

T

ERRITOIRES D'AFRIQUE

A

N° 12

Février 2022

**Dynamismes des façades et
planifications terrestres et
maritimes en Afrique**

Numéro cordonné par :

*Michel DESSE, Nantes Université,
CNRS, UMR LETG
Thierry GUINEBERTEAU, Nantes
Université, CNRS, UMR LETG
Jean-Marie MIOSSEC, Université
Paul Valéry-Montpellier, LAGAM
Brice TROUILLET, Nantes Univer-
sité, CNRS, UMR LETG*



Université Cheikh Anta Diop de Dakar
Département de géographie - ATDDL



Sous la direction de :

Amadou DIOP, Professeur titulaire, Département de Géographie (FLSH - UCAD) - Coordonateur GERAD
Mohamadou Mountaga DIALLO, Chercheur en aménagement territorial et coopération transfrontalière

DIRECTEURS DE PUBLICATION :

Amadou DIOP, Professeur Titulaire, Département de Géographie UCAD
Mohamadou Mountaga DIALLO, Géographe, Enseignant-chercheur UCAD

COMITE EDITORIAL :

Groupe d'Etude de Recherche et d'Appui au Développement (GERAD) Dakar ; Laboratoire de Géographie et d'Aménagement de Montpellier (LAGAM), Union Economique Monétaire Ouest Africaine (UEMOA), Freddy DESTRAIT, Administrateur SOS FAIM Belgique, **Pr. Amadou DIOP**, Université Cheikh Anta Diop de Dakar (UCAD), **Pr. Jean Marie MIOSEC**, Université Paul Valéry-Montpellier, LAGAM, **Mohamadou Mountaga DIALLO**, Géographe, Enseignant-chercheur UCAD, **Pr Christel ALVERGNE**, Fonds d'Equipement des Nations Unis Dakar, **Dr Fatou Maria DRAME**, Université Gaston Berger de Saint Louis, **Pr. Fabienne LELOUP**, FUcaM, Académie Universitaire Louvain, **Pr. John O. IGUE**, Directeur scientifique du laboratoire d'Analyse Régionale et d'Expertise Sociale (LARES) à Cotonou au Bénin, **Pr. Raffaele CATTEDRA**, Université Paul Valéry, Montpellier III, **Pr. Aminata NDIAYE**, Université Cheikh Anta Diop de Dakar, **Pr. Emérite Etienne Van HECKE**, Division of Geography KULeuven, België, **Dr. Eric LEONARD**, socio-économiste, UMR-GRED, Montpellier ; **Bernard MOIZO**, Directeur de Recherche UMR-GRED, Montpellier, **Jean-Pierre CHAUVEAU**, Directeur de recherche émérite à l'UMR-GRED, Montpellier ; **Dr. Stéphanie DEFOSSEZ**, Géographe UMR-GRED Montpellier, **Dr. Paul NDIAYE** Université Cheikh Anta Diop Dakar, **Pr. Pape SAKHO**, Université Cheikh Anta DIOP de Dakar, **Dr. Ndiacé DIOP**, Université Cheikh Anta DIOP de Dakar, **Edmond SOUGUE**, Economiste-Aménagiste, Toulouse, **Dr Christophe EVRARD**, Université Paul Valéry Montpellier III, **Denis PESCHE**, CIRAD ARENA, Montpellier, **Pr. Betty WAMPFLER**, IRC/Supagro Montpellier, **Pr. Tony REY**, Université Paul Valéry Montpellier III, **Pr. Michel DESSE**, Université de Nantes, **Dr. Ousmane Lamine CASSE**, Enseignant-chercheur, Université Gaston Berger de Saint-Louis (UGB), **Pr Jacques GAGNON**, Université de Sherbrooke, Canada, **Pr Cheikh Samba WADE**, Université Gaston Berger de Saint-Louis (UGB).

ADMINISTRATION :

GERAD Sicap Sacré Cœur 3 villa 9231 BP 16473 Dakar-Fann, Tél (221) 33 869 37 93
Fax : (221) 33 827 94 99- email : ceta@geradsn.org ou geradsn@geradsn.org
Site web : www.territoires-dafrique.org

CONCEPTION / INFOGRAPHIE :

Bineta DIA TOURE, Dakar (Sénégal)
Contact : bineta@geradsn.org

DIRECTEUR DE LA COMMUNICATION :

Ousmane Lamine Cassé, Enseignant-chercheur
Université Gaston Berger de Saint-Louis (UGB)

COMITE DE LECTURE :

Pr. Emérite Etienne Van HECKE, Division of Geography KULeuven, België, **Pr. Mouhamadou Maouloud DIAKHATÉ**, Université Gaston Berger de Saint-Louis (UGB), **Pr. Aminata NDIAYE**, Université Cheikh Anta Diop de Dakar (UCAD), **Pr. Amadou DIOP**, Université Cheikh Anta Diop de Dakar (UCAD), **Pr. Mongi BOURGOU**, Université de Tunis (Tunisie), **Pr. Raffaele CATTEDRA**, Université de Cagliari (Italie), **Pr. Habib BEN BOUBAKER**, Université La Manouba (Tunisie), **Pr. Patrick POTTIER**, Nantes Université, **Pr. émérite René-Paul DESSE**, Université de Bretagne Occidentale Brest.

Michel DESSE, Thierry GUINEBERTEAU, Jean-Marie MIOSSEC, et Brice TROUILLET Introduction : Dynamismes des façades et planifications terrestres et maritimes en Afrique...	7
Jean-Marie MIOSSEC La mondialisation du transport maritime : Tanger-Med et les hubs méditerranéens et globaux	11
Michel DESSE, Anouar HECHMI, Simon CHARRIER Façade maritime centrale du Maghreb et transport maritime : des stratégies diversifiées..	29
Claude Ignace DOSSOU, Taméon Benoît DANVIDE Villes portuaires de l'UEMOA et leurs relations avec les reseaux de transport de l'hinterland	43
Philippe MBEVO FENDOUNG, Eric VOUNDI, Jacques MABOUONG, Mesmin TCHINDJANG, Aurelia Hubert FERRARI Reconfiguration urbaine et portuaire sur la façade Atlantique du Cameroun : entre Kribi et Douala	57
Florent GOHOUROU, Émile Aurélien AHUA, Djanin Raphael GNANBE, Michel DESSE Fonctionnement, dynamique et structuration de l'espace littoral en Côte d'Ivoire	77
René Joly ASSAKO ASSAKO, Guy Célestin MESSI L'attractivité des nouvelles villes portuaires sur les arrière-pays. Le cas de Kribi en Afrique Centrale	89
Achaa ABDILLAH AHMED, Ismaël ABDILLAH GUIRREH, Ali MIGANEH HADI, Jean-Marie MIOSSEC Djibouti, l'essor de l'interface mer/terre	101
Éric VOUNDI, Philippe MBEVO FENDOUNG, Mesmin TCHINDJANG Cameroun-Congo, quand la mine dicte l'aménagement du territoire : du gisement de fer de Mbalam à la construction du complexe portuaire de Kribi	117
Mamadou THIOR Gouvernance et gestion participative des ressources marines et côtières : les aires marines protégées au Sénégal	131

Numéro 12

**Dynamismes des façades et
planifications terrestres
et maritimes en Afrique**

RECONFIGURATION URBAINE ET PORTUAIRE SUR LA FAÇADE ATLANTIQUE DU CAMEROUN : ENTRE KRIBI ET DOUALA

Philippