grandes entreprises industrielles. C'est pour cette raison que plusieurs analyses économiques envisagent Kribi comme le cœur même de l'économie camerounaise. La construction et la mise en service du CIP indiquent que la ville de Kribi deviendra un pôle industriel important avec l'implantation de nouvelles entreprises (Mbaha & Ba'ana Etoundi, 2021) avec comme effets induits l'installation de nouvelles entreprises. Or, il a été reconnu par Merk (2013) que plus la ville est industrialisée, plus la valeur ajoutée est élevée et plus il existe d'emplois locaux. Notons cependant que l'identification des emplois liés au secteur portuaire est de plus en plus difficile à définir et varie d'une étude à l'autre (Merk, 2013) ; il est donc difficile d'évaluer l'évolution des effets du port en termes d'emplois. Ce n'est pas impossible, notre recherche s'y est essayée et a obtenu des informations précieuses en ce sens à partir des questions précises formulées dans notre questionnaire et des entretiens semi-directifs.

En quatrième lieu enfin, le port est un facteur d'innovations pour la ville (Jugie, 2017, p.16). Les infrastructures portuaires sont par nature un regroupement d'activités, qui attire en lui-même la recherche et le développement (Merk, 2013). Le port capte ainsi des opportunités d'innovation dans son territoire et sa périphérie, recherchées pour des effets de synergie. Notre recherche n'a pas obtenu des informations soutenues dans ce sens. Toutefois, nous y voyons un axe de recherche important, tant pour la recherche portuaire qu'urbaine et même en intervention communautaire.

Au plan théorique, la théorie des pôles de croissance et l'approche du développement local fournissent un cadre important pour interpréter et discuter les résultats de HR1. En effet, il a été vu dans notre chapitre 3 que la notion de pôle de croissance fait référence à une activité motrice qui exerce des effets structurants auprès d'unités subordonnées. Cette approche a été utilisée comme outil de développement dans plusieurs pays, où la création de nouveaux pôles d'industries lourdes se conjugue avec des actions d'aménagement urbain et régional pour favoriser l'équilibre des espaces nationaux (Friedmann, 1969). La théorie des pôles de croissance a été inspirée de Christaller (1933) et développée dans les années 1950 par Perroux (1955) qui l'a mise en évidence sur les industries motrices, avant qu'elle ne soit transposée aux unités géographiques telles que les villes où les liens interindustriels sont plus denses et désignés comme pôle de développement. Cette théorie prétend que la croissance ne se produit pas uniformément dans le territoire, mais se

concentre dans les zones de croissance (pôles), où elle crée des phénomènes d'agglomération dont les effets se propagent à l'économie voisine (périphérie). La croissance naît alors dans une zone, puis s'étale sur les secteurs environnants. Généralement, selon cette théorie, la zone où naît cette croissance est un grand centre urbain formé de grandes entreprises motrices, dynamiques et innovatrices, dont l'action et l'effet d'entraînement sont suffisamment forts pour mériter que l'on s'y intéresse.

Dans ce sens, le parallèle entre la théorie des pôles de croissance et la confirmation de notre HR1 peut être établi à bien d'égards, même si les conditions d'opérationnalisation ne sont pas toujours les mêmes. Ainsi, le complexe industrialo portuaire et ses connotations logistiques et infrastructurelles peuvent se comprendre ici comme des zones ou pôles de croissances dont les effets se propageraient sur l'économie de la ville de Kribi. En effet, le complexe industrialo portuaire de Kribi en tant que projet structurant est une source possible d'externalités positives affectant la concentration de l'activité économique, ainsi que la diffusion de cette concentration dans l'espace de Kribi. Précisément dans cette logique, selon Mbaha et Ba'ana Etoundi (2021), le CIPK nouvellement opérationnel a lui-même un pouvoir de polarisation mille fois supérieur à celle qu'a connue l'ensemble région auparavant en raison des activités commerciales et du touristique.

Notons aussi dans la même veine de l'explication de nos résultats n°1 par la théorie des pôles de croissance qu'en tant que projet structurant, la construction du CIPK a été associée à la volonté que cette infrastructure devienne le poumon économique du Cameroun, créant de nouvelles opportunités économiques en implantant des usines et des entreprises qui pourraient soutenir l'économie du pays (Ebele Onana & Ngomou Elat, 2020).

En outre, force est de constater que 40% des interviewés lors de la phase qualitative de l'étude et 29% des répondants au questionnaire (voir tableau 25) pensent que le complexe industrialo portuaire n'a pas un effet probant sur l'économie locale de Kribi. Ces pourcentages ne sont pas négligeables. Il est possible de faire mieux pour le CIPK soit un véritable pôle de croissance contribuant booster significativement et durablement l'économie de Kribi. Ainsi, nous pensons que de la théorie à la pratique, les stratégies de développement basées sur la théorie des pôles de croissance se heurtent à la difficulté d'articulation du concept d'économie tel qu'il se développe au niveau territorial. Il y a nécessité d'un ancrage territorial des pôles de croissance. Il consiste à mettre l'accent sur les nouveaux modes de planification et de réalisation des

infrastructures (pôles de la croissance), qui ne sont plus « imposées » au territoire mais se construisent autour d'enjeux territoriaux (collectivités territoriales, administrations locales, riverains, etc.). Le concept de territorialisation, largement utilisé tant dans la littérature scientifique que dans l'action communautaire, indique clairement une évolution fondamentale. Il correspond à l'idée qu'une infrastructure (dans notre cas complexe industrialo-portuaire) ne peut plus être pensée indépendamment de sa localisation. Elle ne peut pas être placée dans une zone comme un dispositif en aveugle, mais au contraire, elle doit tenir compte des spécificités de la zone locale, de son fonctionnement et de son organisation. Du moins sur le plan économique comme c'est le cas pour notre HR1.

Plus encore, le fait qu'un pourcentage assez considérable des répondants autant de la phase qualitative que la phase quantitative (comme nous l'avons relevé dans le paragraphe précédent) de l'étude ne perçoivent pas le supposé apport économique du CIPK sur la ville de Kribi appuie des dérives qui ont été identifiées dans notre problématique et que l'action communautaire dénonce. Ce constat nous amène à questionner la façon dont le projet d'infrastructure peut jouer un rôle économique durable envers la ville et surtout, nous invite à remettre en question les effets structurants automatiques ou systématiques véhiculés par certains courants économiques. Ces effets dépendent plutôt des possibilités de la région et des stratégies de développement mises en œuvre par les parties prenantes d'un point de vue économique.

C'est dans cette logique que dans une perspective économique, les auteurs tels que Favreau (1996), Boucher (1998), Lévesque (1996), Laville (1997), O'Neill (1995) attirent l'attention sur plusieurs aspects du développement local qui peut se conclure comme suit : développement économique par le développement de l'entrepreneuriat local, des infrastructures économiques, de l'emploi accru et des relations entre les différents acteurs, et de l'innovation technologique et économique.

En effet, le cadre théorique du développement local dans une perspective économique repose sur les initiatives conjointes de partenaires agissant au niveau local. Mieux : elle repose sur l'entrepreneuriat local. Cette forme de développement au niveau local vise principalement à améliorer les indicateurs économiques traditionnels tels que la croissance de l'emploi et des revenus par le biais d'initiatives locales du secteur privé (Tremblay, 1999). Il devient alors clair

que l'objectif principal du développement économique local est la croissance économique, qui est une source importante du « progrès » souhaité. En effet, le développement local est présenté en tant qu'une perspective qui met l'accent sur la revitalisation des communautés locales et l'amélioration des conditions de vie des résidents à travers des initiatives menées par et au nom des résidents locaux.

Comme déjà dit, un tel développement encourage l'entrepreneuriat local et des mesures pour développer l'employabilité de la population. Ainsi, le développement de l'entrepreneuriat local définit les petites et moyennes entreprises comme les plus pourvoyeuses des emplois et de l'économie locale. Ce constat, associé à l'approche de développement endogène, indique un développement par la création d'entreprises locales faisant partie du réseau de production local. Le territoire local, qui dans les anciennes conceptions du développement régional était le lieu de mise en œuvre de programmes « du haut vers le bas », devient ainsi l'instigateur de son propre développement. Selon la vision de l'entrepreneur, ce développement se définit autour de l'entrepreneur et de la PME, qui sont en ligne et en contact étroit avec la communauté, capables d'innover et de participer à l'activation de ce développement.

Dans ce sens, le complexe industrialo-portuaire doit être considéré comme un objet territorial autour duquel les communautés et les acteurs de la classe dirigeante locale et les partenaires se mobilisent pour trouver des stratégies afin de tirer profit et de faire bénéficier à la ville et à ses habitants les potentielles retombées économiques de l'infrastructure. En d'autres termes l'infrastructure portuaire en tant que projet structurant est une aubaine à l'entrepreneuriat local pour Kribi. Cela implique que les communautés Kribiennes locales, sans toujours attendre l'intervention étatique, peuvent prendre en main le développement (empowerment communautaire) de leur ville en conciliant leurs ressources individuelles autour d'un projet communautaire de création d'opportunités de gains économiques dont le point d'appui ne serait autre que le complexe industrialo portuaire en tant que levier économique.

Le développement économique local est donc vu comme une stratégie d'intervention communautaire par laquelle les représentants locaux du secteur privé, public ou social travaillent à développer les ressources humaines, infrastructurelles et financières de la communauté en s'associant au sein de la structure sectorielle de travail dont le but principal est de faire croître l'économie locale (Fontan,1993). La ville de Kribi, ses communautés et ses gestionnaires peuvent

agir dans ce sens afin de valoriser économiquement la présence du complexe industrialo portuaire. Même s'il est admis que « le port a le devoir de jouer son rôle de moteur économique » (Jugie, 2017, p.165) envers la ville, il revient aux acteurs d'adapter et de concilier leurs logiques pour que ce devoir économique soit une effectivité durable.

Cependant, il est important de mentionner que le développement local dans l'action communautaire dépasse l'idée de croissance économique et se place dans le cadre du développement durable, qui combine les dimensions économiques, sociales et politiques, les piliers du développement durable. Au sens de Pecqueur (2000) le développement local doit être durable. Son explication est que le « développement local doit rendre compatible la rentabilité économique et la viabilité écologique et démographique dans une perspective à la fois de court et de long terme » (p.14). La visée de notre étude est donc allée au-delà des attentes économiques pour s'intéresser aussi (mais pas uniquement) aux aspects sociaux notamment (HR2).

6.2.2. Interprétation et discussion de HR_2

Bien qu'importants et nombreux, les enjeux sociaux semblent peu documentés dans la littérature et constituent des recherches émergentes (De Lara, Woudsma & Hall, 2012). Le plus souvent, les travaux universitaires et les discours des promoteurs de développement durable des territoires ont tendance à insister sur les dimensions écologique et économique. Pourtant, les impacts sociaux des infrastructures sur le territoire local et notamment sur les communautés méritent fortement d'être scrutés avec grand intérêt ; surtout en contexte de l'Afrique subsaharienne et du Cameroun singulièrement quand on sait que le niveau de développement social y est encore bas.

Notre étude, rappelons-le s'intéresse à la problématique du développement urbain durable à Kribi en lien avec le complexe industrialo portuaire qui y est implanté. Le second lien évaluer dans le cadre de notre HR2 a été la relation sociale entre ces deux entités. En effet, la visée ici était d'étudier l'impact social du complexe industrialo-portuaire en tant que projet structurant sur le développement urbain durable de la ville de Kribi. L'analyse inférentielle des données montre, pour un seuil de signification de 5%, que $\chi^2_{lu}=26,30$ est inférieur au $\chi^2_{cal} = 64,90$. Dès lors, l'hypothèse nulle (H_0) est rejetée et l'hypothèse alternative est acceptée. Cela implique que le

complexe industrialo-portuaire en tant que projet structurant a un impact social positif sur le développement urbain durable de la ville de Kribi.

Par ailleurs, le volet qualitatif de l'étude en ce qui concerne la thématique sociale a révélé des avis fortement partagés. Sur 20 individus interrogés à l'aide de la méthode d'entretien semi-directif, l'analyse de contenu révèle que 50% soit la parfaite moitié semble soutenir l'argument d'un changement social à Kribi occasionné par la mise en œuvre du complexe industrialo-portuaire. C'est dans cet esprit qu'un répondant affirme : « Le port est une bonne occasion pour le changement social dans la ville de Kribi. [...]. Plusieurs personnes ont un emploi [...]. Bref, beaucoup de choses sur le plan social ont évolué à Kribi depuis que le port est là. » R_18 (enseignant).

Revenant au volet quantitatif des résultats de HR2, nous devons indiquer qu'à l'aide de notre questionnaire de recherche, nous avons pris comme critère d'évaluation de la dimension sociale du développement urbain durable à Kribi en lien avec l'infrastructure portuaire les indicateurs suivants : lutte contre la pauvreté (item 21. Tableau 28), l'offre des services éducatifs (item 22. Figure 16), l'offre sanitaire (item 23. Tableau 29), la qualité de vie (item 24. Figure 18), le cadre de vie (item 25. Tableau 30), les inégalités sociales (item 26. Tableau 31), l'accessibilité à l'emploi (item 27. Figure 19), disponibilité des infrastructures nécessaires à la vie urbaine (item 28. Figure 20), l'accessibilité aux services équipements sociaux de qualité (item 29. Tableau 32). Après synthèse des résultats de l'ensemble de ces 9 items et étant exclu 24,1% de neutralité observée, nous pouvons conclure à 41,1% contre 34,8% que le complexe industrialo-portuaire est une aubaine au développement social en matière de durabilité urbaine à Kribi.

Globalement, il convient de souligner que les résultats de HR2 concordent avec ceux dont fait état la littérature scientifique en rapport à la thématique sociale du développement de la ville. En effet, la thématique sociale en matière de développement urbain durable en lien aux infrastructures donne lieu à diverses interprétations sous-tendant différents critères dans les travaux de recherche sur le sujet. Par exemple, le tableau 31 de cette thèse révèle que 49,6% contre 30% des participants considèrent que les inégalités sociales sont toujours perceptibles à Kribi malgré l'avènement du complexe industrialo-portuaire. Or, d'après Pierson (2002) la durabilité urbaine dans une perspective sociale soutient le contraire de l'exclusion sociale qui correspond au

manque d'accès aux services et aux emplois. C'est dans cette logique que pour Padeiro (s.d.), l'accessibilité à l'emploi ou aux services sociaux de base est un critère primordial. Ainsi donc, ce qui apparaît comme une durabilité urbaine au plan social est ce qui permet aux populations les plus fragiles ou les plus défavorisées d'être aisément accessibles aux services sociaux de base.

Pour Charlot-Valdieu et Outrequin (2006), il s'agit de la satisfaction des besoins humains fondamentaux tels que la santé, l'éducation, l'alimentation et l'emploi. Il faut aussi que soient encouragé l'état de bien-être physique, psychologique et social et que soient favoriser la cohésion sociale et les valeurs d'égalité. Aussi, il est bien que les inégalités puissent être réduites. Au plan social, l'humain doit être au centre des problématiques de développement urbain durable. Son développement doit être influencé par des projets de durabilité lancés en milieu urbain.

Dans le même esprit de l'offre sociale en matière de développement durable des territoires, d'autres critères sont souvent évoqués pour le développement durable des territoires, comme le capital social, qui comprend l'interaction sociale, la participation citoyenne, la stabilité résidentielle (Forrest & Kearns, 2001). Aussi, certains auteurs et des documents officiels assimilent souvent la « soutenabilité de la communauté » à la « qualité de vie » d'une zone résidentielle ou d'une communauté. Pour Bramley et al. (2009), la dimension sociale repose sur deux valeurs : l'équité sociale et la communauté. La première concerne l'accès aux services, la disponibilité des services de proximité (commerces, écoles, centres de santé), les loisirs et les espaces verts, la qualité satisfaisante des transports en commun, la disponibilité des emplois et un budget logement abordable. La seconde comprend la fierté et l'attachement au quartier, la sécurité, la perception de la qualité de l'environnement local, la satisfaction à l'égard du logement, la participation aux activités collectives (activités culturelles, citoyennes, etc.).

Il est tout aussi intéressant de révéler que nos lectures et les résultats de notre HR2 nous ont permis de comprendre que, la dimension sociale du développement urbain durable peut comporter cinq principaux défis. La lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale, c'est le premier défi (Peyric, 2014). Notre étude a montré à 39,6% contre 38,8% (voir tableau 28) que l'objectif de réduction de la pauvreté à Kribi semble renforcé par la présence du CIP. Cependant, du point de vue statistique, ces pourcentages sont faibles comme on peut le constater. Les attentes à ce niveau restent pressantes pour accéder à la strate de la durabilité urbaine à Kribi notamment. Il est possible

de renverser la situation en favorisant l'accès à l'emploi et l'insertion sociale. Cela peut par exemple se faire en développant des actions pour que les membres de la population locale qui sont sans emplois puissent s'insérer professionnellement dans les secteurs proposant des offres. Il faut aussi dire que cela doit tenir compte d'une politique inclusive où aucun sexe, ni aucune ethnie ne doivent être privilégiés au détriment des autres. En outre, il est également important de proposer des stratégies pour relever les niveaux d'éducation et de qualification professionnelle de la population locale (Peyric, 2014). Car lors de nos différentes entrevues avec les autorités portuaires et certains répondants, il a apparu que le manque de qualification et de niveau d'instruction requis serait l'une des causes du non accès aux emplois directs ou indirects du CIP.

Les équipements et services publics et privés doivent alors être diversifiés et évidemment de qualité si la ville se veut autonome, complète et durable. C'est le second enjeu identifié. Dans ce cas particulier, la ville de Kribi à l'aune de l'infrastructure portuaire semble aller mieux. Cela s'illustre dans ce fragment de discours d'un répondant de la phase qualitative de l'étude : « [...] avec l'avènement du port il y a un changement au niveau des infrastructures et des services nécessaires [...] la ville est en pleine chantier [...] » R_24 (cadre CUK). La phase quantitative a aussi révélé que 73,4% de répondants (voir tableau 32) sont de cet avis. L'accessibilité aux équipements et services de qualité est donc un critère de choix pour parler de développement urbain durable. Toutefois, que ces éléments vitaux pour la vie sociale soient aisément accessibles n'est pas suffisant si le développement de la ville se veut durable. Les équipements doivent s'inscrire dans la durée et privilégier ceux qui répondent le mieux de manière adéquate et optimale aux besoins réels actuels et futurs (Martin, 2011 ; Charlot-Valdieu & Outrequin, 2012 ; Peyric, 2014).

Le troisième enjeu social est la qualité des logements, des bâtiments d'habitation et des espaces privés. A Kribi par exemple, il n'est plus à démontrer que la présence de l'infrastructure portuaire combinée aux atouts touristiques est un facteur favorisant la construction des bâtiments et logements publics ou privés. Or, dans le processus d'un développement urbain durable sur le plan social, il est bon que les bâtiments puissent être envisagés comme capable de s'adapter au futur changeant. En effet, la qualité des bâtiments d'une ville souhaitant atteindre le niveau de développement durable doit être meilleure tant du point de vue de la construction (matériaux de qualité) que de l'usage (confort, sécurité, etc.) (Peyric, 2014).

Le quatrième enjeu ici concerne la qualité des espaces publics et des espaces verts. De fait, la qualité de l'espace public joue un rôle intéressant dans la qualité de vie des citoyens : confort visuel, bien-être, confort, etc. (Charlot-Valdieu & Outrequin, 2012). En même temps, la voirie et les cheminements à l'intérieur de la ville et de ses quartiers doivent être conçus de sorte à faciliter la circulation et la connexion entre les différentes artères. Il faut également penser à l'éclairage public et autre. A ce niveau, il faut reconnaître que Kribi comme la majorité des villes camerounaises souffre d'un développement anarchique liée à une planification urbaine défectueuse (Kuaté & Assongmo, 2002 ; Nsegbe, 2012 ; Boupda, 2014 ; Mbevo Fendoung, Voundi & Tsopbeng, 2018, Saha & Tchindjang, 2019 ; Nkwemoh, 2019 ; Mbaha & Ba'ana Etoundi, 2021 etc.). Et cela semble s'accroître avec la construction du port en eaux profondes.

Enfin le cinquième enjeu concerne l'amélioration de la sécurité des personnes et des biens, notamment en cas de criminalité et d'accidents de la circulation, ainsi que l'amélioration de la résilience de la ville face aux aléas techniques et naturels (Charlot-Valdieu & Outrequin, 2006). En même temps, il faut reconnaître que dans sa dimension sociale, notre étude n'a pas pris en compte ce cinquième enjeu. C'est une perspective de recherche surtout dans un contexte où les villes camerounaises sont enclines à une insécurité grandissante résultat des crises sécuritaires tant à l'intérieur du pays qu'au niveau des Etats voisins.

Toujours dans le cadre de la discussion des résultats de HR2, on retrouve dans la littérature des travaux montrant l'apport des infrastructures sur le développement social. D'après notre chapitre 1, nous comprenons qu'au niveau sociétal, l'infrastructure désigne les actifs physiques qui maintiennent et améliorent les services sociaux et aident à bâtir des communautés fortes. Lors de l'Assemblée générale de 2015, les Nations Unies ont adopté 17 objectifs de développement durable (ODD), qui visent spécifiquement à lutter contre la pauvreté et la faim ou à protéger l'environnement. Les investissements dans les infrastructures sociales visent également six de ces objectifs : bonne santé et bien-être, éducation de qualité, travail décent et croissance économique, action climatique et vie rurale, et surtout, villes et communautés durables. Investir dans les infrastructures sociales offre ainsi la possibilité de poursuivre deux objectifs : générer des rendements financiers et générer des impacts sociaux et environnementaux positifs au niveau communautaire.

Dans notre étude, il est admis que le terme infrastructure dans une perspective sociale recouvre en général des réalisations qui se rapportent aux services relatifs aux champs sanitaires, de l'habitat ou du capital humain destinées à améliorer significativement la qualité et le cadre de vie des communautés en milieu urbain notamment.

A plusieurs égards, tout comme le confirment les résultats de notre HR2, qu'il s'agisse d'écoles, d'hôpitaux, de routes, de réseaux électriques ou d'adduction d'eau, etc., les infrastructures jouent un rôle social important dans le développement des territoires. Dans le sous-secteur de la santé, par exemple, nous avons constaté à 42,7% contre 35,9% que le complexe industrielo(portuaire favorise l'amélioration de l'offre sanitaire à Kribi (voir tableau 29). En évoquant l'impact du CIPK sur l'amélioration du cadre de vie des populations de Kribi, l'étude d'Ebele Onana et Ngoumou Elat (2020) conforte ce résultat. Ces deux auteurs affirment qu'avec l'avènement du CIPK, sur le plan sanitaire « des améliorations ont été faites sur le plan structurel et le service y est même meilleur avec les prestations des nouveaux médecin » (pp.57-58).

Du même ton, le PNUD (1994) montre que le développement des infrastructures hospitalières et le niveau d'éducation de la population ont réduit la mortalité infantile, ce qui a augmenté l'espérance de vie de la population. Allant dans la même veine, Anand et Ravillon (1993) indiquent que les dépenses gouvernementales pour la construction de centres de santé universitaires encouragent le développement de la recherche afin de traiter et soigner davantage les citoyens du monde.

La Banque Mondiale (1994) est que l'investissement dans les infrastructures scolaires et sociales a contribué à réduire les effectifs pléthoriques, à améliorer l'hygiène et la sécurité à l'école, à améliorer l'accès aux soins de santé primaires et dans une moindre mesure, à l'accès aux moyens de production. Ces investissements ont donc créé des conditions favorables à une éducation de qualité et ont favorisé la création de capital humain, qui est un facteur décisif pour la prospérité économique, le plein emploi et la cohésion sociale.

Par ailleurs, s'il semble ressortir dans le cadre de notre étude et dans la littérature qu'il y a un lien de causalité entre l'infrastructure et le développement social, il faut le dire en toute précaution. Par exemple, les quelques travaux que nous avons mentionnés ci-haut contrastent avec la plupart des œuvres des pays en voie de développement. Castro-Leal, Dayton, Demery et Mehra

(1999) ont montré dans une étude qui utilisait la méthode d'analyse de l'incidence des bénéfices pour analyser l'effet des dépenses sur la construction d'écoles et d'hôpitaux dans sept pays africains que les dépenses n'étaient pas bénéfiques pour les pauvres ; elles sont plutôt avantageuses pour les plus riches. Selon ces auteurs, pour solutionner ce problème, il ne faut pas se limiter au réajustement simple des dépenses publiques. Il est nécessaire de considérer les contraintes qui empêchent les pauvres de profiter de ces dépenses ou investissements. C'est dans cette logique que l'action communautaire à travers son approche locale de développement nous apparaît pertinente pour que le social dans son ensemble tire parti des effets liés à la mise en exploitation des infrastructures.

Du point de vue de l'approche de développement local proposée par l'action communautaire, il est nécessaire d'encourager la solution des grands problèmes sociaux des collectivités par la création de services publics ou d'entreprises de production de produits de base, de coopératives et de divers groupes communautaires (Mayer, Lamoureux, & Panet-Raymond, 2008). Cette démarche repose aussi sur une certaine volonté d'agir collectivement pour résoudre les problèmes et sur un fort sentiment d'appartenance à la communauté, surtout lorsque sa survie est menacée (Doucet & Favreau, 1991, p. 79). Ce modèle privilégie généralement la coopération consensuelle (consultation des acteurs locaux dans le cadre de la mise en œuvre des projets et de la gestion des rapports de force) sur des sujets potentiellement conflictuels et veut surtout favoriser la responsabilisation des citoyens marginalisés. Dans cette logique, l'incidence sociale des infrastructures sera meilleure et durable si l'élaboration des projets obéit à une logique de concertation et d'implication de l'ensemble des acteurs reconnus.

Dans la perspective du développement local, l'organisation sociale de la communauté ainsi que les mécanismes de gouvernance à l'œuvre sont à considérer afin de connaître les capacités locales en matière de transformation sociale durable et d'examiner les modalités de collaboration et les partenariats qui pourront appuyer les interventions de cette transformation sociale. Comme nous le disons donc, depuis le début de cette thèse, l'infrastructure portuaire de Kribi en elle-même ne contribue pas au changement social de la ville. Mais, elle a des potentialités dont la rentabilité sociale (en référence à notre HR2) dépend des stratégies et logiques d'acteurs de Kribi autour de cette infrastructure que nous invitons l'ensemble des acteurs œuvrant au développement de la ville de Kribi à considérer comme objet territorial et à s'en approprier collectivement.

Ce qui précède peut également être compris et soutenu par l'approche du développement communautaire, aussi appelé développement local progressif, un prisme qui met davantage l'accent sur la dimension sociale et communautaire. Cette approche du développement local s'inscrit dans une perspective de développement global et social et s'appuie à la fois sur des initiatives solidaires et communautaires locales pour combattre les effets du développement libéral et des interventions ou non-interventions étatiques (Tremblay, 1999). Avec une prédominance du social sur l'économique et surtout l'intégration des notions du développement durable, elle vise le renforcement des communautés locales. On comprend alors que ce développement repose sur la capacité des individus de la communauté à influencer leur environnement, à participer, à façonner leur environnement, à prendre en charge le développement de leur communauté dont la conséquence positive est l'amélioration de la composante de la zone cible (y compris ses habitants).

Le développement local progressiste peut aussi être qualifié de modèle de développement, où les notions de solidarité sociale, de responsabilité individuelle et collective, de gestion réelle des ressources locales et de leur accroissement sont au centre du changement souhaité et du contrat social proposé. L'épithète « progressiste » car, contrairement à l'approche libérale, qui encourage la coopération et la participation des acteurs locaux, elle met l'accent sur le pouvoir local, la capacité des acteurs à participer au processus de développement pour favoriser l'inclusion (individus ou collectivités) et justice sociale. De plus, contrairement à la perspective libérale définie dans la littérature, elle vise à favoriser le changement social. L'objectif principal de ce style de développement est : de créer un cadre de vie de qualité pour tous, d'y assurer l'intégration des groupes les plus défavorisés et d'essayer de donner à chacun les mêmes chances d'atteindre et de contribuer à l'épanouissement de l'ensemble de la communauté.

Comme nous l'avons déjà souligné, la perspective progressiste accorde donc plus d'importance à la dimension sociale et communautaire du développement qu'à la dimension économique: « La dimension économique y est importante certes, mais en tant qu'un instrument permettant une certaine capacité d'action dans le but d'atteindre une croissance sociale » (Fontan, Klein & Tremblay, 2002 p.105).

6.2.3. Interprétation et discussion de HR_3

Les territoires locaux et notamment les villes, sont désormais un terrain privilégié de revitalisation économique. La plupart des constructions sont faites en leur sein, surtout lorsque de nouvelles normes justifient leur existence. Au Cameroun par exemple, la stratégie de développement basée sur la construction des grands équipements structurants privilégie les territoires urbains. Kribi, notre site d'étude en est une parfaite illustration. Cette ville « est l'épicentre de la politique de développement économique du Cameroun avec la réalisation de grands projets structurants (port minéralier, centrale à gaz, port en eau profonde, autoroute Kribi-Edéa...) » (Mbevo Fendoung, Voundi & Tsopbeng, 2018). Or, la poursuite effrénée des ambitions socio-économiques génère souvent des atteintes à l'environnement. Ntyam (2023) remarque justement que « parmi les problèmes environnementaux que connaissent les pays, les grands projets en sont l'une des principales causes. » (p.51). Elle poursuit : « Ils bouleversent l'environnement, le transforment de manière généralement irréversible » (Savoie, 2003 cité dans Ntyam, 2023, p.51). Pour Fonkoua (2006) les grands projets sont souvent développés sans suffisamment prendre en compte les risques et les impacts potentiels sur les populations et sur l'environnement.

Ce constat d'un style de « développement contre environnement » (Kuété & Asongmo, 2002) oblige alors les états à adopter un nouveau projet de société qui vise à corriger les excès d'une croissance incontrôlée. Ce nouveau projet n'est autre que le développement durable dont l'applicabilité en milieu urbain est à l'origine du concept de développement urbain durable. Il est question de « favoriser le développement économique tout en conservant les ressources et en protégeant l'intégrité des personnes, de la collectivité et de l'écosystème » (Richardson, 1989, p. 68).

Dans notre hypothèse de recherche n°3, nous insistons particulièrement sur la dimension environnementale. En matière de développement durable des territoires, une place prioritaire lui est réservée. Cette dimension environnementale est d'ailleurs à l'origine des débats premiers, depuis les années 60/70 lors de la prise de conscience alarmiste de la nécessité de revoir les modèles de développement jugés à risque pour le futur de la planète. Ainsi, au moment où nous souhaitons que l'infrastructure portuaire récemment implantée à Kribi puisse contribuer globalement au développement de la ville, il est de bon ton qu'un traitement de choix soit réservée

à la variable écologique. Notre HR3 postule en effet que la mise en exploitation du complexe industrialo-portuaire en tant que projet structurant a une incidence environnementale positive sur le développement urbain durable de la ville de Kribi. Cette hypothèse a été éprouvée considérant le Khi-deux de Bravais-Pearson comme outil d'analyse inférentielle. Les résultats ($\chi^2_{lu}=26,30 < \chi^2_{cal} = 68,13$) ont permis de confirmer HR3 en tenant compte de 5% de marge d'erreur.

Ces résultats vont dans le sens de ce témoignage obtenu lors de la phase qualitative de l'étude : « Je crois qu'il y a une loi au Cameroun qui oblige à mener des études avant de construire un projet. La construction du CIPK en ma connaissance a respecté cela. Le problème environnemental à Kribi ne saurait donc venir du port [...] » R_11 (secrétaire d'administration).

Il faudrait toutefois relever que s'il est admis que la dimension environnementale en matière de développement urbain durable semble prise en compte dans la mise en exploitation du CIP, certains répondants que ce soit lors de la phase quantitative ou qualitative de la recherche ont exprimé une opinion contraire. Cela est mis en exergue dans ces phrases du R_20 (étudiant) : « Arrivez au site du port pour constater les dégâts. Les gens ont perdu beaucoup de leurs ressources et cultures. [...]. Le port a détruit les terres cultivables et fait fuir les animaux et les poissons [...] ».

Par ailleurs, il faut comprendre que le développement des infrastructures qu'elles soient du secteur de transports, de l'énergie, des mines, des télécommunications ou des bâtiments de travaux publics, participe à l'amélioration du bien-être humain et à la création des opportunités socio-économiques. Autant elles portent en elles plusieurs atouts autant leurs impacts environnementaux sur les territoires sont souvent inquiétants. Ils concernent aussi bien la santé des populations riveraines, par le bruit et les pollutions générés, que les atteintes aux milieux naturels, à la faune, à la flore, aux paysages, ainsi qu'aux activités agricoles auxquelles ces infrastructures soustraient des espaces exploitables (Janin, 2016). Ce constat vient consolider les résultats présentés dans les tableaux 33, 34, 35 et 36 et dans les figures 22 et 23.

Les enjeux environnementaux représentent un aspect essentiel à prendre en compte dans la conception et la réalisation de tout projet d'infrastructure, qu'il s'agisse d'un complexe industrialo-portuaire comme à Kribi ou d'autres types d'infrastructures. Les impacts environnementaux d'un projet peuvent avoir des conséquences à long terme sur l'écosystème local, la qualité de l'air, de l'eau et des sols, ainsi que sur la santé des populations environnantes. Ainsi, le caractère d'intérêt

public ou d'effet structurant pour le territoire d'un aménagement infrastructurel ne peut être reconnu que dans la mesure où il intègre les préoccupations liées à l'environnement et à la santé humaine et prévoit les mesures appropriées pour éviter, réduire et compenser les impacts sur ceux-ci. Il est donc primordial pour les concepteurs et les promoteurs de projets d'infrastructures de mener des évaluations environnementales approfondies dès les premières étapes de planification, afin d'identifier les risques potentiels et de mettre en place des mesures d'atténuation efficaces. Cela permet non seulement de minimiser les impacts négatifs sur l'environnement, mais aussi de garantir la durabilité du projet à long terme.

L'étude d'impact environnemental et social (EIES) est principalement responsable de l'éventuelle ou meilleure intégration des travaux dans le milieu naturel. Au Cameroun, l'article 3(3) du décret n° 2013/0171/PM du 14 février 2013, qui fixe les conditions de réalisation des études d'impact environnemental et social, souligne que « la mise en œuvre d'un projet ne peut démarrer avant l'approbation de l'étude d'impact environnemental et social y relative ». Par conséquent, la procédure MINEPDED et le cadre d'évaluation des impacts environnementaux et sociaux doivent être appliqués au projet. L'objectif de l'EIES est que l'infrastructure s'intègre harmonieusement dans le contexte environnemental et social de la région dans laquelle elle est implantée.

Du point de vue du développement local, nous défendons l'idée que trouver un équilibre entre une l'infrastructure, totalement intégrée à son environnement, et un territoire prospère sur le plan socioéconomique est un enjeu fondamental pour l'avenir (Demazière, 2002). Aussi, faut-il le reconnaître, il y a des freins à l'inscription locale de la durabilité environnementale en rapport avec la mise en œuvre des projets infrastructurels. En effet, la littérature reconnaît que les principes de durabilité environnementale sont souvent construits dans des cadres globaux (Demazière, 2002) sans lien direct avec les réalités des territoires. Les tendances de cette construction sont compliquées par l'application locale des normes environnementales et leur adoption spécifique par les acteurs locaux. C'est dans cet esprit que Zuindeau (1996) a pensé que la tentative d'application territoriale de ces normes de durabilité environnementale élaborées globalement pose de nombreux problèmes :

- La réduction des échelles implique une redéfinition des normes de durabilité : les normes écologiques internationales perdent de leur pertinence à l'échelle territoriale. Elles se

transforment de manière complexe ou perdent leur cohérence en raison de la distribution inégale des ressources dans les territoires, des capacités d'assimilation variables des environnements et des flux naturels ou de pollution se déplaçant entre ces territoires. De nouvelles normes de développement durable émergent au niveau local, permettant d'améliorer la durabilité d'une zone au détriment d'une autre ;

- Le développement durable spatialisé engendre également l'émergence d'une nouvelle catégorie de règles éthiques qui soulignent les responsabilités du territoire envers le reste du monde et vice versa ;
- Les règles globales, complexes et abstraites posent des défis pratiques aux acteurs locaux pour les mettre en œuvre. (Zuindeau, 1996 cité par Démazière, 2002).

En analysant ces difficultés, on se rend compte que le développement durable est un concept complexe qui nécessite une approche à la fois globale et locale pour être pleinement efficace. En effet, comme le souligne Godard (1996), le développement durable n'est pas « fractal ». Il ne se conserve pas à l'échelle locale. Cela signifie que les principes et les structures du développement durable ne peuvent pas simplement être appliqués de manière uniforme partout, mais doivent être adaptés aux spécificités de chaque contexte.

Dans le cas de Kribi, il est clair que les contraintes environnementales ne sont pas respectées dans le processus de mise en exploitation du complexe industrialo-portuaire. Cela est d'autant plus préoccupant que la ville ne dispose pas d'une définition locale claire des règles de durabilité environnementale. Au lieu de cela, c'est la réglementation nationale, elle-même souvent calquée sur les normes mondiales, qui est utilisée pour tenter de réguler les activités industrielles. Cette situation soulève des questions importantes sur la pertinence et l'efficacité des politiques de développement durable à Kribi. En l'absence d'une approche véritablement locale et adaptée aux réalités spécifiques de la région, il est difficile d'assurer une protection adéquate de l'environnement et de promouvoir un développement économique durable. Il est donc essentiel que les autorités locales et les acteurs concernés travaillent ensemble pour élaborer des politiques et des mesures spécifiques à Kribi, afin de garantir un équilibre entre le développement économique et la préservation de l'environnement local.

A partir des travaux de Démazière (2002), sur la nécessité d'avancer dans la résolution de ces problèmes, deux perspectives peuvent être convoquées. Il convient de rappeler que les difficultés

de transfert des normes mondiales de durabilité vers les régions et les territoires locaux sont liées à leur nature exogène. « Elles sont produites théoriquement sans liens particuliers et concrets avec les territoires et les acteurs du développement » (Démazière, 2002, p.7). Cependant, il est souhaitable que certaines normes de durabilité soient élaborées par des acteurs locaux, tant qu'elles ne sont pas trop complexes et qu'elles sont en droite ligne avec une large de manœuvre en termes de limites écologiques, sociales économiques et éthiques. Il convient donc de considérer deux niveaux plus ou moins articulés de production de normes de développement durable : « global-théorique et local-pratique » (Démazière, 2002, p. 7). L'échelle globale est nécessaire pour assurer la cohérence avec l'enjeu planétaire du développement durable. Le niveau local quant à lui est invité à faire entrer les acteurs locaux et les spécificités de leur territoire dans le jeu de la construction des normes.

Par conséquent, les opérateurs locaux doivent développer des normes pour leur territoire. Le bon outil serait alors le suivant : dans un contexte procédural, on établit des orientations globales générales (logique descendante de création de normes) et les acteurs locaux créent des normes pour mettre en œuvre ces orientations avec leurs compréhensions et médiations (logique ascendante). Les normes définies à un niveau territorial supérieur deviennent des directives, des objectifs généraux. Les acteurs locaux connaissent mieux les enjeux et les réalités locales, se concentrent sur le processus, organisent les ressources, définissent les étapes vers les projets fixés. Tout se fait dans des formes contractuelles flexibles. Les acteurs locaux trouvent alors un espace pour interpréter les grandes orientations et leur donner le caractère concret des normes locales, qu'ils forment eux-mêmes suivant le contexte local et la logique contradictoire qui les guide. De toute façon, notre réflexion est que le développement inscrit localement puisse produire des gains socioéconomiques tout en respectant les contraintes écologiques. C'est encore la gouvernance qui possède la clé d'un tel dessein.

6.2.4. Interprétation et discussion de HR_4

Comme mentionné dans notre cadre théorique, depuis plus de vingt ans la notion de gouvernance est consignée dans l'agenda des institutions et des scientifiques (Fortin, 2005). L'hypothèse qui sous-tend l'idée de gouvernance est le constat presque généralisé d'un problème lié à la gestion des cités. Dans un contexte où celles-ci deviennent de plus en plus complexes et où les gouvernements sont guidés par des besoins individuels et particuliers, la forme classique de

gestion de la chose publique tend à être remise en cause. Depuis la fin des années 1980 et le début des années 1990, parallèlement à la stabilisation macroéconomique, la gouvernance est en effet devenue une nécessité générale des politiques de développement durable. L'expérience des années antérieures et surtout les évaluations des politiques d'ajustement structurel de la fin des années 1980 ont montré que sans une réelle volonté politique et une efficacité minimale des institutions politiques, des réformes axées uniquement sur la perspective économique ne peuvent déboucher sur des résultats durables.

En milieu urbain où sont concentrées la majeure partie des infrastructures et des populations et où existe une certaine complexité liée à une diversité d'acteurs impliqués dans le management de la chose urbaine, la gouvernance « durable » c'est-à-dire la gouvernance participative et inclusive doit fortement être appliquée si nous voulons que nos villes de l'Afrique subsaharienne et particulièrement du Cameroun atteignent un niveau de développement plus ambitieux, harmonieux, inclusif et durable. C'est cette idée qui gouverne notre hypothèse de recherche n°4.

Comment le processus de gouvernance autour de l'exploitation du complexe industrialo-portuaire en tant que projet structurant influence-t-il le développement urbain durable de la ville de Kribi ? Cette question a donné lieu à l'hypothèse de recherche n°4 (HR4) selon laquelle : le processus de gouvernance autour de l'exploitation du complexe industrialo portuaire en tant que projet structurant joue un rôle clé dans la maximisation des bénéfices de l'infrastructure sur le développement urbain durable de la ville de Kribi. Les résultats du Khi-deux ont révélé avec une marge d'erreur de 5% que $\chi^2_{lu} = 26,30 < \chi^2_{cal} = 75,15$. Cela implique que l'hypothèse nulle (H_0) a été rejetée et l'hypothèse alternative a été acceptée. Nous sommes donc en droit de dire que la gouvernance est un facteur déterminant pour que Kribi accède à un développement urbain durable à l'aune du complexe industrialo-portuaire. On peut également considérer que la réalisation ou la mise en œuvre de la quatrième sous-variable (gouvernance) conditionne l'atteinte ou non des objectifs de développement urbain durable distillés dans les trois précédentes sous-hypothèses (économique, sociale, environnementale). Nous voulons dire que le concept de gouvernance englobe tous les autres principaux concepts ou modalités considérés dans cette étude compte tenu que c'est le niveau de planification et de management ou gestion qui définit les actions dans les différents sous-secteurs du développement durable.

Au départ de cette étude, nous avons observé que le niveau de développement urbain durable à Kribi n'est pas satisfaisant. Ceci malgré le fait que le complexe industrialo-portuaire en tant que projet structurant considéré comme le principal levier du redressement de la situation socioéconomique du Cameroun y est implanté. Ce vaste projet d'infrastructure est source d'énormes potentialités et d'opportunités de changement social pour son environnement immédiat. Seulement, les déceptions observées à Kribi appuient des dérives liées à des stratégies et logiques d'acteurs divergentes : d'où le problème de gouvernance.

Ce problème de gouvernance a d'ailleurs été confirmé lors de l'analyse descriptive des données obtenues à l'aide de l'enquête par questionnaire. Par exemple, le tableau 38 montre que 45% des répondants jugent que le type de gouvernance à l'œuvre à Kribi au moment où la localité accueille le CIP est inadéquat pour prétendre à un développement urbain durable. Seulement 31,8% des enquêtés pensent le contraire. Cette perception est renforcée par les résultats qualitatifs qui mettent en lumière une absence de collaboration et de participation des acteurs locaux dans les prises de décision concernant le développement de la ville et du complexe industrialo-portuaire. Sur un total de 20 interlocuteurs, 13 soit 65% décrivent une certaine mal gouvernance en ce qui concerne le développement de la ville de Kribi en lien avec le nouveau CIP. Cela souligne l'importance des lacunes dans le processus décisionnel et la gestion des projets. Une gouvernance inadéquate peut entraîner des décisions unilatérales, des conflits d'intérêts, une mauvaise allocation des ressources et une exclusion des parties prenantes locales, ce qui compromettrait la durabilité du développement urbain à long terme.

En effet, la plupart des projets de développement échouent en raison de diverses erreurs, notamment le manque de participation de la population bénéficiaire à la gestion du projet, comme l'a souligné Tchagbèlè (2019). Cette constatation est renforcée par l'argument de Zadi Kessy (1998), selon lequel les échecs des politiques de développement sont le résultat des approches « imposées du sommet » (Top Down), qui ne prennent pas en compte les besoins et les aspirations des populations locales. Zadi Kessy soutient que pour améliorer les résultats et assurer la durabilité des projets, il est essentiel d'adopter une approche de développement local qui implique activement les populations concernées. Cette approche, basée sur la participation et la collaboration avec les communautés locales, est considérée comme la meilleure option pour garantir le succès des projets de développement. En intégrant les connaissances, les besoins et les perspectives des populations locales dans la planification, la mise en œuvre et l'évaluation des

projets, on peut s'assurer que ces initiatives répondent véritablement aux besoins réels des communautés et contribuent à un développement durable et inclusif. En favorisant une approche ascendante (Bottom-Up) qui valorise la participation citoyenne et la prise de décision collective, les projets de développement ont plus de chances de réussir et d'avoir un impact positif à long terme.

Comme nous l'avons déjà mentionné, l'absence de collaboration et de concertation dans la construction des visions nous semble être un grand obstacle pour la réussite du développement territorial car il donne lieu aux réactions conservatrices des acteurs, le repli sur des positions individuelles et le manque de transparence des décisions (Jugie, 2017). En conséquence, la qualité de la planification et l'acceptabilité sociale des projets qui prennent un coup. Car nous savons que, moins les acteurs ciblés par un projet de développement sont impliqués moins ce projet a de chances d'atteindre ses objectifs et d'apporter une plus-value au territoire. Ainsi, les enjeux qui interpellent la ville de Kribi nécessitent un modèle de développement basé sur une gouvernance participative à l'ère du nouvel équipement portuaire. En effet, la conciliation des perspectives, globale de la ville et du port, et locale de la société civile est cruciale pour développer durablement une ville portuaire comme Kribi.

L'intérêt de la gouvernance pour développer durablement la ville de Kribi à l'aune du complexe industrialo portuaire comme l'a révélé la confirmation de notre HR4 se traduit également dans la littérature, notamment la littérature spécifique au développement urbain durable des localités abritant des infrastructures portuaires. La littérature parle également des expériences de gestion conjointe de la ville et du port, et les auteurs sont unanimes quant au bien-fondé et à la nécessité de promouvoir cette union (Merk 2013 ; Oakley 2011 ; Grossmann 2008 ; Collin 2005 ; Desfor & Jorgensen 2004). Dans sa thèse intitulée : « Les relations ville-port selon une approche d'écologie territoriale : le cas de Montréal », Jugie (2017) a montré l'importance des processus décisionnels dans le processus de développement de la ville portuaire. Elle fait remarquer que : « De nombreux problèmes de représentativité dans la gouvernance ville-port existent. [...] Tout cela a pour conséquences des revendications [...], des blocages et des querelles intestines qui nuisent à la construction d'une vision commune et à la qualité des relations ville-port » (Jugie, 2017, pp. 157-158). Ainsi, la perspective du port devrait être liée à la perspective régionale (Jugie, 201, p.52) et par ricochet à la perspective urbaine. Cette façon de faire, mettant au centre le processus collaboratif, est salutaire pour une approche du développement local qui se veut

durable. Dans ce cadre, les divergences de logiques entre l'entité portuaire d'une part et l'entité urbaine d'autre part sont donc plus à même de converger une logique commune/consensuelle : celle qui vise prioritairement le développement urbain durable.

Plus encore notre travail soutient qu'une troisième entité (groupes communautaires/population) mérite de participer à cette action collaborative. En action communautaire, les groupes communautaires et /ou les populations constituent le maillon central pour et avec lequel les actions de développement doivent se faire. Dans une ville portuaire comme Kribi, le port, la ville et ses habitants doivent conjuguer leurs actions. Des travaux existent et confortent cette idée. On peut évoquer l'étude de Hoyle (2000a) sur la question de la triangulation des logiques d'acteurs dans la ville portuaire. Hoyle (2000a) a donc utilisé des entretiens avec des acteurs pour enquêter sur la relation triangulaire actuelle entre la ville, le port et les groupes communautaires. L'auteur arrive à la conclusion que les groupes de citoyens arrivent souvent à modérer les décisions des planificateurs et des municipalités d'une part, et des promoteurs privés d'autre part. Cette recherche met également en évidence le fait que malgré les perspectives spécifiques de chaque partie prenante, une prise de conscience des intérêts communs est essentielle à plus d'un titre.

En outre, malgré la multitude des situations et des contextes, trois problématiques communes (développement économique, aménagement durable et gestion durable de l'environnement) ont été identifiées dans la littérature (Collin, 2005 ; Rimmer, 2007 ; Merk, 2013 ; Daamen, 2010). Dans une position de « port développeur » (Jugie, 2017), l'entité portuaire doit concilier exigences économiques et aspects environnementaux à partir d'un outil de planification consultative avec « les institutions locales et régionales » (De Lara 2012 ; Woudsma, 2012).

L'équipement portuaire doit s'assurer le soutien des populations locales (Merk 2013). Il doit être en mesure de répondre aux enjeux de développement économique mais aussi de revitalisation et de développement industriel, dans le respect de la population et du cadre de vie. Bowen et Leinbach (2011) explorent les relations complexifiées entre la logistique, les réseaux de transport et le développement régional ; ils montrent, en symbiose avec les travaux de Woudsma (2012) et De Lara (2012), les effets secondaires positifs ou négatifs que peuvent engendrer une mauvaise planification et la nécessité d'intégrer les questions environnementales dans les choix stratégiques des institutions locales et régionales. Woudsma (2012) constate qu'en général, la

localisation des activités portuaires se produit sans planification stratégique à long terme par des institutions qui se contentent d'incitations économiques pour attirer l'industrie dans l'espoir d'un gain financier, et sans évaluer les effets négatifs (environnementaux) qui l'accompagnent afin de s'en protéger.

Cependant, la différence entre les expériences faites dans les études qui précèdent et notre étude est qu'elles insistent particulièrement sur des aspects techniques et fonctionnels des processus de gouvernance à l'interface entre l'infrastructure portuaire et le territoire d'accueil. Nous sommes en action communautaire par contre et notre étude considère l'infrastructure portuaire au même titre que les autres types d'infrastructures dont l'incidence positive ou négative est fortement déterminée, à notre sens, par l'action concertée des acteurs de la communauté autour de l'infrastructure qu'elle abrite.

Ainsi, plus que tout autre postulat de la littérature pouvant servir à l'interprétation et à la discussion de notre HR4, le développement local qui est l'une des quatre approches de l'action communautaire apparaît comme un cadre privilégié. Dans l'approche de développement local, tel que conceptualisée en intervention communautaire, la communauté est vue comme un ensemble « d'intérêts communs » ou de « différences conciliables ». De ce fait, l'on convoque les « stratégies de consensus » (Mayer, Lamoureux, & Panet-Raymond, 2008) autour d'un projet commun. Cette stratégie repose aussi sur une certaine « volonté d'agir collectivement pour solutionner les problèmes ainsi que sur un fort sentiment d'appartenance à la communauté » (Doucet & Favreau, 1991, p. 79).

Même si tout le monde peut s'accorder à reconnaître l'important rôle que jouent l'Etat et ses démembrements dans la transformation des territoires, il est irréfutablement établi qu'il ne peut avoir de véritable projet de développement sans que les acteurs concernés le portent, l'accompagnent et l'évaluent au préalable; le projet doit être valorisé par des communautés mobilisées et organisées pour mieux maîtriser les moyens et les ressources qui leur permettent d'améliorer leurs conditions de vie. Le développement local est donc une fondation porteuse de changements durables pour les nations.

La notion de développement local et ses pratiques connexes se caractérisent par une multiplicité de discours et de programmes qui se complètent et s'opposent tour à tour. En fonction

des courants de pensée et des contextes d'usage, nombreuses définitions de la notion de développement local sont recensées. Même si elles ne sont pas foncièrement identiques, elles se recoupent plus ou moins en termes de dynamique, d'organisation et de capacité d'initiative des acteurs vivant sur un même territoire pour atteindre des objectifs communs.

C'est dans ce sens que Angeon et Callois (2005), soutiennent que le concept de développement local repose sur la capacité des acteurs locaux de fédérer leurs énergies autour d'un projet de développement commun en capitalisant sur des opportunités et ressources disponibles sur le territoire. Au regard de cette définition, trois logiques de développement locales peuvent être identifiées :

Premièrement, il est important de souligner l'aspect localisé ou enraciné dans un territoire des activités et des actions liées au développement. Les approches de développement local ne doivent pas être perçues comme limitées à des zones géographiques spécifiques, mais plutôt comme transcendant les limites sectorielles. Le territoire est considéré comme un moyen pour atteindre un objectif, et non comme une fin en soi. Le niveau local doit être considéré comme le cadre pertinent ou le point de départ des initiatives de développement. Ainsi, l'exemple du complexe industrialo portuaire peut être cité ici comme un système productif local, dans la mesure où son acceptabilité sociale ou son ancrage territorial ne souffrent plus d'aucune contestation. Cela signifie que l'action « communautaire » local peut donc prendre appui sur cet objet désormais intégré territorialement pour impulser la dynamique du développement urbain durable à Kribi. C'est dans ce sens que d'après Angeon et Callois (2005), le succès de ces productions locales réside principalement dans leurs modes d'organisation, qui ont des traditions culturelles véhiculant des valeurs communes, qui privilégient l'initiative locale et reposent sur des normes collaboratives entre les acteurs.

La deuxième logique qui émerge de cette définition invite à valoriser les ressources du territoire local. Cela constitue, en effet, un enjeu important pour le territoire. En valorisant les ressources, le territoire parvient à différencier ou perfectionner son offre, ce qui est un gage d'avantages compétitifs. Ces moyens et ressources sont divers (Colletis-Wahl & Pecqueur, 2001, Peyrache-Gadeau & Pecqueur, 2002 ; Angeon & Caron, 2004) Ces ressources sont multiples et diversifiées (Colletis-Wahl & Pecqueur, 2001, Peyrache-Gadeau & Pecqueur, 2002 ; Angeon & Caron, 2004). Selon Angeon et Callois (2005, p.23), ces ressources « peuvent être composites

(c'est-à-dire constituées par une variété d'éléments combinés de multiples façons), spécifiques (intrinsèques au territoire, non reproductibles et non cessibles), complexes (recouvrant plusieurs propriétés à la fois) et latentes. Par ailleurs, ces ressources peuvent être intentionnellement construites ». Les dynamiques d'acteurs sont à base du processus de la construction sociale des ressources. C'est en fait du ressort des acteurs de découvrir, d'activer, de valoriser ou revaloriser ces ressources. « La stratégie de valorisation de ressources peut alors être conçue comme le résultat de la coordination d'acteurs impliqués dans des démarches d'action collective » (Angeon & Callois, 2005 p.23). Cela, peut se faire pour le cas de la ville de Kribi dans la mesure où le complexe industrialo-portuaire peut se concevoir comme une ressource locale dont les communautés locales et les acteurs locaux concernés peuvent mettre en valeur à partir des démarches de coopération.

Enfin, une troisième logique énonce que le territoire est le résultat de l'influence mutuelle d'acteurs participant à une démarche collective. Le développement local fait référence à la dynamique des initiatives locales qui mobilisent des acteurs. Dès lors, la conception et le développement des projets se formalisent autour d'une stratégie commune grâce à la mobilisation et la participation des acteurs. Cette logique trouve son expression fonctionnelle dans un programme cohérent d'actions. Le développement local peut donc être assimilé au cadre coopératif dans lequel se construit le territoire. La finalité de l'action collective ou de la collaboration exige que les acteurs parviennent à s'accorder sur les objectifs et les moyens pour les atteindre. La mise en collaboration des différentes représentations du territoire est en effet gage d'une dynamique collaborative efficace. C'est cette idée qui nous pousse à penser que Kribi peut prétendre à un développement urbain durable à l'aune du complexe industrialo-portuaire à mesure que le processus de gouvernance puisse responsabiliser les acteurs (responsables portuaires, autorités urbaines et organisations de la société civile) directement concernés en les fédérant autour d'une vision commune.

Il importe également de mentionner que le développement local se construit assez souvent autour de trois modèles. Un premier modèle dit de « développement local libéral » qui cherche à favoriser « l'entrepreneuriat local » et en ce sens soutient la production et la croissance des richesses ou la croissance, plus économique. Un second, celui de « développement économique communautaire progressiste » vise à changer les modes de développement pour créer un

environnement socio-économique vital, équitable, sécuritaire, de qualité et propice à l'empowerment individuel et collectif (Tremblay & Fontan, 1994 ; Fontan, 1993 ; Tremblay, 1999). Enfin un troisième modèle est celui de développement territorial qui est lié à la capacité et aux opportunités des gouvernements locaux à créer des conditions favorables au développement et à les inciter à promouvoir ce développement.

Bien que poursuivant parfois des objectifs différents, ces trois modèles mettent l'emphasis sur la collaboration des forces dans l'action de développement ancré localement. En cela, ils ne s'éloignent pas des résultats n°4 de cette étude. Ils font appel à des stratégies qui prônent l'innovation, la concertation des acteurs, l'inscription territoriale du développement, la solidarité, la mobilisation des ressources. Ils encouragent une plus grande autonomie des communautés à l'échelle locale avec une certaine prise de conscience quant à la nécessité de co-construire le processus de développement. Ces approches s'inscrivent à contre-courant des modèles traditionnels (par exemple, le développement par pôles de croissance) ou de la planification du développement par le haut. Les approches du développement local mettent l'emphasis sur les initiatives de développement par le bas avec l'appui des acteurs d'en haut : mieux, les initiatives ont plus de chance de réussir si elles sont négociées. La ville, le port et tous les acteurs concernés doivent fédérer leur énergie autour d'un projet commun pour permettre à Kribi de se développer durablement à l'aune du CIPK c'est ce que Boupda (2014) a appelé « développement social intégral ». La réalisation de ce dessein dépend fortement du type de gouvernance appliquée.

6.3. Quelles perspectives pour développer durablement Kribi à l'aune du CIPK ?

Au Cameroun et même ailleurs en Afrique subsaharienne, les gouvernements se sont fixés des échéanciers pour parvenir à l'émergence. Cette ambition est basée sur un développement de type infrastructurel avec des grands travaux d'équipements des territoires comme expression de ce dessein. Ces travaux sont estampillés « projets structurants ». Cette seule dénomination démontre que les instigateurs de projets d'infrastructure au sein des territoires sont dans une position mécaniciste considérant l'équipement construit comme ayant des impacts positifs automatiques. A notre sens, tant que cette croyance subsiste, l'on est mal parti. Pour nous, loin de se résumer à un facteur de production automatique, l'infrastructure et par ricochet le complexe industrialo-portuaire implanté sur le territoire de la ville côtière de Kribi doit être considéré comme un objet

territorial dont la mise en valeur de ses « effets structurants » (supposés) dépend de son appropriation par les acteurs locaux et de leurs stratégies d'action autour de cette infrastructure.

Notons par ailleurs pour éviter toute interprétation erronée de notre logique, qu'il n'est pas question ici d'affirmer que l'infrastructure ne joue aucun rôle positif/significatif dans les dynamiques de développement du territoire qui l'abrite. Plutôt, nous insistons encore pour dire que le complexe industrialo portuaire a beaucoup à offrir en termes de potentialités et d'opportunités de transformation durable de la ville. Mais cette offre infrastructurelle ne constitue qu'un pas vers les objectifs de développement durable du territoire. Les facteurs les plus importants émanent de la stratégie et des logiques d'acteurs au niveau local. Ainsi, l'échec est probable si son acceptabilité sociale (appropriation) n'est pas actée par les communautés Kribiennes d'une part et si les acteurs locaux ne mobilisent pas leurs stratégies et logiques autour de cette infrastructure afin de tirer profit de ses potentiels « effets structurants ». Cela implique que rien n'est linéaire ou automatique, que les infrastructures peuvent ouvrir des opportunités que les stratégies des acteurs territoriaux peuvent ou non capitaliser. Il y a alors nécessité que l'infrastructure soit ancrée territorialement et que les acteurs se mobilisent autour de ce dernier pour le permettre d'être bénéfique pour le territoire et ses habitants.

Revenant au cas particulier de Kribi, les déceptions observées à l'aune du complexe industrialo portuaire appuient des dérives qui ont été identifiées dans notre problématique. Pour rappel de notre problématique, parmi les éléments qui sont apparus comme frein au développement de la ville de Kribi à l'aune du complexe industrialo-portuaire, notre constat laisse paraître un problème général de gouvernance sous-tendu par deux principales incongruités. D'une part, une méthodologie de mise en œuvre des projets d'infrastructures fondée sur les croyances de supposés effets structurants automatiques sur le développement des territoires. D'autre part la présence des acteurs et de logiques contradictoires dans l'arène de développement de la ville de Kribi depuis l'avènement de cet équipement portuaire : parce que le port a une ambition privée de rentabilité et de performance avec une certaine volonté d'ouverture sur l'extérieur, la ville de son côté cherche à proposer à ses populations un meilleur cadre et une meilleure qualité de vie et les populations dans des postures individualistes cherchent tant bien que mal par leurs propres moyens et stratégies à mieux vivre. Une telle situation ne favorise en rien le développement urbain durable, car la

diversité des parties peut paralyser leurs efforts pour ne suivre que leurs propres intérêts particuliers, sans tenir suffisamment compte de l'intérêt commun de toutes les parties.

Cet aspect a été soulevé par Olivier de Sardan (1993). Pour lui, le développement localement situé renvoie à une arène politique disputée par une pluralité d'acteurs et de groupes sociaux. De cette façon, le développement pensé localement, compte tenu des capitaux et ressources qu'il implique, est le centre d'une convergence d'intérêts et d'idéologies divergents avec pour corollaire une interaction conflictuelle entre les acteurs divers intervenants.

Dans un tel contexte, quelle orientation ou quelle démarche adoptée pour développer durablement les territoires ? Dans le cadre spécifique de notre thèse, comment faire que la ville de Kribi accède à un développement urbain durable à l'aune du complexe industrialo portuaire étant donné l'apparente divergence de logiques d'acteurs et l'apparent manque d'appropriation locale de l'infrastructure ? La tentative de réponse à cette préoccupation au sortir de cette thèse nous pousse à puiser prioritairement dans les pratiques diversifiées de l'action communautaire.

L'action communautaire est une pratique dont la principale caractéristique est la territorialité. Elle se constitue dans un lieu (quartier, village, ville, région, etc.), où s'expriment des problématiques spécifiques, auxquelles elle tente de répondre en fonction des conditions offertes par cet espace. Elle cherche ainsi à faire évoluer ce lieu, afin que la vie sociale qui s'y développe réponde mieux aux préconisations du développement durable. Le territoire est alors autant l'espace où prend corps l'action communautaire que son aboutissement ultime. L'aspect intrinsèquement territorial de l'action communautaire fait désormais l'objet d'une attention particulière, ce qui se traduit par l'essor des pratiques locales de développement territorial intégré. Ces pratiques donnent une importance majeure au territoire, qui est présenté comme un lieu de rencontre pour les acteurs d'une même communauté. Ceux-ci trouveraient ainsi « dans leur appartenance commune au territoire la possibilité de passer outre leurs divergences d'intérêt pour fonder de nouveaux partenariats susceptibles d'entraîner des initiatives à portée « globale », c'est-à-dire représentatives de la communauté dans son ensemble » (Bourque & Mercier, 2012 p.2).

Dans cette vision, l'approche du développement local dans sa dimension territoriale proposée en action communautaire se positionne comme une solution ou une forme d'opérationnalisation alternative à une planification peu adaptée aux réalités et attentes locales

comme c'est le cas à Kribi. Ainsi, du point de vue du développement territorial, l'initiative vient moins de l'organisme de planification que de la mobilisation des forces au sein du territoire (Rallet, 2007, p. 80). En effet, le rôle du territoire est essentiel pour le développement communautaire, car il est l'une des sources identitaires pouvant mobiliser les acteurs sociaux pour favoriser le développement de leur environnement (Jean, 2008).

Dans la foulée de cette approche territoriale qui semble à même de proposer un cadre pertinent d'analyse et de compréhension et de résolution de la problématique de développement urbain de Kribi, notre travail voudrait ajouter l'épithète « intégrée ». Dans cette logique, nous privilégions l'approche territoriale intégrée. Elle nous semble encore mieux outillée pour permettre une résolution plus efficace du problème de recherche posé dans cette thèse.

Les travaux portant sur l'action communautaire enseignent que le développement territorial intégré se propose de lutter contre le déclin socio-économique des collectivités en encourageant la création d'initiatives locales fondées sur la concertation avec les représentants des secteurs d'activité les plus importants. L'épithète « intégrée » car ces pratiques s'appliquent à l'ensemble de la communauté, intégrant toutes ses composantes (Bourque & Mercier, 2012, p. 2). Le « développement territorial intégré se caractérise par l'importance qu'il porte au territoire. Ce dernier constitue non seulement le cadre de l'intervention communautaire (en favorisant la collaboration entre les acteurs) mais également son objet » (Bourque & Mercier, 2012 p.1). Précisément parce qu'il fédère tous les acteurs du territoire, un tel processus de concertation pourrait impliquer son développement et sied bien à notre objectif de recherche.

Le principal défi d'une telle approche est de mettre en œuvre des réponses collectives à des questions collectives, en donnant plus de responsabilité aux citoyens et aux communautés en tant qu'agents de leur propre développement (Parent et al., 2016). Elle recommande également de considérer toutes les dimensions des projets, y compris les incidences environnementales, économiques et sociales. Elle nécessite par ailleurs une vision stratégique articulant les différentes échelles des territoires. Concrètement, elle devient une approche méthodologique qui préconise la mobilisation et la participation de tous les acteurs compétents et pertinents, y compris les acteurs de la société civile. Mieux : Cette approche propose une interprétation globale des éléments moteurs du développement local (Mercier & Bourque, 2012). Elle oblige également les acteurs

locaux et les acteurs d'aide au développement (bailleurs de Fonds, ONG, etc.) qui les soutiennent à veiller à la cohérence et à la complémentarité de leurs actions.

Si l'implantation et la mise en exploitation des projets structurants dans les villes camerounaises n'est pas neutre en termes d'opportunités de changement économique et social, c'est bien les jeux d'acteurs qui sont censés valoriser durablement ces opportunités pour le bien-être des populations et du territoire en lui-même. Contrairement aux réflexions qui mettent en avant la réalité d'une causalité linéaire entre le développement d'une offre infrastructurelle nouvelle et les transformations spatiales, sociales ou économiques du territoire concerné, notre position considère comme essentielle, l'appropriation territoriale de l'infrastructure et la conciliation des perspectives et des stratégies d'acteurs autour de cette infrastructure tout en tenant compte des contextes socio-économique et spatial. C'est ce processus dont prône l'approche territoriale intégrée.

Concrètement, l'approche territoriale intégrée implique dans le cas d'espèce que la ville, l'infrastructure portuaire et tous les acteurs concernés doivent fédérer leur énergie autour d'un projet commun pour permettre à Kribi de se développer durablement. La réalisation de ce dessein dépend fortement de l'application des principes suivants :

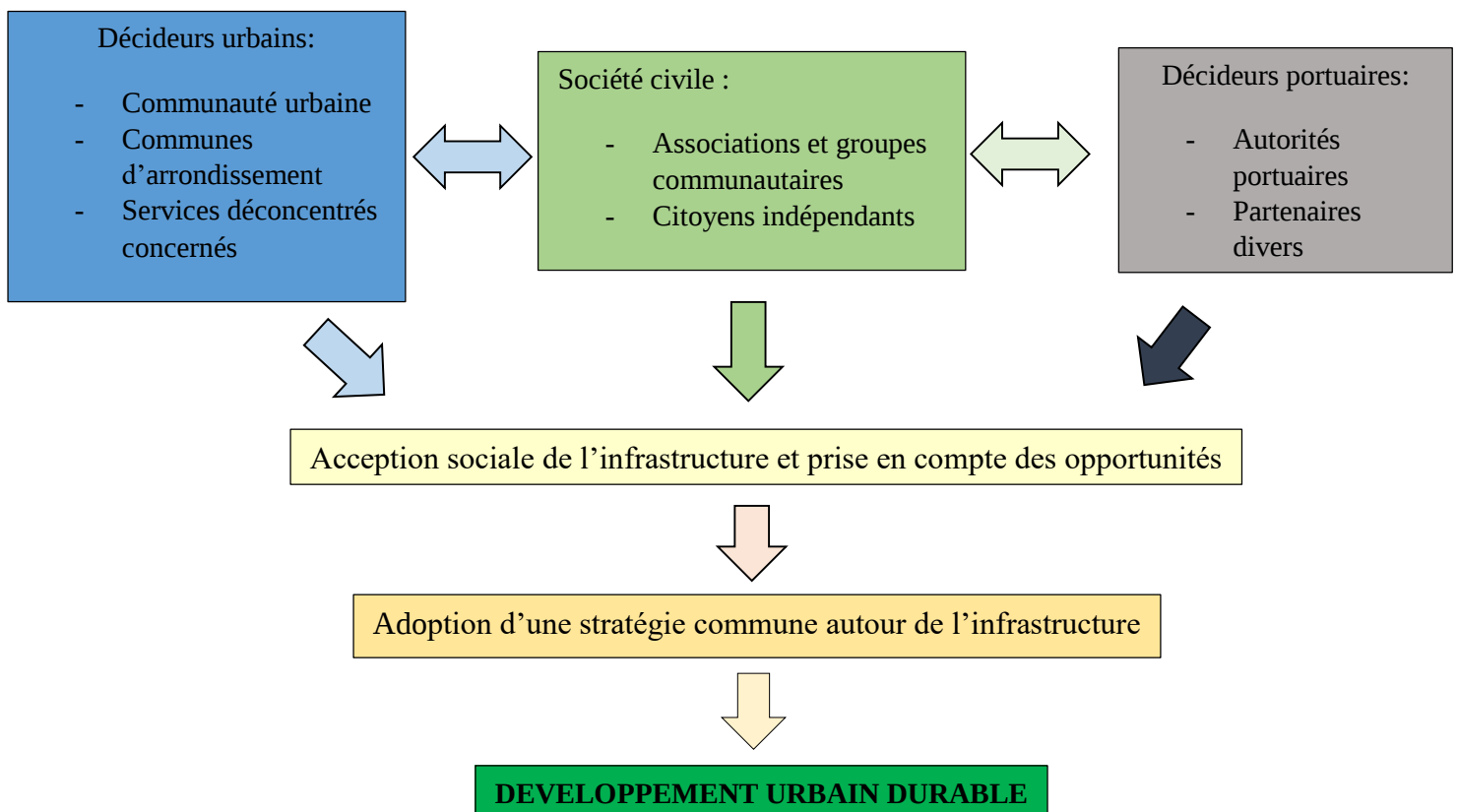
- Etant donné que son efficacité et sa contribution au développement de Kribi ne peuvent être significatives sans une certaine acceptabilité sociale, le complexe industrialo portuaire doit être ancré au territoire de Kribi ;
- Cet ancrage territorial peut être favorisé par des stratégies d'acteurs visant à faire connaître les mutations environnementales et socioéconomiques liées à l'avènement du port. L'ancrage dont nous parlons est que les acteurs locaux et la population locale acceptent et s'approprient pleinement le projet ;
- La mobilisation des acteurs et promotion des discussions et de la concertation pour réduire les divergences inhérentes aux secteurs urbains particulier comme celui de Kribi et à faciliter, par le biais de la gouvernance collaborative, les compromis souvent indispensables au processus de développement ;
- La prise en compte contextualisée des dimensions (économiques, sociales, environnementales, culturelles...) prioritaires au développement urbain durable ;

- L'adoption d'une stratégie commune autour de l'infrastructure portuaire avec pour dessein de tirer profit des opportunités de cet équipement structurant ;
- La mise en valeur commune des opportunités véhiculées par la mise en exploitation de l'infrastructure selon une approche territoriale intégrée ;
- L'appui de l'action locale ainsi initiée par les pouvoirs centraux et les partenaires externes de sorte que les logiques ascendantes (endogènes) rencontrent les logiques descendantes (exogènes) pour aboutir à une logique dite « négogène ». Il est donc question d'agir simultanément de façon globale, intégrée et inclusive, par la mobilisation et la collaboration forte de tous les acteurs internes et externes à la ville.

Le modèle que nous proposons au sortir de ce travail de thèse est le suivant.

Figure 32

Modèle adapté de l'approche territoriale intégrée au développement durable de la ville de Kribi en lien avec le complexe industrialo-portuaire.



Source : Notre propre conception

Selon le modèle proposé, le développement durable de la ville de Kribi à l'ère du CIPK n'est pas automatique à la présence de cette infrastructure structurante. Il réfute un déterminisme supposé de cette infrastructure sur la transformation durable du territoire. Au contraire, il postule que ce sont les acteurs et leurs logiques qui, par leurs actions, façonnent le devenir de Kribi en relation avec le CIPK. Autrement dit, le développement doit être le fruit d'une négociation, dans une perspective territoriale intégrée. Cette approche, essentielle à l'efficacité du processus de développement, conçoit celui-ci non comme une démarche isolée, mais comme un projet collaboratif où les populations et les ressources locales sont des partenaires indispensables.

Pour explication, s'inscrivant dans la logique de l'action communautaire, cette perspective territoriale intégrée interpelle les instigateurs de développement local, communautaire ou urbain à travailler en concertation et en collaboration avec les populations locales compte tenu des enjeux globaux (économiques, sociaux, culturels, environnementaux, politiques). Ainsi, l'accélération récente du processus de décentralisation au Cameroun apparaît à priori, comme un moyen de faciliter et de renforcer le modèle de développement que nous proposons, en rupture avec les démarches de développement centralisé. Grâce à la décentralisation, on peut espérer un processus de décision publique qui reflète mieux les priorités locales. Cela peut être possible si les personnes sont habilitées à prendre les décisions qui engagent leur avenir. Les membres de la communauté ont la possibilité de participer à la gouvernance locale dans des contextes où le pouvoir, les ressources et la prise de décision sont décentralisés vers des niveaux d'unités politiques et de gouvernement inférieurs. En revanche, la décentralisation n'aura que peu d'effet sur l'organisation des affaires publiques ou sur la recherche d'un meilleur niveau de développement, si elle ne concerne pas les collectivités et ne tient pas compte des informations recueillies dans les décisions publiques. La décentralisation doit encourager les gouvernements locaux à autonomiser les résidents locaux et à prendre en compte leurs avis sur des questions de survie qui les engagent prioritairement.

En même temps, comme nous l'avons déjà relevé, il ne faut pas comprendre par-là que seule une logique ascendante a droit de citer au niveau local car les politiques locales et les acteurs locaux sont souvent en carences de ressources et de compétences. Les politiques centrales et d'autres partenaires externes au territoire local sont donc d'un appui dans ce processus tout en reconnaissant la priorité aux initiatives et logiques locales.

En fin de compte, il est intéressant de mentionner que le modèle que nous proposons n'a pas pour prétention d'être exclusif ou une panacée à la planification du développement des territoires en rapport avec les infrastructures. Il propose simplement des éléments additifs ou supplémentaires pouvant contribuer à la mise en œuvre du développement durable au sein des territoires locaux ciblés par les grands projets d'infrastructure, Kribi singulièrement.

CONCLUSION GENERALE

Sous le prisme de l'action communautaire, cette thèse s'est donnée pour objectif d'analyser l'impact du complexe industrialo-portuaire sur le développement urbain durable de la ville de Kribi en mettant l'accent sur les aspects économiques, sociaux, environnementaux et politiques. Pour y arriver, la recherche s'est adossée sur une méthodologie qui a privilégié la combinaison des approches quantitative et qualitative. Cette méthode de recherche mixte nous a paru pertinente pour mieux investiguer sur la problématique à l'étude étant donné qu'elle nous offre la possibilité d'aller au-delà des possibilités d'accès à l'information que permet l'une ou l'autre approche prise singulièrement. En utilisant des données quantitatives pour analyser les indicateurs économiques, environnementaux, sociaux et politiques, ainsi que des données qualitatives pour explorer les perceptions, les expériences et les opinions des habitants de Kribi, y compris les autorités locales, les entreprises et les organisations de la société civile, cette approche permet d'avoir une vision plus complète et nuancée de la situation. Les enquêtes menées par questionnaire et à l'aide des guides d'entretien ont donc fourni une base de données importante qui nous a permis de saisir la réalité étudiée.

Ainsi, les analyses thématique et statistique axées sur les dimensions économique, sociale, environnementale et politique (gouvernance) de la relation entre le complexe industrialo portuaire et le développement urbain durable de la ville de Kribi ont dégagées quatre résultats majeurs. Le premier résultat montre que le complexe industrialo-portuaire en tant que projet structurant a un apport économique important sur le développement urbain durable de la ville de Kribi. ($\chi^2_{cal} = 118,86 > \chi^2_{lu} = 26,30$). Le second confirme que le complexe industrialo-portuaire en tant que projet structurant a un impact social positif sur le développement urbain durable de la ville de Kribi. ($\chi^2_{cal} = 64,90 > \chi^2_{lu} = 26,30$). Le troisième révèle que la mise en exploitation du complexe industrialo-portuaire en tant que projet structurant a une incidence environnementale positive sur le développement urbain durable de la ville de Kribi ($\chi^2_{cal} = 68,13 > \chi^2_{lu} = 26,30$). Le quatrième enfin rend compte du fait que le processus de gouvernance autour de l'exploitation du complexe industrialo-portuaire en tant que projet structurant joue un rôle clé dans la maximisation des bénéfices de l'infrastructure sur le développement urbain durable de la ville de Kribi. ($\chi^2_{cal} = 75,15 > \chi^2_{lu} = 26,30$).

De manière générale, les quatre résultats impliquent que l'implantation du complexe industrialo portuaire de Kribi en tant que projet structurant a un impact positif sur le développement urbain durable de la ville de Kribi. Même si cela est vrai, sans trancher sur cet intérêt, force est de constater que les attentes en termes de développement urbain durable subsistent malgré la présence de l'infrastructure et ceci à cause d'un manque d'appropriation véritable de l'infrastructure et de conciliation de logiques d'acteurs autour d'elle associées à une certaine croyance aux effets structurants automatiques de l'infrastructure sur le territoire. C'est pour cette raison que l'approche locale de développement telle que conceptualisée en action communautaire a été mise à contribution en guise de proposition à la recherche de l'urbanisation durable à Kribi en rapport au complexe industrialo portuaire. Le modèle que nous avons proposé a pour fondement particulier l'approche territoriale intégrée. D'après Mulaert et Nussbaumer (2008) repris par Mercier et Bourque (2012), la capacité d'innovation d'une telle approche dépend d'une analyse fine des liens entre logique sociale et logique territoriale, qui permet d'identifier des mécanismes de désintégration, mais surtout potentialités spécifiques favoriseraient le développement durable d'un territoire. Le développement territorial intégré se caractérise aussi par son importance pour le territoire. Ce dernier se positionne à la fois comme le cadre de l'intervention communautaire (en favorisant la coopération entre les acteurs) et comme son objet (Bourque & Mercier, 2012 p.1). Parce qu'elle fédère toutes les parties qui composent le territoire autour d'un projet commun, tenant compte de la réalité locale (socio-économique, environnementale, culturelle et politique), une telle démarche de concertation est en mesure de s'en approprier le développement durable des territoires et que nous l'avons convoqué en guise de perspective pour un développement durable de la ville de Kribi en lien avec l'avènement du CIPK.

Notre thèse, à partir de ce que révèlent les résultats, met en lumière l'importance de la gouvernance dans la transformation durable des territoires en lien avec les grands projets d'infrastructures. Elle montre que la dimension locale et toutes ses composantes doivent être prises en compte lorsqu'on travaille sur le développement urbain durable. La pertinence du jeu d'acteurs concertés est mise en évidence comme haute nécessité à la valorisation des « effets structurants » de l'infrastructure. L'entrée par l'action communautaire et son approche de développement local constitue l'originalité de ce travail et montre que la pratique de l'action communautaire est un apport intéressant et complémentaire de la production de l'urbain durable en relation avec la mise

en exploitation des projets d'infrastructures. Aussi, Cette thèse montre la pertinence de l'interdisciplinarité pour aborder les questions de développement des territoires.

Notre travail est intéressant tant pour l'intervenant communautaire qui y trouve une source d'inspiration et des approches nouvelles susceptibles de lui apporter des éléments nouveaux pour la recherche des solutions en matière d'Action Communautaire en milieu urbain, que pour les décideurs publics et privés et les acteurs territorialisés qui y trouvent des éléments additifs ou supplémentaires pouvant les accompagner dans l'implémentation du développement durable à l'échelle locale en rapport avec les projets d'infrastructure.

Les données recueillies et les résultats obtenus dans cette étude constituent un point de vue pertinent sur la préoccupation du développement durable appliquée à la ville de Kribi à l'aune du CIP. Néanmoins, pour permettre de mieux juger leur contribution, ces informations doivent être estimées à la lumière de certaines limites :

- Mentionnons le nombre restreint d'individus (par rapport à la population parente) ayant participé à la recherche, la spécificité de la population, l'interférence de la subjectivité des personnes interviewées et du chercheur. Cette recherche ne peut, en conséquence, être complètement à l'abri de ces influences même si elles ne diluent pas sa valeur.
- La collecte de données aurait pu intégrer d'autres acteurs participant d'une manière ou d'une autre à la planification du développement urbain. Il s'agit des organismes déconcentrés de l'Etat : le MINH DU, le MINDDEVEL, le MINDAF, etc. Et tous les autres partenaires multilatéraux et non institutionnels. Les résultats auraient apporté plus d'éléments de réponse à notre préoccupation de recherche. Toutefois, les analyses documentaires rapportées dans le chapitre 3 nous ont permis, d'une certaine manière, de comprendre les rôles de ces acteurs dans la gestion de la chose urbaine. Aussi, dans une perspective des études ultérieures, la collecte de données pourrait principalement porter sur ces acteurs.
- Il est vrai que le projet du complexe industrielo portuaire n'est pas encore achevé dans ses différentes phases. Pour l'instant, l'évaluation de son apport sur le territoire de Kribi pourrait peu ou prou être qualifiée de partielle. Cela nécessite donc que des travaux comme le nôtre soit mené à chaque étape achevée jusqu'à l'étape finale pour pouvoir

percer les potentialités plus ou moins intégrales de cette infrastructure à contribuer au développement de la localité kribienne.

- Du point de vue méthodologique, l'étude du développement urbain durable à Kribi en rapport à la mise en exploitation du CIP pourrait être envisagée sur un échantillon plus large et dans une perspective longitudinale. L'on peut aussi varier l'utilisation des instruments de collecte et d'analyse des données.
- Sous l'angle de l'action communautaire, le travail appui la nécessité de fonder le développement sur une approche locale. Or, ce qui fonde le développement local, c'est la prise en main par les acteurs locaux de leur propre destin en s'appuyant sur leurs ressources propres. Dans cette vision, l'Etat a tendance à démissionner de ses missions développementalistes en abandonnant le destin du territoire aux seuls acteurs locaux dont les ressources et compétences sont parfois remises en cause. Cela nécessite donc, pour une reconsidération du développement local, de maintenir l'équilibre entre les logiques ascendantes ou endogènes (le top down) et les logiques descendantes ou exogènes (bottom up) ce qui devrait donner lieu à un processus « *négogène* » (Panet-Raymond, 2012), comme le résultat de négociations et de compromis entre les acteurs internes et externes.
- L'étude aurait pu intégrer la conception théorique de l'empowerment communautaire dans la mesure où elle vise à l'autonomisation des populations locales en favorisant chez elles une sorte de leadership local, d'entrepreneuriat local. Et les communautés Kribiennes en ont vraiment besoin pour faire entendre leur propre vision de développement urbain de Kribi à l'aune du complexe industrialo portuaire. L'empowerment permettrait aux populations locales d'anticiper et de mettre en valeur de manière concertée le large éventail d'opportunités proposé par le CIPK. Néanmoins, dans cette limite, nous voyons un projet de recherche important pour le champ de l'action communautaire.

Au-delà des limites, nous espérons que cette thèse permettra d'approfondir notre compréhension et notre application du développement durable à l'échelon d'une ville en lien avec la mise en exploitation des projets d'infrastructures. Nous sommes conscients de grands défis dont fait face la ville du 21^e siècle. Ils sont difficilement surmontables à partir d'une seule réflexion scientifique comme la nôtre. Ainsi, nous reconnaissons que notre recherche n'est qu'une modeste

contribution à ce vaste chantier qui mérite d'être scruté perpétuellement à travers d'autres recherches futures. Par ailleurs, nous avons mené une étude en action communautaire, spécialité encore embryonnaire en contexte camerounais. Elle marque donc le début d'une série (de probables recherches ultérieures) dans ce champ disciplinaire spécialement, qui évoluera suivant des expériences sur le terrain compte tenu des défis qu'impliquent la marche vers l'émergence à l'horizon 2035 et au-delà.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Abonyi, G., & Yan Slyke, D. M. (2010). Governing on the Edges: Globalization of Production and the Challenge to Public Administration in the Twenty-First Century. *Public Administration Review*.
- Adams, N., et al. (1995). *Travail de recherche pour l'élaboration d'un code d'éthique*. Regroupement provincial des organismes communautaires d'assistance et d'accompagnement aux plaintes.
- Agence De Presse D'Abidjan (2015) *Le District d'Abidjan représente 60% du PIB de la Côte d'Ivoire (Expert)* [En ligne]. <http://news.abidjan.net/h/545109.html>
- Agénor, P-R., & Moreno-Dodson, B. (2006). Public infrastructure and growth: New channels and policy implications. *Policy Research Working Paper n° 4064*. Banque mondiale.
- Amanya, M. (2020). *Redéploiement de l'État post-ajustement structurel au Cameroun*. [Thèse de doctorat, Université de Yaoundé II].
- Amougou, G. (2018). *Esquisse d'histoire des politiques de développement au Cameroun : Un regard contextuel*. Working Paper « Developmental State Strikes Back? », 52 p.
- Amougou, G., & Bobo Bobo, R-F. (2018), Ambition développementaliste, état stationnaire et extraversion au Cameroun de Paul Biya. Le projet de construction du port autonome de Kribi. *Karthala « Politique africaine »* 2 (150), 29-51.
- Anand, S., & Ravillon, M. (1993). Human development in poor countries: on the role of private incomes and public services. *Journal of economic perspectives*. 7(1). 133-150.
- Angeon, V., Caron, P., & Lardon, S. (2006). Des liens sociaux à la construction d'un développement territorial durable : quel rôle de la proximité dans ce processus ? *Développement durable et territoires. Économie, géographie, politique, droit, sociologie*.
- Aschauer, D-A. (1989). Les dépenses publiques sont-elles productives ? *Journal d'économie monétaire*. 23(2), 177–200.
- Aschauer, D-A. (1993). Genuine Economic Returns to Infrastructure Investment. *Policy Studies Journal* 21 (2), 380–390.

- Asselin, I., et al. (2003). *Valorisation des expériences de développement local en Haïti*. Rapport de recherche présenté à l'Agence Canadienne de Développement International (ACD I). Université de Sherbrooke.
- Atkinson, A. (2017). 17 Goals-Unlocking the value of interconnection in the SDGs. <http://17goals.org/value-of-interconnection-sdgs/>
- Atouba Mvogo, M.S. & Tchindjang, M. (2024), Construction du Port Autonome de Kribi et des infrastructures connexes : impacts environnementaux, marginalisation des pygmées et défis de justice environnementale. *Revue Africaine d'Environnement et d'Agriculture*, 7(3), 21-43
- Aubin-Auger, I., Mercier, A., Baumann, L., Lehr-Drylewicz, A-N., Imbert, P., & Letrilliart, L. (2008). Introduction à la recherche qualitative. *Exercer*, 19(84), 142-145.
- Baldacci, E., Clements, B., Gupta, S., & Cui, Q. (2008). Dépenses sociales, capital humain et croissance des pays en voie de développement. *Développement dans le monde*. N°36, 1317-1341.
- Banque Mondiale (2013). *The Africa Competitiveness Report*. Banque Mondiale, 202 p.
- Banque Mondiale (2018). Menstrual Hygiene Management Enables Women and Girls to Reach Their Full Potential. <https://www.worldbank.org/en/news/feature/2018/05/25/menstrualhygiene-management>
- Barbier, R., (1996). *La recherche action*. Anthropos, 112 p.
- Bardin, L. (1977). *L'analyse de contenu*. Presses Universitaires Françaises.
- Barro, R-J., & Sala-i-Martin, X. (1992). Convergence. *Revue d'économie politique*. 100(2), 223-251.
- Bationo, A. F., (2017). Réussir le développement par des projets structurants. *Ecodufaso*, N° court 3445.
- Baye Mendjo, F. (2004). Effets de croissance et de redistribution des changements de pauvreté au Cameroun : une analyse de décomposition de Shapley. *Document de forum, Unité de recherche sur les politiques de développement*.

- Bekelynck, A. (2011). Revue de la littérature internationale sur la recherche communautaire. Synthèse. *Working Paper du CEPED, n°14, UMR 196 CEPED, Université Paris Descartes, INED, IRD.*
- Bélanger, P.R., & Lévesque, B. (1992). Le mouvement populaire et communautaire : de la revendication au partenariat (1963-1992). Dans G. Daigle & G. Rocher (dirs), *Le Québec en jeu : comprendre les grands défis* (pp. 714-730). Les Presses de l'Université de Montréal.
- Bérion, P., Joignaux, G., & Langumier, J-F. (2007). L'évaluation socio-économique des infrastructures de transport : enrichir les approches du développement territorial. *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, 651-676.
- Beuret, J-E., & Cadoret, A. (2010). *Gérer ensemble les territoires. Vers une démocratie coopérative*. Éditions Charles Léopold Mayer.
- Bhattacharya, A., Romani, M. & Stern, N. (2012). Infrastructure for development: meeting the challenge. *Document d'orientation. Centre for Climate Change Economics and Policy*.
- Biermann, F., Kanie, N., & Kim, R. E. (2017). Global governance by goal-setting: the novel approach of the UN sustainable development goals. *Current Opinion in Environmental Sustainability*, 26-27(Supplement C), 26-31.
- Blanchet, A. (1992). *Histoire de l'entretien non directif de recherche, (7-17), In la démarche clinique en Sciences humaines*. Dunod.
- Blankenau, W., Simpson, N. & Tomljanovitch, M. (2007). Dépenses publiques d'éducation, fiscalité et croissance : mise en relation des données à la théorie. *American economic Review*. N° 97, 393-397.
- Blutstein, H. (2016). *Assault on the summit. In The ascent of globalisation*. Manchester University Press.
- Boivin, M. (2016). *Le rôle du développement durable dans l'attractivité touristique urbaine*. [Thèse de doctorat. Université du Québec].

- Boivin, M. et al. (2015). Le développement urbain durable : critère de choix pour le touriste ou reconnaissance mitigée ? *Les Cahiers du CRTP*, p.3.
- Boupda, E., (2014). Kribi (Cameroun) : comment concilier un projet de complexe industrialo - portuaire et le développement social intégral ? www.citiesandports.com
- Bourque, D. (2012). Intervention communautaire et développement des communautés. *Reflets*, 18(1), 40–60.
- Bourque, D., & Mercier, C. (2012), *Approches et modèles de pratiques en développement des communautés. Approches de développement intégré*, Chaire de recherche du Canada en organisation communautaire, Cahier no 1207.
- Bourque, D., Comeau, Y., Favreau, L., & Fréchette, L. (2007). *L'organisation communautaire : fondements, approches et champs de pratique*. Presses de l'Université du Québec.
- Boutaud, A., & Brodhag, C. (2006). Le développement durable, du global au local. Une analyse des outils d'évaluation des acteurs publics locaux. *Natures Sciences Sociétés* 14, 154-162
- Bramley G., Dempsey, N., Power, S., Brown, C., & Watkins, D. (2009). Social sustainability and urban form: evidence from five British cities. *Environment and Planning A*, 41(9), 2125-2142.
- Brodhag, C. (2001). *Gouvernance et évaluation dans le cadre du développement durable*. [Séminaire]. Gouvernance territoriale et outil d'aide à la négociation. Saint-Etienne.
- Calderon, C., & Servén, L. (2003). *Macroeconomic Dimensions of Infrastructure in Latin America*. Presented at the Fourth Annual Stanford Conference on Latin American Economic Development.
- Calmette, M-F., & Bontems, P. (2019). Les infrastructures de transport font-elles le développement du territoire ?
- Camagni, R., Capello, R., & Nijkamp, P. (1998). Towards sustainability policy: an economy-environment technology nexus. *Ecological Economics*, 24, 103-118.
- Campbell, D. A. (2017). An update on the United Nations millennium development goals. *Journal of Obstetric, Gynecologic & Neonatal Nursing*, 46(3).

- Campbell, D. T., & Fiske, D. W. (1959). Convergent and discriminant validation by the multitrait-multimethod matrix. *Psychological bulletin*, 56(2), 81-105.
- Carlier, B. (2004). *Les Agendas 21, outils de développement durable*. Éditions Technicités, 175 p.
- Center for Climate and Energy Solutions (s.d.). Reducing Your Transportation Footprint. <https://www.c2es.org/content/reducingyour-transportation-footprint/>
- Chaline, C. (1999). *La régénération urbaine*. Presses universitaires de France, coll. « Que sais-je ? », no 3496.
- Champagne, P., Lenoir, R., & Merllier, D. (1994). *Initiation à la pratique sociologique*. Bordas.
- Cheriet, K. (2022). *La gouvernance urbaine à travers le processus de mise en œuvre des « projets structurants » cas de Constantine*. [Thèse de Doctorat, Université Salah Bounider Constantine].
- Cités et Gouvernements Locaux Unis (2016). *Un leadership renouvelé engagé pour la durabilité, l'égalité et la justice*. Rapport annuel. www.uclg.org
- Claissé, G., & Duchier, D. (1993). Les observatoires des effets T.G.V. : réflexions méthodologiques. *Sixièmes entretiens Jacques Cartier, Actes du colloque Villes et TGV, Laboratoire d'Économie des Transports*, 219-238.
- Coalition Montréalaise des Tables de Quartiers (2013). L'approche territoriale intégrée par et pour les communautés. cmtq@cdcrosemont.org
- Cogérion, L., & Boutaud, A. (2000). Le développement durable : une autre politique pour les territoires ? (2e génération du doc. du Rhônealpénergie-environnement), *Réseau des Agences de l'Énergie et de l'Environnement (RARE)*, 68 p.
- Collectif (1997). La pauvreté en mutation. *Cahiers de recherche sociologique*, no 29, 189 p.
- Comeau, Y., (2007). L'approche de développement local en organisation communautaire. Dans D. D. Bourque, Y. Comeau, L. Favreau, & L. Fréchette, (dirs), *L'organisation communautaire, fondements, approches et champs de pratique* (pp. 59-79). Presses de l'Université du Québec.

- Comeau, Y., Favreau, L., Lévesque, B. & Mendell, M. (2000). *Emploi, économie sociale, développement local, Sainte-Foy*, Presses de l'Université du Québec.
- Comélieau, L., Holec, N. & Piéchaud, J-P. (2001). *Approche territoriale du développement durable. Repères pour l'Agenda 21 local*. Dossiers et débats pour le développement durable, Association 4D, 137 p.
- Courcier, S. (2002). *De l'évaluation de l'effet structurant d'un projet urbain à l'analyse des congruences entre stratégies d'acteurs : le réaménagement du Vieux-Port de Montréal*. Thèse de Philosophie Doctor (Ph.D.). Université de Montréal. 466 p.
- Courcier, S. (2008). L'effet structurant d'un projet urbain : le cas du Vieux-Port de Montréal. Dans M. Gauthier, M. Gariépy et M-O. Trépanier (dir.). *Renouveler l'aménagement et l'urbanisme : Planification territoriale, débat public et développement durable* (pp. 311-327). Presses de l'Université de Montréal.
- Croteau, F. (2017). Les parties prenantes et la gouvernance urbaine à Montréal. *Thèse de doctorat en études urbaines*. Université du Québec.
- D'Amours, M. (1997). L'économie sociale au Québec : cadre théorique, histoire, réalités et défis. *Institut de formation en développement économique communautaire (IFDEC)*, 79 p.
- Da Cunha, A., Knoepfel, P., Leresche, J-P., & Nahrath, S. (2005). *Enjeux du développement urbain durable : transformations urbaines, gestion des ressources et gouvernance*. Presses polytechniques et Universitaires Romandes.
- Daamen, T., & Vries, I. (2013). Governing the European port-city interface: institutional impacts on spatial projects between city and port. *Journal of Transport Geography*, 27, 4-13.
- De Lara, J. D. (2012). Goods movement and metropolitan inequality: global restructuring, commodity flows, and metropolitan development. Dans P. V. Hall & M. Hesse (éd), *Cities, Regions and Flows*, (75-92). Routledge.
- Delespesse, M. (1999), *La Poudrière : de l'utopie à la réalité*. Éditions Luc Pire.
- Demange E., Henry E., Bekelynck A. & Préau M. (2012). Petite(s) histoire(s) de la recherche communautaire. Dans Demange, E., Henry, E., Préau, M. *De la recherche en collaboration*

- à la recherche communautaire. *Un guide méthodologique*. ANRS/Coalition Plus. Coll. Sciences sociales et sida.
- Demange, E., Henry, E. & Préau, M. (2012). *De la recherche en collaboration à la recherche communautaire. Un guide méthodologique*. ANRS/Coalition Plus. Coll. Sciences sociales et sida.
- Demaze, M.T., (2012). Paradoxes conceptuels du développement durable et nouvelles initiatives de coopération Nord-Sud : le Mécanisme pour un Développement Propre. *European Journal of Geography*, 443(2009), 1-24
- Demazière, C. (2002). L'action économique locale et l'environnement. Les collectivités locales prennent-elles en compte les contraintes et opportunités qu'offrent les ressources naturelles pour l'économie d'un territoire ? *Développement durable et territoires*.
- Denoix de Saint Marc, R. (2016). *L'État* (3e édition). Presses Universitaires de France.
- Denzin, N. K. (2012). Triangulation 2.0. *Journal of mixed methods research*, 6(2), 8088.
- Diao, X. & Yanoma, Y. (2003). Exploring Regional Dynamics in Sub-Saharan African Agriculture. *IFPRI Discussion Paper 2*, 44 p.
- Dikoume, A. (2006). *Les travaux publics au Cameroun sous l'administration publique française de 1922 à 1960 : mutations économiques et sociales*. [Thèse de doctorat, Yaoundé, Université de Yaoundé I].
- Dominguez-torres, C. & Foster, V. (2011). Cameroon's Infrastructure: A Continental Perspective, *World Bank Policy Research Working Paper 5822*, 52 p
- Doray, M. (1968). Méthodes et techniques d'animation. *Cahiers de l'Institut canadien d'éducation des adultes* (ICEA), vol. 4-5, 25-37.
- Doré, G. (1985). L'organisation communautaire : définition et paradigme. *Service social*, vol. 34, nos 2-3, p. 215.
- Dubresson, A. & Raison, J-P. (1998). *L'Afrique subsaharienne : une géographie du changement*. Armand Colin.

- Ducruet, C. & Lee, S. W. (2006). Frontline soldiers of globalisation: Port–city evolution and regional competition. *Geojournal* 67(2), 107-122.
- Ducruet, C. (2005). Structures et dynamiques spatiales des villes portuaires : du local au mondial. *Mappemonde*, 77(1). <http://mappemonde.mgm.fr/num5/articles/art05106.html>
- Ela, J-M. (2001). *Guide pédagogique de formation à la recherche pour le développement en Afrique*. L'harmattan.
- Emelianoff, C. (2007a). La ville durable : l'hypothèse d'un tournant urbanistique en Europe. *L'Information géographique*, 71(3), 48-65.
- Escribano, A., Guasch, J.L. & Pena, J. (2010). Evaluation de l'impact de la qualité des infrastructures sur la productivité des entreprises en Afrique : comparaison entre pays sur la base d'enquêtes sur le climat d'investissement de 1999 à 2005. *World Bank Policy Research Working Paper* 5191, 117 p.
- Estache A., Gonzales, M., & Trujillo, L. (2007). Government Expenditures on Education, Health and Infrastructure: a Naïve Look at Levels, Outcomes and Efficiency, *World Bank Policy Research Working Paper* 4219, 27 p.
- Estache, A. & Vagliasindi, M. (2007). Infrastructure pour accélérer la croissance au Ghana : Besoins et défis. *Document d'information de la banque mondiale* 40934, 10-67.
- Eymard, C. (2003). *Initiation à la recherche en soins et santé*. Groupe Liaison SA.
- Favreau L. & Fréchette, L. (2003). Le développement social des communautés : le défi des nouvelles générations de travailleurs sociaux. *Cahier du Centre d'étude et de recherche en intervention sociale (CÉRIS), série Recherches, n° 23*. Université du Québec en Outaouais. 35 p.
- Favreau, L. (1989). *Mouvement populaire et intervention communautaire de 1960 à nos jours : continuité et ruptures*, Centre de formation populaire et Les Éditions du Fleuve.
- Fayolle, R. & Tanguay, G. A. (2011). Les indicateurs urbains de développement durable et l'aménagement du territoire. *Télescope*, 17(2), 49-70.
- Firestone, W.A. (1987). Meaning in method: The rhetoric of quantitative and qualitative research. *Educational Researcher*, 16-21.

- Flicker S., & Savan, B., (2006). A Snapshot of CBR in Canada. *Wellesley Institute*, 38 p.
http://web.uvic.ca/ocbr/assets/pdfs/CBR_snapshot_report_final.pdf
- Flicker, S., Wilson, M., Travers, R., Bereket, T., Mckav, C., & Van der, A. (2009), Recherche communautaire dans les organismes de lutte contre le sida : qu'est-ce qui aide et qu'est-ce qui n'aide pas ? *Soins du SIDA* 21(1), 94-102.
- Fonkoua, J. E. (2006). *Les études d'impact environnemental dans les projets de développement au Cameroun*. Université de Limoges.
- Fontan, J. M. (1993). *Revue de la littérature en développement local et en développement économique communautaire*. Les Presses de l'IFDEC
- Fontan, J. M., & Lévesque, A. (1992). *Initiation au développement économique local et au développement économique communautaire : expériences pertinentes et études de cas*. Institut de formation en développement économique communautaire.
- Fontan, J.-M., Klein, J.-L., & Tremblay, D.-G. (2002). La mobilisation des ressources. L'enjeu du développement local. Dans M. Tremblay, P.-A. Tremblay et S. Tremblay (dirs), *Développement local, économie sociale et démocratie*. (Québec), Presse de l'Université du Québec, 103-124.
- Fontan, J-M., Klein, J-L., & Tremblay, D-G. (2005). *Innovation socioterritoriale et reconversion économique : le cas de Montréal*. L'Harmattan.
- Forrest, R., & Kearns, A. (2001). Social cohesion, social capital and the neighbourhood. *Urban Studies*. 38(12) pp. 2125-2143
- Fortin, A., & Lémoine, F. (2018). La collaboration dans le milieu communautaire. www.fdg.ca
- Fortin, M.-F., (2006). *Fondements et étapes du processus de recherche*. Chenelière Education.
- Fortin, M-F. (2005). *Paysage industriel, lieu de médiation sociale et enjeu de développement durable et de justice environnementale : les cas des complexes d'Alcan (Alma, Québec) et de Pechiney (Dunkerque, France)*. Thèse de doctorat. Université du Québec. 526 P.
- Gaffney, O. (2015). 10 facts about the Sustainable Development Goals.
<https://www.weforum.org/agenda/2015/09/10-things-to-know-aboutthe-sustainable-development-goals/>

- Gapyisi, E. (1989). *Le défi urbain en Afrique*. Harmattan.
- Gaudreau, L. (2013). L'action locale à l'ère de la « glocalisation » : les limites du développement territorial intégré. *Nouvelles pratiques sociales*, 26(1), 165–181.
- Gendron, C (2006). *Le développement durable comme compromis. La modernisation à l'ère de la mondialisation*. Presses de l'Université du Québec.
- Gerard, H. (1998, 6-10 avril). *Quantitatif, qualitatif : même combat !* Communication séminaire méthodologique en sciences sociales et humaines. Ouagadougou.
- Ghiglione, R., & Matalon, B. (2004). *Les enquêtes sociologiques : Théories et pratique*. Armand Colin.
- Godard, O. (1996). Le développement durable et le devenir des villes : bonnes intentions et fausses idées. *Futuribles*, 208, 29-35.
- Godiep, S, & Regnault, E. (2019). Les méthodes d'accompagnement mises en place par les cadre-relais dans les projets de développement à Yaoundé au Cameroun : entre « top down » et « bottom up ». Colloque Afrique atlantique : « Construire la ville portuaire de demain en Afrique Atlantique », 15-17 novembre 2017, Kribi (Cameroun). Éditions EMS, 127-132.
- Gramlich, E-M. (1994). Infrastructure Investment: A Review Essay. *Journal of Economic Literature* 32 (3), 1176–1196.
- Gravitz, M. (1974). *Méthodes en sciences sociales*. Dalloz.
- Greason, V. (1998). Décentraliser pour mieux privatiser. *Relations*, septembre, pp. 201-207.
- Greason, V. (2007). Compte-rendu : Dix ans de lutte pour la reconnaissance. *Nouvelles pratiques sociales* 20 (1).
- Guba, E. G., & Lincoln, Y. (1994). *Competing Paradigms in Qualitative Research*. In N. K.
- Hagel, Z. (2013). *Ville durable : des concepts aux réalisations, les coulisses d'une fabrique urbaine : Marseille ou l'exemple d'une ville méditerranéenne*. [Thèse de doctorat, Université Aix-Marseille].
- Holtz-Eakin, D. & Schwartz, E. (1995) Infrastructure in a Structural Model of Economic Growth. *Regional Science and Urban Economics*, 25, 131-151

- Houée, P. (2001). *Le développement local au défi de la mondialisation*. Harmattan.
- Houngnikpo, M.C. (2001). *L'Afrique au passé recomposé*. Harmattan.
- Hunter, A., & Brewer, J. (2003). Multimethod research in sociology. Dans A. Tashakkori, & C. Teddlie (dirs), *Handbook of mixed methods in social and behavioral research* (pp. 577-594). Thousand Oaks.
- Ifa, A., & Guetat, I. (2018). Les dépenses publiques d'éducation favorisent-elles le PIB par habitant unisien et marocain ? *ARDL approcher. Le journal de la finance et de la science des données*. 4, 234-246.
- Ife, J. (2000). Besoins localisés et économie mondialisée : combler le fossé par la pratique du service social. *Le travail social et la mondialisation, numéro spécial de la Revue canadienne de service social*, 17(1), 55-71.
- Ivankova, N. V., Creswell, J. W., & Stick, S. L. (2006). Using mixed-methods sequential explanatory design: From theory to practice. *Field Methods*, 18(1), 320.
- Janin, P. (2016). Les infrastructures de transport dans l'environnement : intégration ou effraction ? *Revue juridique de l'environnement*. 3(41), 451-467.
- Jarrige, F., Le Courant, S., & Paloque-Bergès, C. (2018). Infrastructures, techniques et politiques. *Tracés. Revue de Sciences humaines*, 35, pp.7-26. <https://doi.org/10.4000/traces.8171>.
- Jean, B. (2008). Le développement territorial. Une discipline émergente. Dans G. Massicotte (dir.), *Sciences du territoire, Perspectives québécoises* (pp. 283-313). Presses de l'Université du Québec.
- Jégou, A. (2011). *Territoires, acteurs, enjeux des dynamiques de durabilité urbaine : le cas de la métropole parisienne*. [Thèse de doctorat. Université Panthéon-Sorbonne - Paris I].
- Jetté, C. (2008). *Les organismes communautaires et la transformation de l'État-providence : Trois décennies de coconstruction des politiques publiques dans le domaine de la santé et des services sociaux*. Presses de l'Université du Québec.
- Johnson, R. B., & Onwuegbuzie, A. (2004). Mixed methods research: A research paradigm whose time has come. *Educational Researcher*, 33(7), 14-26.

- Johnson, R. B., Onwuegbuzie, A. J., & Turner, L. A. (2007). Toward a definition of mixed methods research. *Journal of mixed methods research*, 1(2), 112-133.
- Jolivet, M. (1985). Le développement local, mode ou mouvement social ? *Economie rurale*, n°166.
- Joshi, D.K., Hughes, B.B., & Sisk, T.D. (2015). Improving governance for the post-2015 sustainable development goals: Scenario forecasting the next 50 years. *World Development*, 70(Supplement C), 286-302.
- Jugie, J-H. (2017). *Les relations ville-port selon une approche d'écologie territoriale : Le cas de Montréal*. [Thèse de doctorat. Université de Montréal].
- Karsenti, T., & Savoie-Zajc, L. (2000). *Introduction à la recherche en éducation*. Éditions du CRP.
- Kayo Sikombe, A. (2007). *Les politiques publiques de la ville et construction de l'Etat au Cameroun*. [Thèse de Doctorat d'Etat, Université de Yaoundé II].
- Kenny, C. (2013). What should follow the millennium development goals? *BMJ: British Medical Journal*, 346(7902), 19-22.
- Klein, J.-L., & Champagne, C. (2011). *Initiatives locales et lutte contre la pauvreté et l'exclusion*. Presses de l'Université du Québec.
- Kostrzewa, C., Émond, P., Chouinard, O., Gauvin, N., Brideau, M., & Langis, M. (2008). Dynamiques communautaires et développement durable les expériences des associations canadiennes du sud du golfe du Saint-Laurent. *Cairn.info*. 2(7), 129-148.
- Kuitcha Kwandjeu, R. (2005). *Infrastructures publiques et croissance au Cameroun*. Mémoire de Master. Université de Douala. 108p.
- Kushwaha, M., & Tiwari, R. (2019). Une enquête empirique sur les dépenses publiques d'éducation et la croissance économique en Gujarat. https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=3557074
- Lachapelle, R. (2003). *L'organisation communautaire en CLSC : cadre de référence et pratiques*. Les presses de l'Université Laval. 300 p.
- Lachapelle, R., Bourque, D., & Foisy, D. (2009). *Apports de l'organisation communautaire en CSSS aux nouvelles infrastructures communautaires de développement des communautés*.

- [Avec la collaboration de Julie Sénéchal], Chaire de recherche du Canada en organisation communautaire, UQO, Cahier N° 0902.
- Lamoureux, H. (1991). *L'intervention sociale collective. Une éthique de la solidarité*. Glen Sutton (Québec), Les Éditions du Pommier, 232 p.
- Lamoureux, H. (2001). L'aide alimentaire, un outil pour le développement d'une citoyenneté active. *L'Action nationale*, XC1(8), 35-47.
- Lamoureux, H. (2008). *L'action communautaire. Des pratiques en quête de sens*. (2e éd). VLB Éditeur.
- Lamoureux, H., & Lavoie, J. (2008). Les fondements éthiques de l'action communautaire. Dans H. Lamoureux, J. Lavoie, R. Mayer & J. Panet-Raymond (dirs). *La pratique de l'action communautaire* (pp. 101-145). Les presses de l'université du Québec.
- Lamoureux, H., Lavoie, J., Mayer, R., & Panet-Raymond, J.P. (2008). *La pratique de l'action communautaire*, (2e éd). Presses de l'Université du Québec.
- Lazzeri, Y., & Moustier, E. (2008). *Le développement durable : du concept à la mesure*. L'Harmattan.
- Lean, H. H., Huang, W., & Hong, J. (2014). Logistics and economic development: Experience from China. *Transport Policy*, 32, 96-104.
- Lévy, J. & Lussault, M. (2003). *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Les éditions Belin. 1034 p.
- Liu, M. (1997). *Fondements et pratiques de la recherche-action*. Harmattan.
- Mandeng, G.A (2019). *Projets structurants du Cameroun et amélioration de la qualité de vie des populations en zone rurale : cas de la centrale à gaz de Kribi*. [Mémoire de master, Université de Yaoundé 1].
- Matteudi, E. (2012). *Les enjeux du développement local en Afrique ou comment repenser la lutte contre la pauvreté*. L'harmattan.

- Mayer, R., Lamoureux, H. & Panet-Raymond, J. (2008). L'évolution des pratiques communautaires au Québec. Dans H. Lamoureux et al (dirs). *La pratique de l'action communautaire* (pp. 11-94). Presses universitaires du Québec.
- Mayer, R., Lamoureux, H., & Panet-Raymond, J. (2008). La recherche. Dans H. Lamoureux, J. Lavoie, R. Mayer et J. Panet-Raymond (dirs) *la pratique de l'action communautaire* (pp. 193-253) Presses de l'Université du Québec.
- Mbaha, J.P., Olinga, J.M., & Tchiadeu, G. (2013). Cinquante ans de conquête spatiale à Douala : D'héritage colonial en construction à patrimoine socio-spatial vulnérable aux risques naturels. In *Actes du Colloque des Cinquantenaires de la reunification du Cameroun : bilans, défis et perspective*, FLSH Université de Douala, 145-165.
- Mbaha, J-P., & Ba'ana Etoundi, M. L. (2021). Et demain KRIBI : Construire une ville portuaire stratégique et émergente à l'horizon 2035. *Revue Espace Géographique et société Marocaine*, (43-44), 37-156.
- Mbevo Fendoung et al. (2022). Réconfiguration urbaine et portuaire sur la façade atlantique du Cameroun : entre Kribi et Douala. *Terres d'Afrique*, n°12
- Mbevo Fendoung, P., Voundi, E., & Tsopbeng, C. (2018). Dynamique paysagère du littoral kribien face aux pressions de l'agro industrielle et de l'urbanisation. *Vertigo*, 18 (3).
- McKinsey Global Institute. (2013). Infrastructure productivity: How to save \$1 trillion a year. https://www.mckinsey.com/~/media/mckinsey/industries/capital%20projects%20and%20infrastructure/our%20insights/infrastructure%20productivity/mgi%20infrastructure_executive%20summary_jan%202013.ashx
- Mercier, C., & Bourque, D. (2012). *Approches et modèles de pratiques en développement des communautés : approches de développement intégré*. Chaire de recherche du Canada en organisation communautaire. Cahier n°1207.
- Merk, O. (2013). The Competitiveness of Global Port-Cities: Synthesis Report. *OECD Regional Development Working Papers*. N° 13.

- Metzger, P., Couret, D., & URBI (2002). La ville durable côté Sud : entre utopies et pratiques. Dans J-Y. Martin (dir). *Développement durable ? Doctrines, pratiques, évaluations* (pp. 161-181). IRD éditions.
- Ministère de l'Economie et de l'Aménagement du territoire (2009). *Document de Stratégie pour la Croissance et l'Emploi. Cadre de référence de l'action gouvernementale pour la période 2010-2020*. République du Cameroun.
- Ministère de l'Economie et de l'Aménagement du territoire (2014). *Stratégie de développement du secteur des infrastructures*. République du Cameroun.
- Ministère de l'Economie et de l'Aménagement du territoire (2020). *Stratégie Nationale de Développement 2020-2030 : pour la transformation structurelle et le développement inclusif*. République du Cameroun.
- Ministère de l'Economie et de l'Aménagement du Territoire (s.d.). *Port en eau profonde de Kribi, projet majeur des grandes réalisations*. République du Cameroun.
- Ministère de la Santé et des Services sociaux. (2008). *Programme national de santé publique 2003-2012*. Gouvernement du Québec. 100 p.
- Minkler, M. (2005). Community-based Research Partnerships: Challenges and Opportunities. *Urban Health*, 82, 3-12.
- Morin, M., Terrade, F., & Préau M. (2012). Psychologie communautaire et psychologie de la santé : l'implication de la recherche psychosociale dans la promotion de la santé. *Psychologie Française, Elsevier Masson*.
- Morin, S., (2009). Développement durable : le difficile passage de la théorie à la pratique., 2, 1-26
- Moussa Aubin, E., Tcheutchoua Talla, E., Dassie Wendji, E., & Tchindjang, M. (2012). La contribution de l'étude d'impact environnemental et social à l'amélioration des infrastructures routières au Cameroun. <https://www.researchgate.net/publication/303907590>.
- Mpila Ayissi, A. P., & Nnanga Ndjie, J. (2018). Ancrage territorial du port autonome de Kribi, entre enjeux et attentes. *16th world conference cities and ports. Quebec City*.

- Mucchielli, A. (1985). *Psychologie sociale*. Dunod
- Muchielli, R. (1968). *Le questionnaire dans l'enquête psychosociale*. L. T.
- Mveng, E. (1985). *Histoire du Cameroun*. Tome II, CEPER, 315 P.
- Mvessomba, E. A. (2013). *Guide de méthodologie pour une initiation à la méthode expérimentale en psychologie et à la diffusion de la recherche en sciences sociales*. Imprimerie groupe inter press.
- Nach Mback, C. (2003). *Démocratisation et décentralisation. Genèse et dynamiques comparés des processus de décentralisation en Afrique subsaharienne*. Karthala, Paris, 528 p.
- Ndoudoumou, J-J. (2001). Bonne gouvernance et principes sous-jacents, expérience du Cameroun. *The African Anthropologist*, 8(1), p. 41
- Ngnoulayé, J. (2010). *Étudiants universitaires du Cameroun et les technologies de l'information et de la communication : usages, apprentissages et motivations*. [Thèse de doctorat Ph.D, Université de Montréal].
- Ngoumou Mbarga, H. (2014). *L'action collective locale et la gestion des forêts communautaires : cas des communautés rurales de Djoum au Sud Cameroun*. [Thèse de doctorat Université Michel de Montaigne Bordeaux III].
- Ninacs, W. (1994). Le développement local. Enjeux et défis des corporations de développement communautaire. Dans L. Favreau, R. Lachapelle et L. Chagnon (dirs) *Pratiques d'action communautaire en CLSC*, (pp.145-146), Presses de l'Université du Québec.
- Notteboom, T., & Rodrigue, J.-P. (2007). Re-assessing port-hinterland relationships in the context of global commodity chains. Dans J. J. Wang (éd), *Ports, Cities and Global Supply Chains*, (pp.51-66). Ashgate Publishing.
- Noumbissie, C.D. (2010). *Attitude et changement de comportement sexuel face au VIH/SIDA : de l'intention d'agir à l'action. Etude de la résistance à l'usage du préservatif chez les adolescents-élèves des classes de terminales de Yaoundé (Cameroun)*. [Thèse de doctorat. Université de Yaoundé I].

- Nsegbe, A-P. (2012). *Analyse géographique des pressions environnementales de l'urbanisation du littoral camerounais : cas de Douala et Kribi*. [Thèse de doctorat Ph. D. Université de Yaoundé 1].
- 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.
- Ntyam, C. L., (2023). *Les grands projets et leurs impacts sociaux en contexte africain : Le vécu du programme de relocalisation de villages lié au port de Kribi (Cameroun)*. [Thèse de Doctorat/Ph.D, Université du Québec à Chicoutimi].
- Nwalal, A. C. (2017). *Le port en eau profonde et le développement de la ville de Kribi*. [Mémoire de Master 2, Université de Yaoundé].
- Oakley, S. (2011). Re-imagining city waterfronts: a comparative analysis of governing renewal in Adelaide, Darwin and Melbourne. *Urban Policy and Research* 29(3), pp.221-238.
- Offner, J-M., & Pumain, D. (1996). *Réseaux et territoires significations croisées*. La Tour d'Aigues, éditions de l'Aube, 280 p.
- Olinga Olinga, J.M. (2021). *Renforcer la résilience urbaine par une approche intégrée de gestion du risque d'inondation : l'exemple du bassin versant du Tongo bassa à Douala (Cameroun)*. [Thèse de Doctorat/Ph.D, Université de Douala].
- Olivier de Sardan, J-P. (1993). Le développement comme champ politique local. *Bulletin de l'APAD*, n°6.
- Organisation de Coopération et de Développement Economique. (2012). *Perspective de l'environnement de l'OCDE à l'horizon 2050 : Les conséquences de l'inaction*. Organisation de Coopération et de Développement Economique.
- Organisation des Nations Unies. (1996). *Rapport de la conférence des nations unies sur les établissements humains (Habitat II)*, (Istanbul, 3-14 juin 1996) (A/CONF.165/14; p. 226). ONU-Habitat.

- Organisation des Nations Unies. (1999). Rapport sur le développement humain. www.un.org/publications.
- Organisation des Nations Unies. (2014). *World Urbanization Prospects Highlights, Revision, Population*. Division of the Department of Economic and Social Affairs of the United Nations, 32 p.
- Organisation Mondiale de la Santé. (2008). Comblent le fossé en une génération : instaurer l'équité en santé en agissant sur les déterminants sociaux de la santé. *Rapport final de la Commission des déterminants sociaux de la santé*. http://whqlibdoc.who.int/publications/2009/9789242563702_fre.pdf
- Ouabo, R.E., Tchoffo, R.S., & Ngatcha, B.R. (2018). Utilisation de la géomatique pour l'analyse des risques liés à la dynamique du trait de côte à Kribi. *Journal of the Cameroon academy of sciences*, 14(2), 121-136
- Panet-Raymond, J. (2012, 8 septembre). *La participation citoyenne pour améliorer la qualité de vie ensemble : illustrations dans un quartier de Montréal*. [Conférence]. Rencontre-formation intercommunale des agent-e-s sympas et des coordinateurs/trices des « Communes Sympas », Fribourg.
- Panet-Raymond, J., & Bourque, D. (1991). *Partenariat ou pater-nariat*. Université de Montréal, École de service social, p. 99.
- Panet-Raymond, J., Lamoureux, H., Lavoie, J., & Mayer, R. (2008). Enjeux, défis et perspectives. Dans H. Lamoureux, J. Lavoie, R. Mayer & J. Panet-Raymond (dirs). *La pratique de l'action communautaire* (pp. 493-529). Les presses de l'université du Québec.
- Parazelli, M. (1994). La coalition des organismes communautaires du Québec (1985-1991) : d'une pratique démocratique à un mimétisme adhocratique. *Nouvelles pratiques sociales*, 7 (1) [.https://www.erudit.org/revue/nps/1994/v7/n1/301255ar.pdf](https://www.erudit.org/revue/nps/1994/v7/n1/301255ar.pdf)
- Parent, A-A., Lachapelle, R., Bourque, D., & Jetté, C. (2016). Pratiques de développement territorial intégré. *Organisations & territoires*. 25 (2), 19-27.
- Parenteau, R. (1994). Local action plans for sustainable communities. *Environment and Urbanisation*, 6(2), 183-199.

- Partenariat pour le développement municipal. (2003). *État de la décentralisation en Afrique*. Observatoire de la décentralisation, Karthala, 357 p.
- Pecqueur, B. (2000). *Le développement local*. Syros. 2ième édition revue et augmentée.
- Perroux, F. (1955). *La notion de pôle de croissance*. PUG.
- Peyric, M. (2014). *Conception d'un outil d'évaluation de la durabilité des quartiers durables au Québec*. \Mémoire de maitrise, Université de Sherbrooke].
- Pinard, R., Potvin, P., & Rousseau, R. (2004). Le choix d'une approche de méthodologie mixte en recherche en éducation. *Recherche qualitative*, vol. 24, 58-82.
- Plassard, F. (1977). *Les autoroutes et le développement régional*. Economica, 341p
- Plassard, F. (2003). *Transport et territoire*. La documentation française.
- Poulin, M. (1982). Prospective pour la gestion des services sociaux des années quatre-vingt au Québec. *Service social*, 31(1), 12p.
- Prévost, P. (2001). Les dimensions et processus du développement des collectivités locales. Institut de recherche et d'enseignement pour les coopératives de l'Université de Sherbrooke (IRECUS). *Collection cahiers de recherche*. IREC-01-05.
- Project Management Institute (2008). A Guide to the project management body of knowledge. *Upper Darby, PA*.
- Pruneau, D. & Desjardins, G. (2003). L'éducation au développement urbain : Quelle éducation pour quels développements ? *Éducation relative à l'environnement*, vol. 4. <http://journals.openedition.org/ere/4949>.
- Quivy, R., & Van Campenhoudt, L. (1995). *Manuel de recherche en sciences sociales*. Dunod.
- Rajan, M.G. (1992). The alternative Rio summit. *Economic and Political Weekly*, 27(34), 1787-1788
- Rallet, A. (2007). Commentaires. In Mollard, A., Sueboua, E. et Hirczak, M. (dir.). *Territoires et enjeux du développement régional* (pp.80-82). Éditions Quae.
- Ramonet, I. (2001). *La fabrique des désirs*. Le Monde diplomatique, no 566, mai, 9-14.

- Ramousse, D. (1997). *Stratégie d'industrialisation, organisation de l'espace et insertion du Venezuela dans l'économie-monde. Des pôles de développement à la reconversion du système technico-industriel*. [Thèse doctorat. Université Paris III – Sorbonne].
- Rappaport, J. (1987). Terms of empowerment/exemplars of prevention: toward a theory for community psychology. *American Journal of Community Psychology*, 15(5),121-144.
- Reinikka, R., & Svensson, J. (1999). Confronting Competition - Investment Response and Constraints in Uganda. *World Bank Policy Research Working Paper 2242*, 31 p.
- René, J.F., Fournier, D., & Gervais, L. (1997). Le mouvement communautaire au Québec à l'heure de la fragilisation des liens sociaux. *Politiques sociales*, 3 et 4, 85-101.
- René, J.-F., Fournier, D., Duval, M., & Garon, S. (2001). *Les organismes communautaires au Québec. Des pratiques à la croisée des chemins*. Le Centre de formation populaire Relais-Femmes
- Rizza, R. (2008). Néo-institutionnalisme sociologique et nouvelle sociologie économique : quelles relations ? *Revue Interventions économiques*.
<http://journals.openedition.org/interventionseconomiques/292>
- Robinson, R. (2002). Ports as elements in value-driven chain systems: the new paradigm. *Maritime Policy & Management*, 29(3), 241-255.
- Roller, L.H., & Waverman, L. (2001). Infrastructure de télécommunication et développement économique : une approche simultanée. *Revue américaine d'économie*, 914, 909-923.
- Romer, P. (1994). The origins of endogenous growth. *Journal of Economic Perspectives*, 8 (1), 3-22.
- Rossi, J-P. (1992). *Psychologie expérimentale*. PUF
- Rothman, J. (1979). Three models of community organization practice: Their mixing and phasing. Dans F. Cox, J.L. Erlich, J. Rothman & J.E. Tropman (dirs). *Strategies of Community Organization*, (pp. 25-45). Peacock Publishers.
- Rousseau, R. (1996). *La fécondité de la recherche en éducation : mirages et certitudes de l'approche quantitative*. Université du Québec, Laboratoire d'étude et d'action en développement de la recherche en éducation, 1-12.

- Rousseau, R. (1997). Questions éthiques et recherche expérimentale et quasi expérimentale : quelques considérations. Dans R. Rousseau, C. Landry, & B. Isabel (dirs), *Éducation, recherche et considérations éthiques* (Monographie no 48). Département des sciences de l'éducation, Université du Québec.
- Sachs, J. D. (2012). From millennium development goals to sustainable development goals. *The Lancet*, 379(9832), 2206-2211. [https://doi.org/10.1016/S0140-6736\(12\)60685-0](https://doi.org/10.1016/S0140-6736(12)60685-0)
- Sacquet, A.-M. (2002). Donner corps aux principes. Dans A.-M. Ducroux (dir.), *les nouveaux utopistes du développement durable* (pp. 53-58). Coéditions Autrement / Comité 21, Coll. Mutations, N° 216.
- Saha, F., & Tchindjang, M. (2019). Dynamique spatiale de la ville de Kribi : facteurs et conséquences. Dans M. Tchindjang, B. Steck & A. Bopda (Dirs), *Construire la ville portuaire de demain en Afrique Atlantique* (pp.148-162). Éditions EMS.
- Salamon, L. (2002). *The tools of Government: A guide to the New Governance*. Oxford University Press, 669 p.
- Sarr, B. (2015). Benchmarking des performances infrastructurelles de l'Afrique. *Mondes en développement*, 4(172), 131-148.
- Savan, B. (1988). *Science under siege: The myth of objectivity in scientific research*. House of Anansi Press.
- Savard, S., Bourque, D., & Lachapelle, R. (2015). Third Sector Organizations in Québec and the New Public Action in Community Development. *Revue canadienne de recherche sur les OSBL et l'économie sociale*, 6(2), 28-41.
- Simard, M. (2003). *La fragilité de l'espace rural québécois, le cas des petites localités du Bas-Saint-Laurent : Enjeux et perspectives d'avenir*. [Thèse de doctorat. Université du Québec à Rimouski].
- Sinaï, A. (2001). Comment Monsanto vend les OGM. *Le Monde diplomatique*, n° 568, 14-15.
- Smith, J.K., & Heshusius, L. (1986). Closing down the conversation: The end of the Quantitative-Qualitative Debate among Educational Inquirers. *Educational Researcher*, n°4, 4-12

- Snell, C., & Haq, G. (2014). Future environmental challenges. Policy Press at the University of Bristol.
- Sotomayor, E., & Lacombe, M. (2006). *Le Comité aviseur de l'action communautaire : Dix ans de luttes pour la reconnaissance*, Comité aviseur de l'action communautaire.
- Speirs, C. (2003). *Le concept de développement durable : l'exemple des villes françaises*. Coll. « Collection "Inter-National". Série Première synthèse ». Harmattan, 195 p.
- Steck, B. (2015). Introduction à l'Afrique des ports et des corridors : comment formuler l'interaction entre logistique et développement. *Cahiers de géographie du Québec*, 59(168), 447–467.
- St-Germain, L. (2013). Initiatives de lutte contre la pauvreté et intervention socioterritoriale intégrée. *Nouvelles pratiques sociales*, 26(1), 35-49.
- Straub, S. (2008). Infrastructure and Growth in Developing Countries: Recent Advances and Research Challenges. *World Bank Policy Research Working Paper 4460*, 52 p.
- Tabar-Nouval, M.-C. (2010). Développement urbain durable des villes côtières, risques et gestion intégrée des zones côtières. *VertigO* (8).
- Tanguay, G. A., & al. (2010) Measuring the sustainability of cities: An analysis of the use of local indicators. *Ecological Indicators*, 10(2), 407-418.
- Tchagbèlè, A. (2019). *Faible appropriation des projets par les communautés partenaires de l'ONG Plan International Togo (PIT), Unité de programme de Sokodé au Togo*. Université de Kara.
- Tchenkeu, F. J., & Raynaud, M. M. (2021). *Processus de décentralisation au Cameroun : enjeux et défis de la gouvernance urbaine*. *African cities journal*, 02(02).
- The Economist Intelligence Unit Limited (2019). *Le rôle essentiel des infrastructures pour la réalisation des Objectifs de développement durable*. The Economist Intelligence Unit Ltd.
- Theys, J. (2002). L'approche territoriale du " développement durable ", condition d'une prise en compte de sa dimension sociale. *Développement durable et territoires*. <http://journals.openedition.org/developpementdurable/1475>

- Thomas, R. M. (2003). *Blending qualitative and quantitative research methods in theses and dissertations*. Thousand Oaks, CA: Corwin Press.
- Tremblay, D.-G., & Fontan, J.-M. (1994). *Le développement économique local : théorie et pratiques, les expériences*. Presses de l'Université du Québec et Télé-université, 579 p
- Tremblay, D.-G., Klein, J.-L., & Fontan, J.-M. (2009). *Initiatives locales et développement socioterritorial*. Télé-Université.
- Vaillancourt, Y. (2014). *Note de recherche sur l'apport de l'économie sociale et solidaire dans la coconstruction démocratique des politiques publiques : réflexions ancrées dans les expériences canadiennes, québécoises et latino-américaines*. CRISES et LAREPPS, UQÀM – Les Cahiers du CRISES, ET1406, 69 p.
- Vallée, B. (s.d.). L'action communautaire autonome. *L'autre Montréal collectif d'animation urbaine*.
- Veyret, Y., & Le Goix, R. (2011) *Atlas des villes durables*. Éditions Autrement, 87 p.
- Victor, D.G. (2006). Recovering sustainable development. *Foreign Affairs*, 85(1), 91-103.
- Vivien, F., (2003). *Jalons pour une histoire de la notion de développement durable*. Mondes en développement.
- Voundi, E. & Meupyapyie, J.F. (2019). Construction du Port de Kribi, dynamique territoriale et risques. Dans M. Tchindjang, B. Steck & A. Bopda (Dir), *Construire la ville portuaire de demain en Afrique Atlantique* (pp.491-513). Éditions EMS.
- Zadi Kessy, M. (1998). *Culture africaine et gestion de l'entreprise moderne*. Éditions CEDA
- Zuindeau, B. (1996, 16 octobre). *La problématique de développement durable : les enseignements de l'approche spatiale*, [séminaire] 45ème séminaire de l'OIPR, Paris.

GLOSSAIRE

Action communautaire	Processus où les gens ayant un problème commun travaillent ensemble pour le résoudre.
Approche sociocommunautaire	En action communautaire, elle cherche à renforcer les liens sociaux et les solidarités de proximité en redonnant aux personnes du contrôle sur leur environnement immédiat.
Approche territoriale intégrée	Façon d'intervenir afin de contribuer à l'amélioration des conditions de vie des personnes vivant sur un territoire mais aussi afin d'améliorer durablement toutes les composantes de ce même territoire.
Approche institutionnelle	socio- En action communautaire, il est question que les programmes et services publics adaptent leurs interventions aux personnes, aux groupes et aux communautés concernés afin d'en améliorer l'efficacité.
Approche sociopolitique	Encore appelée l'action sociale ou est une approche en action communautaire qui vise la défense et de revendication de droits sociaux.
Bottom-up	Expression anglaise désignant une modalité de gouvernance dont l'échelle locale constitue le point de départ.
Complexe industrialo-portuaire	Aménagement infrastructurel associant des fonctions industrielles et portuaires dans un système économique et spatial complexe
Concertation	Dialogue structuré autour d'un projet entre parties prenantes, visant à sa réalisation dans les meilleures conditions possibles à partir de la prise en compte de points de vue divers.
Décentralisation	Orientation pratique de la gouvernance participative qui exige que l'Etat transfère, à des collectivités locales, des compétences et impose que l'Etat alloue en même temps les ressources et moyens nécessaires à la prise en charge efficace de ces collectivités locales.
Développement durable	Un développement qui réconcilie à la fois le profit économique, le bien-être social et la préservation de l'environnement avec un souci d'équité et d'équilibre entre les générations présentes et futures.

Développement local	Stratégie qui vise par des mécanismes de partenariat à créer un environnement propice aux initiatives locales afin d'augmenter la capacité des collectivités en difficulté à transformer leur situation.
Développement urbain durable	Processus favorisant à la fois la croissance économique, le progrès social, la gestion responsable de l'environnement et la bonne gouvernance dans un contexte urbain.
Empowerment	Implique des activités dont l'objectif est de donner aux personnes et aux collectivités la capacité d'assumer du pouvoir (« <i>to empower</i> ») pour agir sur leur propre développement.
Logique « négogène »	Produit de négociations et de compromis entre les acteurs et/ou entre les logiques ascendantes et les logiques descendantes.
Projet structurant	Aménagement ayant un impact en termes de synergie et de développement pour une communauté, un territoire.
Top-down	Conception traditionnelle de gouvernance où le pouvoir émane de l'instance centrale pour être appliquée à chaque échelon par une autorité subalterne.

INDEX DES AUTEURS

A

Abonyi, 133, 323
Adams, 323
Agence De Presse D'Abidjan, 4, 323
Agénor, 323
Amanya, 323
Amougou, 11, 323
Anand, 323
Angeon, 157, 158, 166, 308, 323
Aschauer, 35, 323
Asselin, 152, 324
Atkinson, 84, 324
Atouba Mvogo, 324
Aubin-Auger, 184, 324

B

Ba'ana Etoundi, 3, 4, 5, 6, 8, 11, 54, 128, 129, 146,
186, 190, 195, 260, 268, 286, 294, 336
Baldacci, 324
Banque Mondiale, 295, 324
Barbier, 324
Bardin, 220, 324
Barro, 324
Bationo, 324
Baumann, 324
Baye Mendjo, 324
Bekelynck, 178, 325, 328
Bélanger, 325
Bereket, 331
Bérion, 325
Beuret, 325
Bhattacharya, 325
Biermann, 84, 325
Blanchet, 206, 215, 325
Blankenau, 325
Blutstein, 325

Bobo Bobo, 11, 323
Boivin, 325, 326
Bontems, 14, 326
Boupda, 3, 4, 6, 8, 12, 15, 116, 128, 186, 190,
261, 294, 310, 326
Bourque, 5, 9, 16, 21, 147, 168, 169, 170, 172,
185, 188, 326, 327, 334, 336, 340, 343
Boutaud, 326, 327
Bramley, 138, 292, 326
Brewer, 182, 333
Brideau, 334
Brodhag, 326
Brown, 326

C

Cadoret, 325
Calderon, 283, 326
calmette, 326
Camagni, 326
Campbell, 182, 326, 327
Capello, 326
Carlier, 327
Caron, 158, 166, 308, 323
Chagnon, 338
Chaline, 76, 327
Champagne, 166, 327, 334
Cheriet, 327
Chouinard, 334
Claisse, 327
Clements, 324
Cogérion, 327
Collectif, 250, 327
Comeau, 147, 326, 327, 328
Comélieau, 93, 328
Courcier, 76, 328
Couret, 337

Creswell, 333
Croteau, 328
Cui, 324

D

D'Amours, 328
Da Cunha, 2, 328
Daamen, 328
De Lara, 14, 290, 328
Delespesse, 328
Demange, 176, 177, 328, 329
Demaze, 329
Demazière, 300, 329
Dempsey, 326
Denoix de Saint Marc, 329
Denzin, 182, 329
365
Diao, 284, 329
Dikoume, 329
Dominguez-torres, 329
Doray, 329
Doré, 329
Dubresson, 329
Duchier, 327
Ducruet, 330
Duval, 342

E

Ela, 19, 264, 330
Emelianoff, 16, 188, 330
Émond, 334
empowerment, 25, 289, 321, 342
Escribano, 283, 330
Estache, 284, 330
Eymard, 216, 330

F

Favreau, 147, 288, 307, 326, 327, 328, 330, 338
Fayolle, 16, 188, 330
Firestone, 182, 330

Fiske, 327
Flicker, 179, 331
Foisy, 334
Fonkoua, 331
Fontan, 153, 159, 161, 162, 166, 289, 297, 310,
331, 345
Forrest, 138, 331
Fortin, 6, 182, 185, 198, 214, 263, 302, 331
Foster, 32, 329
Fournier, 342
Fréchette, 326, 327, 330

G

Gaffney, 331
Gapyisi, 105, 332
Garon, 342
Gaudreau, 332
Gauvin, 334
Gendron, 332
Gerard, 332
Gervais, 342
Ghiglione, 332
Godard, 332
Godiep, 332
Gonzales, 330
Gramlich, 35, 332
Gravitz, 332
Greason, 332
Guasch, 283, 330
Guba, 182, 332
Guetat, 333
Gupta, 324

H

Hagel, 85, 332
Haq, 344
Henry, 177, 328, 329
Heshusius, 182, 343
Hesse, 328
Holec, 93, 328

Holtz-Eakin, 332
Hong, 335
Houée, 148, 153, 156, 157, 333
Houngnikpo, 333
Huang, 335
Hughes, 334
Hunter, 182, 333

I

Ifa, 333
Ife, 333
Imbert, 324
Ivankova, 333

J

Janin, 333
Jarrige, 333
Jean, 333
Jégou, 140, 333
Jetté, 167, 333, 340
Johnson, 182, 333, 334
Joignaux, 325
Jolivet, 151, 334
Joshi, 334
Jugie, 16, 136, 188, 284, 285, 290, 305, 306, 334

K

Kanie, 84, 325
Karsenti, 182, 334
Kayo Sikombe, 334
Kenny, 334
Kim, 84, 325
Klein, 152, 154, 160, 161, 163, 166, 297, 331, 334, 345
Kostrzewa, 334
Kuitcha Kwandjeu, 334
Kushwaha, 334

L

Lachapelle, 167, 334, 338, 340, 343

Lacombe, 344
Lamoureux, 8, 9, 21, 24, 28, 147, 176, 335, 336, 340
Langis, 334
Langumier, 325
Lardon, 166, 323
Lavoie, 9, 24, 28, 335, 336, 340
Lazzeri, 335
Le Courant, 333
Le Goix, 6, 16, 185, 188, 345
Lean, 335
Lee, 330
Lehr-Drylewicz, 324
Lémoine, 263, 331
Lenoir, 327
Letrilliant, 324
Lévesque, 152, 161, 288, 325, 328, 331
Lévy, 86, 335
Liu, 335
Lussault, 86, 335

M

Mandeng, 8, 335
Massicotte, 333
Matalon, 332
Matteudi, 156, 335
Mayer, 8, 9, 24, 28, 147, 176, 325, 335, 336, 340
Mbaha, 3, 4, 5, 6, 8, 11, 54, 128, 129, 146, 186, 190, 195, 258, 260, 268, 286, 294, 336
Mbevo Fendoung, 6, 8, 11, 127, 128, 146, 186, 294, 336
Mckav, 331
Mercier, 16, 21, 168, 169, 170, 172, 188, 324, 326, 336
Merllier, 327
Metzger, 337
Minkler, 178, 179, 337
Moreno-Dodson, 323
Morin, 176, 337
Moussa Aubin, 337

Moustier, 335
Mpila Ayissi, 4, 337
Mucchielli, 219, 338
Muchielli, 194, 338
Mveng, 338
Mvessomba, 26, 183, 213, 214, 338

N

Nach Mback, 338
Ndoudoumou, 338
Ngatcha, 127, 340
Ngnoulayé, 338
Ngoumou Mbarga, 113, 338
Nijkamp, 326
Ninacs, 338
Nnanga Ndjie, 4, 337
Notteboom, 338
Noumbissie, 183, 216, 338
Nsegbe, 6, 8, 127, 128, 186, 294, 339
Ntyam, 339
Nwalal, 190, 339

O

Oakley, 339
Offner, 339
Olinga, 336, 339
Olinga Olinga, 339
Olivier de Sardan, 148, 339
Onwuegbuzie, 182, 333, 334
Ouabo, 127, 340

P

Paloque-Bergès, 333
Panet-Raymond, 8, 9, 24, 28, 147, 157, 176, 335, 336, 340
Parazelli, 340
Parent, 154, 168, 340
Parenteau, 340
Pecqueur, 151, 152, 154, 158, 290, 308, 341
Pena, 283, 330

Perroux, 341
Peyric, 16, 131, 139, 142, 188, 292, 293, 341
Piéchaud, 93, 328
Pinard, 181, 341
Plassard, 341
Potvin, 181, 341
Poulin, 341
Power, 326
Préau, 176, 177, 328, 329, 337
Prévost, 151, 341
Pumain, 339

Q

Quivy, 206, 341

R

Raison, 329
Rajan, 341
Rallet, 341
Ramonet, 341
Ramousse, 146, 342
Rappaport, 342
Ravillon, 323
Raynaud, 135, 344
Regnault, 332
Reinikka, 283, 342
René, 342
Rizza, 342
Robinson, 342
Rodrigue, 338
Roller, 342
Romani, 283, 325
Romer, 342
Rossi, 342
Rothman, 342
Rousseau, 181, 182, 341, 342, 343

S

Sachs, 343
Sacquet, 343

Sala-i-Martin, 324
Salamon, 343
Sarr, 343
Savan, 179, 180, 331, 343
Savard, 167, 343
Savoie-Zajc, 182, 334
Schwartz, 332
Serven, 283, 326
Simard, 343
Simpson, 325
Sinai, 343
Sisk, 334
Smith, 182, 343
Snell, 344
Sotomayor, 344
Speirs, 344
Steck, 4, 344
Stern, 283, 325
St-Germain, 170, 344
Stick, 333
Straub, 344
Svensson, 283, 342

T

Tabar-Nouval, 126, 344
Tanguay, 16, 188, 330, 344
Tardif, 344
Tashakkori, 333
Tchagbèlè, 15, 344
Tchenkeu, 135, 344
Tchiadeu, 336
Tchoffo, 127, 340
Teddlie, 333
Terrade, 176, 337
Theys, 22, 166, 344

Thomas, 182, 208, 345
Tiwari, 334
Tomljanovitch, 325
Travers, 331
Tremblay, 151, 153, 159, 161, 166, 297, 310, 331, 345
Trujillo, 330
Tsopbeng, 6, 8, 127, 128, 146, 186, 294, 336
Turner, 334

V

Vagliasindi, 284, 330
Vaillancourt, 167, 345
Vallée, 345
Van Campenhoudt, 341
Van der, 331
Veyret, 6, 16, 185, 188, 345
Victor, 345
Vivien, 345
Voundi, 6, 8, 13, 127, 128, 146, 186, 294, 336
Vries, 328

W

Watkins, 326
Waverman, 342
Wilson, 331

Y

Yan Slyke, 323
Yanoma, 284, 329

Z

Zadi Kessy, 15, 345
Zuindeau, 22, 300, 301, 345

INDEX TERMINOLOGIQUE

A

action communautaire, v, 5, 8, 10, 21, 23, 25, 26, 28, 32, 79, 131, 138, 158, 167, 168, 171, 172, 175, 177, 178, 181, 185, 203, 212, 252, 253, 262, 263, 265, 270, 282, 288, 296, 307, 312, 313, 316, 318, 319, 321, 335, 336, 338, 340, 344, 345
approche territoriale intégrée, v, 17, 22, 33, 79, 165, 167, 169, 170, 172, 313, 314, 315, 319, 327

C

communautés locales, 17, 155, 170, 171, 173, 232, 297, 309
complexe industriel portuaire, 3, 8, 9, 11, 12, 23, 27, 29, 32, 33, 47, 52, 74, 96, 116, 128, 131, 132, 135, 137, 144, 146, 165, 172, 181, 184, 185, 186, 187, 188, 209, 210, 217, 219, 223, 226, 233, 235, 250, 251, 252, 253, 254, 255, 257, 259, 260, 261, 266, 267, 268, 270, 275, 277, 287, 289, 290, 291, 295, 299, 304, 305, 308, 309, 311, 312, 314, 315, 318, 320, 321, 368

D

développement durable, iv, 4, 5, 7, 8, 10, 16, 17, 20, 21, 22, 26, 27, 29, 32, 80, 84, 88, 93, 94, 95, 126, 127, 128, 130, 131, 134, 136, 138, 139, 148, 160, 188, 226, 233, 234, 235, 261, 262, 263, 280, 290, 292, 297, 298, 303, 311, 312, 315, 316, 317, 319, 320, 321, 325, 326, 327, 328, 329, 330, 331, 332, 334, 335, 343, 344, 345
développement local, v, 5, 23, 25, 28, 29, 131, 132, 142, 147, 148, 149, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 159, 160, 161, 163,

165, 170, 172, 185, 282, 288, 296, 307, 308, 309, 310, 316, 319, 321, 324, 327, 328, 331, 333, 334, 335, 338, 341

développement urbain durable, 5, 9, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 26, 28, 29, 31, 33, 63, 74, 79, 80, 88, 92, 93, 112, 130, 131, 132, 137, 138, 147, 172, 181, 184, 185, 208, 210, 215, 217, 219, 223, 226, 239, 246, 253, 255, 256, 257, 261, 262, 263, 266, 267, 268, 269, 270, 272, 276, 282, 285, 290, 291, 292, 293, 298, 299, 304, 305, 308, 309, 312, 314, 318, 319, 321, 326, 368, 369

E

empowerment, 25, 289, 321, 342

G

gouvernance, 3, 6, 14, 16, 20, 29, 47, 72, 74, 105, 111, 131, 132, 135, 136, 142, 149, 156, 185, 186, 188, 210, 215, 226, 231, 232, 233, 236, 237, 238, 239, 260, 262, 265, 268, 269, 280, 285, 296, 302, 303, 304, 305, 307, 309, 310, 311, 314, 318, 319, 328, 338, 344, 346, 347

I

infrastructure, v, 3, 6, 14, 16, 33, 35, 47, 54, 63, 74, 75, 76, 79, 173, 186, 188, 209, 235, 238, 248, 250, 252, 261, 269, 274, 279, 283, 284, 285, 287, 288, 289, 291, 293, 295, 296, 298, 300, 304, 307, 310, 312, 314, 315, 316, 317, 319, 320, 321, 323, 336
intervention communautaire, 25, 177, 185, 286, 313, 319, 330

P

projet structurant, 4, 8, 18, 35, 48, 74, 131, 132, 184, 185, 217, 234, 270, 276, 285, 287, 289, 304

V

ville, iv, 2, 3, 5, 6, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 16, 17, 20, 21, 23, 24, 26, 27, 28, 33, 47, 80, 84, 88, 92, 95, 96, 97, 110, 113, 114, 126, 127, 128, 130, 131, 136, 139, 144, 165, 166, 167, 172, 181, 185, 186, 188, 189, 190, 191, 192, 195, 198, 199, 204, 208, 209, 210, 211, 212, 225, 226, 227, 228, 229, 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237, 238, 239, 245, 246, 248, 249, 252, 253, 254, 255, 259, 261, 264, 265, 266, 268, 270, 273, 284, 285, 287, 288, 289, 291,

293, 294, 296, 298, 304, 305, 309, 310, 311, 312, 314, 315, 316, 319, 320, 321, 330, 332, 334, 336, 337
ville de Kribi, 3, 5, 8, 9, 15, 17, 18, 21, 23, 24, 27, 28, 33, 47, 61, 113, 114, 116, 128, 130, 136, 142, 144, 166, 172, 185, 187, 188, 189, 190, 191, 199, 209, 210, 211, 212, 225, 227, 229, 231, 232, 233, 234, 235, 236, 238, 239, 245, 246, 249, 252, 253, 255, 259, 261, 265, 266, 268, 270, 274, 276, 282, 284, 287, 288, 289, 291, 293, 296, 304, 305, 309, 311, 312, 315, 316, 319, 320
ville portuaire, 11, 13, 14, 128, 305, 332, 336

ANNEXES

Annexe A : Formulaire de consentement

UNIVERSITÉ DE YAOUNDÉ I

FACULTÉ DES SCIENCES
DE L'ÉDUCATION

DEPARTEMENT DE L'ÉDUCATION
SPECIALISÉE



THE UNIVERSITY OF YAOUNDÉ I

THE FACULTY OF EDUCATION

DEPARTMENT OF SPECIALIZED
EDUCATION

FORMULAIRE DE CONSENTEMENT

TITRE DE LA RECHERCHE : Kribi et la problématique du développement urbain durable à l'aune du complexe industriel portuaire : une étude sous le prisme de l'action communautaire.

CHERCHEUR : Guy Armand MANDENG, *candidat au Ph.D, Université de Yaoundé 1.*

DIRECTEUR DE RECHERCHE : Joseph Pascal MBAHA, *Maître de conférences, Université de Douala.*

A) RENSEIGNEMENTS AUX PARTICIPANTS

1. Objectif de la recherche.

Ce projet de recherche vise à mieux appréhender et analyser la problématique du développement urbain durable à Kribi à l'aune du complexe industriel portuaire.

2. Participation à la recherche

Votre participation à cette recherche consiste à :

Rencontrer le chercheur pour des entretiens ou le remplissage du questionnaire où vous aurez à fournir vos points de vue sur : la problématique du développement durable de la ville de Kribi en rapport avec la construction du complexe industriel portuaire en général et particulièrement sur les variables suivantes : le développement économique, la transformation sociale, la situation de l'environnement et la gouvernance locale.

3. Confidentialité

Les renseignements que vous nous donnerez seront utilisés exclusivement dans le cadre de cette recherche et ceci conformément aux dispositions de l'article 5 de la loi n°91/023 du 16 Décembre 1991 sur

les recensements et enquêtes statistiques au Cameroun. Les entrevues seront enregistrées à l'aide d'un enregistreur audio dont seule le chercheur en aura accès. Les renseignements sur l'enregistreur seront retranscrits et analysés par le chercheur pour le bien de la recherche. De plus, vos informations resteront anonymes, donc aucun nom ne sera mentionné dans le document sans vos consentements.

Par ailleurs, Si votre nom ou des extraits des entrevues dévoilant des renseignements de nature personnelle devraient apparaître dans le document final de la recherche, le chercheur vous transmettrait au préalable ces informations et vous demanderait si vous acceptez qu'elles soient publiées. Vous pourriez alors prendre connaissance du texte et les informations vous concernant ne seraient publiées que si vous donniez votre consentement par écrit. Vous pourriez, par la même occasion, indiquer si vous acceptez ou non que votre nom apparaisse à la section des remerciements aux différentes personnes ayant contribué à la recherche. Vous êtes tout à fait libre de consentir ou non à la publication de ces informations.

4. Avantages et inconvénients

En participant à cette recherche, vous pourrez contribuer à l'avancement des connaissances et des pratiques sur le développement urbain durable en rapport avec les projets structurants à Kribi en particulier et au Cameroun en général. Votre participation à la recherche pourra également vous donner l'occasion de mieux comprendre votre propre réalité et celle des autres membres de la communauté. Par contre, il est possible qu'en participant à la recherche, que les points vus des autres participants soient différents ou contradictoires et que les résultats de la recherche ne consolident pas vos attentes personnelles. Préparez-vous à faire face à cette situation car, il est important pour la recherche que chacun puisse exprimer librement son point de vue quel que soit sa position par rapport à l'ensemble du groupe.

5. Droit de retrait

Il est important que vous sachiez que votre participation dans cette recherche est entièrement volontaire. Vous êtes libre de vous retirer en tout temps par avis verbal, sans préjudice et sans devoir justifier votre décision.

6. Remerciements

En sachant que votre collaboration est précieuse pour nous permettre de réaliser cette étude, nous vous remercions d'ores et déjà d'y prendre part.

B) CONSENTEMENT

Je déclare avoir pris connaissance des informations ci-dessus, avoir obtenu les réponses à mes questions sur ma participation à la recherche et compris le but, la nature, les avantages, les risques et les inconvénients de cette recherche.

Après réflexion, je consens librement à prendre part à cette recherche. Je sais que je peux me retirer en tout temps sans préjudice et sans devoir justifier ma décision.

Signature : _____ Date : _____

Nom : _____ Prénom : _____

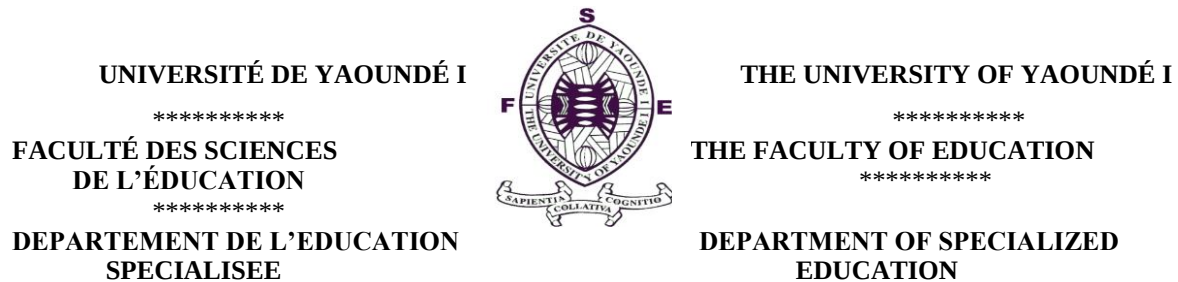
Je déclare avoir expliqué le but, la nature, les avantages, les risques et les inconvénients de l'étude et avoir répondu au meilleur de ma connaissance aux questions posées.

Signature du chercheur _____ Date : _____

Nom : _____ Prénom : _____

NB : Pour toute question relative à la recherche, ou pour vous retirer de la recherche, vous pouvez communiquer avec le chercheur, à l'adresse courriel suivante : guymandeng@gmail.com ou aux numéros de téléphone suivants : 695 86 45 82 / 654 98 06 09.

Annexe B : Questionnaire de recherche



QUESTIONNAIRE DE RECHERCHE

Cette étude interroge la question du développement urbain durable de Kribi en rapport avec la mise en œuvre du complexe industriel portuaire. Ainsi, nous sollicitons votre très chère collaboration dans la réponse aux questions de ce questionnaire.

Nous vous assurons de la parfaite confidentialité de vos réponses qui seront exclusivement utilisées à des fins de recherche et ceci conformément aux dispositions de l'article 5 de la loi n°91/023 du 16 Décembre 1991 sur les recensements et enquêtes statistiques.

NB : veuillez lire attentivement et mettre une croix dans la case qui correspond le mieux à votre opinion ou en complétant les lignes.

1. Identification de l'enquêté(e)

Q1. Sexe : 1) Masculin ☐ 2) Féminin ☐

Q2. Age : 1) 25-34 ans ☐ 2) 35-44 ans ☐ 3) 45- 54 ans ☐ 4) 55-64 ans ☐ 5) 65 ans et plus ☐

Q3. Statut matrimonial : 1) Marié(e) ☐ 2) Célibataire ☐ 3) Divorcé(e) ☐

Autres.....

Q4. Statut socio-professionnel : 1) Salarié(e) ☐ 2) Non salarié(e) ☐ 3) travailleur du secteur informel ☐

autres.....

Q5. Niveau d'instruction : 1) Primaire ☐ 2) Secondaire ☐ 3) Supérieur ☐ 4) Jamais scolarisé ☐

Q6. Commune d'appartenance : 1) Kribi I^{er} ☐ 2) Kribi II^e ☐

Autres

Q7. Région d'origine :

Adamaoua ☐ Centre ☐ Est ☐ Extrême-nord ☐ Littoral ☐

Nord ☐ Nord-ouest ☐ Ouest ☐ Sud ☐ Sud-ouest ☐

Q8. Depuis combien de temps résidez-vous dans la ville de Kribi ?

1) Depuis la naissance □ 2) 20 ans et plus □ 3) 15 ans et plus □ 4) 10 ans et plus □ 5) 05 ans et plus □

2. Perception du niveau de développement urbain durable de Kribi avant l'avènement du complexe industrialo portuaire

Légende : 1= Très bon(ne) ; 2= bon(ne) ; 3= moyen(ne) ; 4= mauvais(e) ; 5= Très mauvais(e)

N°		1	2	3	4	5
Q9	Comment estimeriez-vous le niveau de développement urbain durable de Kribi avant l'arrivée du complexe industrialo-portuaire ?					
Q10	Comment décririez-vous l'économie de Kribi avant l'arrivée du complexe industrialo-portuaire ?					
Q11	A votre avis quelle était la situation en termes d'opportunités d'emplois à Kribi avant l'arrivée du complexe industrialo-portuaire ?					
Q12	Comment jugeriez-vous le niveau d'accès aux services sociaux de base tels que l'éducation, la santé et le logement ?					
Q13	Quelle est votre perception de la situation environnementale de Kribi avant l'installation du complexe industrialo-portuaire ?					
Q14	Comment décririez-vous la gouvernance locale à Kribi avant l'arrivée du complexe industrialo-portuaire ?					

3. Complexe industrialo-portuaire et développement économique

Légende : 1= tout à fait en désaccord ; 2= en désaccord ; 3= neutre ; 4= en accord ; 5= tout à fait en accord

N°		1	2	3	4	5
Q15	Etes-vous d'avis que le Produit Intérieur Brut (PIB) de la ville de Kribi connaît un net progrès avec l'avènement du complexe industrialo-portuaire ?					
Q16	L'implantation du complexe industrialo-portuaire donne-t-elle lieu aux opportunités d'emplois à Kribi?					
Q17	Diriez-vous que l'implantation du complexe industrialo-portuaire à Kribi contribue à accroître la productivité de l'économie locale ?					

Q18	Pensez-vous que la mise en œuvre du complexe industrialo-portuaire à Kribi favorise l'intensification des activités à caractère commerciale de cette ville ?					
Q19	Le fait que la ville de Kribi accueille un important projet structurant tel que le complexe industrialo-portuaire donne-t-il lieu aux investissements dans les infrastructures et les secteurs productifs de la ville ?					
Q20	Selon vous, est-il justifié de dire que l'un des objectifs de l'implantation du complexe industrialo-portuaire à Kribi est de faire de la population locale un facteur effectif de développement économique ?					

3. Complexe industrialo-portuaire et développement social à Kribi

N°		1	2	3	4	5
Q21	Pensez-vous que le complexe industrialo portuaire participe à la lutte contre la pauvreté à Kribi ?					
Q22	L'avènement du complexe industrialo portuaire entraine-t-il l'amélioration de l'offre des services éducatifs à Kribi ?					
Q23	L'offre des services sanitaires connaît-elle une amélioration à Kribi en rapport à la mise en exploitation du complexe industrialo portuaire ?					
Q24	D'après votre expérience, l'avènement du complexe industrialo portuaire contribue-t-il à l'amélioration de votre qualité de vie ?					
Q25	Maintenant qu'il y a un complexe industrialo portuaire à Kribi peut-on dire que la ville présente un meilleur cadre de vie ?					
Q26	y-a-t-il réduction des inégalités sociales à Kribi depuis que la ville accueille un complexe industrialo portuaire ?					
Q27	Les communautés de Kribi ont-elles plus accès aux services et équipements de sociaux de qualité depuis l'implantation du projet du complexe industrialo portuaire ?					
Q28	Pensez-vous que l'avènement du complexe industrialo-portuaire à Kribi favorise la construction et la réhabilitation des infrastructures urbaines de votre localité ?					
Q29	Les communautés de Kribi ont-elles plus accès aux services et équipements sociaux de qualité depuis l'implantation du projet du complexe industrialo portuaire ?					

4. Complexe industrialo-portuaire et environnement

N°		1	2	3	4	5
Q30	Pensez-vous que la construction du complexe industrialo portuaire prend en compte les contraintes liées au respect de l'environnement ?					
Q31	Le complexe industrialo-portuaire mis en exploitation à Kribi est-il néfaste pour la biodiversité ?					
Q32	Le complexe industrialo-portuaire implanté à Kribi est-il un facteur de la dégradation de l'environnement à Kribi ?					
Q33	L'avènement du complexe industrialo-portuaire à Kribi est-il à l'origine de nuisances urbaines ?					
Q34	Le climat de Kribi connaît-il un changement particulier depuis la construction du complexe industrialo portuaire ?					
Q35	Selon vous depuis la mise en œuvre du complexe industrialo portuaire les activités agricoles de Kribi connaissent-elles un certain retard du fait de la contamination des sols ?					

5. complexe industrialo-portuaire et la question de la gouvernance

N°		1	2	3	4	5
Q36	Avez-vous l'impression que complexe industrialo portuaire de Kribi a été pensé pour contribuer au développement de la ville de Kribi ?					
Q37	D'après-vous la gouvernance à l'œuvre à Kribi, au moment où la ville abrite un complexe industrialo portuaire, est-elle adéquate pour un développement urbain durable ?					
Q38	Pensez-vous que les autorités portuaires et les dirigeants urbains travaillent en collaboration pour le développement durable de Kribi ?					
Q39	Sentez-vous que la population participe effectivement à la prise de décisions en ce qui concerne le développement de Kribi en rapport avec le complexe industrialo portuaire?					

Q40	Existe-t-il des organisations communautaires qui œuvrent aux côtés des autorités urbaines de Kribi et des autorités portuaires en vue d'un développement plus participatif ?					
Q41	Vous sentez-vous impliqué dans le processus de gouvernance de la ville Kribi depuis l'avènement du port ?					
Q42	Etes-vous d'avis que le processus de décentralisation ait totalement laissé la gouvernance de la ville de Kribi aux acteurs locaux ?					

6. développement urbain durable de la ville côtière de Kribi

N°		1	2	3	4	5
Q43.a	Pouvez-vous dire de manière globale qu'il y a développement urbain durable à Kribi depuis l'avènement du complexe industrialo portuaire ?					
Q43.b	Justifiez votre réponse :					
Q44.a	Avez-vous l'impression qu'à Kribi les aspirations économiques en matière de développement urbain durable sont atteintes avec l'implantation du complexe industrialo-portuaire?					
Q44.b	Justifiez votre réponse :					
Q45.a	Sur le plan social, peut-on parler d'un développement urbain durable à Kribi depuis du complexe industrialo portuaire ?					
Q45.b	Justifiez votre réponse :					
Q46.a	Sur le plan environnemental, peut-on conclure à l'aune du complexe industrialo portuaire qu'il y a développement urbain durable?					
Q46.b	Justifiez votre réponse :					

						
Q47.a	A votre sens, peut-on qualifier la gouvernance à l'œuvre à Kribi en rapport avec la mise en exploitation du complexe industriel de « bonne gouvernance » ?					
Q47.b	Justifiez votre réponse :					

Merci de votre précieuse contribution !

Annexe C : Guide d'entretien

Guide d'entretien

Cette étude porte sur la problématique développement urbain durable de Kribi en rapport avec la mise en œuvre du complexe industrielo portuaire en tant que projet structurant. Ainsi, nous sollicitons votre très chère collaboration dans la réponse aux questions de ce guide d'entretien.

Nous vous assurons de la parfaite confidentialité de vos réponses qui seront exclusivement utilisées à des fins de recherche.

Code du répondant :

Qualité :

Commune d'appartenance : 1) Kribi I^{er} ☐ 2) Kribi II^e ☐

Autres

Date et heure de l'entretien

Thème 1 : développement économique

Thème 2 : Développement social

Thème 3 : préoccupation environnementale

Thème 4 : Gouvernance

Thème 5 : développement urbain durable

Merci de votre précieuse collaboration !

TABLE DES MATIERES

AVERTISSEMENT	ii
DEDICACE	iii
REMERCIEMENTS	iv
RESUME	v
ABSTRACT	vi
SOMMAIRE	vii
LISTE DES SIGLES & ACRONYMES	viii
LISTE DES TABLEAUX	x
LISTE DES FIGURES	xiii
INTRODUCTION GENERALE	1
0.1. Contexte et justification de l'étude	1
0.2. Objet de l'étude	5
0.3. De la motivation de la recherche	7
0.3.1. De la motivation scientifique	7
0.3.2. De la motivation personnelle	9
0.4. Problématique de l'étude	10
0.5. Questions de recherche	16
0.5.1. Question principale	16
0.5.2. Questions spécifiques	16
0.6. Hypothèses de l'étude	17
0.6.1. L'hypothèse générale	17
0.6.2. Les hypothèses secondaires	18
0.7. Objectifs de l'étude	18
0.7.1. Objectif général	18
0.7.2. Objectifs spécifiques	18
0.8. Intérêts et pertinence de l'étude	19
0.8.1. Intérêt scientifique	20
0.8.2. Intérêt éducatif	22

0.8.3.	Intérêt social.....	23
0.8.4.	Intérêt politique.....	24
0.8.5.	Intérêt psychologique.....	25
0.8.6.	Intérêt personnel.....	26
0.9.	Délimitation de l'étude.....	26
0.9.1.	Délimitation temporelle.....	27
0.9.2.	Délimitation géographique.....	27
0.9.3.	Délimitation thématique.....	28
0.10.	Structure du travail.....	29
PARTIE I : COMPLEXE INDUSTRIALO-PORTUAIRE ET DEVELOPPEMENT		
URBAIN DURABLE : FONDEMENTS CONCEPTUELS ET THEORIQUES		31
CHAPITRE 1 : INFRASTRUCTURES, EFFET STRUCTURANT ET		
DEVELOPPEMENT AU CAMEROUN		32
1.1.	Approche définitionnelle de la notion d'infrastructure.....	33
1.2.	Le programme de développement par les infrastructures au Cameroun d'après le DSCE et la SND30	36
1.3.	Le complexe industrialo-portuaire : une infrastructure structurante pour le développement de la ville de Kribi ?	47
1.3.1.	Complexe industrialo portuaire : histoire d'un projet structurant	48
1.3.2.	Description technique du complexe industrialo portuaire de Kribi	52
1.3.3.	Les enjeux liés à la construction du CIPK.....	57
1.3.4.	Le Complexe industrialo-portuaire et la question de l'effet structurant	58
1.4.	Lien entre infrastructure et développement urbain durable : une revue des débats	63
1.4.1.	Infrastructures et croissance économique	64
1.4.2.	Infrastructures et développement social.....	67
1.4.3.	Infrastructures et environnement	70
1.4.4.	Infrastructures et gouvernance	72
1.5.	Des limites du déterminisme des effets structurants des infrastructures	74
CHAPITRE 2 : DU DEVELOPPEMENT URBAIN DURABLE.....		80
2.1.	Ville et développement durable : considérations générales.....	80

2.1.1. Le développement durable : l'évolution des prises de conscience	80
2.1.2. Les raisons de la rencontre entre l'urbain et le durable	84
2.1.3. Le développement urbain durable : quelques points de vue.....	88
2.1.3. Principes d'action des politiques urbaines de développement durable	90
2.1.4. Penser le développement de la ville au niveau local : l'Agenda 21 Local	92
2.2. Le développement de la ville au Cameroun	95
2.2.1. Éléments d'histoire	96
2.2.1.1. La ville camerounaise à l'époque coloniale	97
2.2.1.2. La période post coloniale.....	98
2.2.2. Les acteurs de développement urbain au Cameroun	101
2.2.2.1. Les acteurs institutionnels	101
2.2.2.2. Les acteurs non institutionnels	105
2.3. Le développement urbain au Cameroun d'après la SND30.....	108
2.4. Kribi à l'épreuve du développement urbain durable	112
2.4.1. Configuration urbaine de Kribi avant la mise en exploitation du CIPK	112
2.4.1.1. Les services sociaux de base	113
2.4.1.1.1. La couverture scolaire	113
2.4.1.1.2. Equipements de santé	113
2.4.1.1.3. L'approvisionnement en eau potable.....	114
2.4.1.1.4. Accès à l'électricité	114
2.4.1.1.5. Transport interurbain	115
2.4.1.1.6. Infrastructures routières.....	115
2.4.1.2. Activités économiques.....	117
2.4.2. Urbanisation récente à Kribi en lien avec l'aménagement du CIPK	120
2.4.2.1. Dynamique démographique.....	120
2.4.2.2. Dynamique spatiale	122
2.4.2.3. Gouvernance urbaine à Kribi : l'enjeu des nouveaux acteurs du développement..	124
2.4.3. Complexité de l'aménagement et du développement urbain de la ville de Kribi..	126
CHAPITRE 3 : CONCEPTS ET THEORIES PERTINENTS DE L'ETUDE	131
3.1. Cadre conceptuel : définition des dimensions du développement urbain durable ..	132
3.1.1. Le concept de gouvernance en milieu urbain	132

3.1.2. La thématique économique.....	136
3.1.3. Le volet social.....	137
3.1.4. La question environnementale.....	140
3.2. Cadre théorique.....	142
3.2.1. La théorie des pôles de croissance.....	142
3.2.2. Le développement local en théorie.....	147
3.2.2.1. Origine et définition du concept de développement local.....	148
3.2.2.2. Enjeux et logiques de la notion de développement local	155
3.2.2.2.1. Enjeux de la notion de développement local.....	155
3.2.2.2.2. Logiques du développement local du point de vue de quelques auteurs	156
3.2.2.3. Approches de développement local.....	159
3.2.3. L'approche territoriale intégrée comme cadre du développement urbain durable....	167
3.2.3.1. Signification et origine de l'ATI	167
3.2.3.2. Deux perspectives de l'ATI.....	170
PARTIE II : CADRE D'EVALUATION DU DEVELOPPEMENT URBAIN DURABLE A KIRIBI EN LIEN AVEC LE COMPLEXE INDUSTRIAL-PORTUAIRE	174
CHAPITRE 4 : METHODOLOGIE DE L'ETUDE	175
4.1. La recherche en action communautaire.....	175
4.2. Type de recherche	181
4.2.1 Le caractère quantitatif de l'étude	184
4.2.2. Le volet qualitatif de la recherche	184
4.3. Rappel de l'objet d'étude.....	185
4.5. Rappel des questions de recherche	186
4.6. Hypothèses et variables de l'étude.....	187
4.7. Le terrain de recherche : Kiribati.....	190
4.8. Population, échantillonnage et échantillon	194
4.8.1. La population.....	194
4.8.1.1. Population parente	194
4.8.1.2. Population cible	195
4.8.1.3. Population accessible.....	195
4.9. Echantillonnage et échantillon	196

4.9.1. Echantillonnage	196
4.9.2. Echantillon.....	199
4.10. Techniques de collecte des données	205
4.10.1. La phase quantitative	206
4.10.1.1. Justification de l'emploi du questionnaire.....	206
4.10.1.2. Caractéristiques du questionnaire de recherche.....	207
4.10.1.3. Le pré-test	210
4.10.1.4. L'enquête finale.....	211
4.10.1.5. Difficultés rencontrées.....	213
4.10.2. La phase qualitative	213
4.10.2.1. L'entretien	213
4.11. Méthode de traitement de données	216
4.11.1. Traitement des données quantitatives.....	216
4.11.2. Les données qualitatives.....	219
CHAPITRE 5 : PRESENTATION DES RESULTATS	223
5.1. Présentation et analyse des résultats de la phase qualitative	223
5.1.1. Récapitulatif des caractéristiques des interviewés.....	224
5.1.2. Organisation du discours des répondants	226
5.1.2.1. Résultats des entretiens avec les répondants de la société civile : population	226
5.1.2.2. Résultats des entretiens avec les autorités urbaines, les autorités portuaires et les associations communautaires	233
5.2. Présentation des résultats quantitatifs : analyse univariée	239
5.2.1. Situation avant l'avènement du complexe industrialo-portuaire	239
5.2.2. Complexe industrialo-portuaire comme facteur de développement économique	244
5.2.3. Complexe industrialo-portuaire comme facteur de développement social	249
5.2.4. Complexe industrialo-portuaire et les préoccupations environnementales	256
5.2.5. Complexe-industrialo-portuaire et gouvernance urbaine	260
5.2.6. Développement urbain durable et Complexe industrialo-portuaire	265
CHAPITRE 6 : TESTS D'HYPOTHESES, INTERPRETATION ET DISCUSSION DES RESULTATS.....	270
6.1. Test des hypothèses	270

6.1.1. Test de l'hypothèse de recherche 1 (HR1)	271
6.1.2. Test de l'hypothèse de recherche n°2 (HR2).....	274
6.1.3. Test de l'hypothèse de recherche n°3 (HR3).....	276
6.1.4. Test de l'hypothèse de recherche n°4 (HR4).....	279
6.2. Interprétation et discussion des résultats	282
6.2.1. Interprétation et discussion de HR_1.....	282
6.2.2. Interprétation et discussion de HR_2.....	290
6.2.3. Interprétation et discussion de HR_3.....	298
6.2.4. Interprétation et discussion de HR_4.....	302
6.3. Quelles perspectives pour développer durablement Kribi à l'aune du CIPK ?	310
CONCLUSION GENERALE	318
REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES	323
GLOSSAIRE	346
INDEX DES AUTEURS	348
INDEX TERMINOLOGIQUE	353
ANNEXES	355
TABLE DES MATIERES	365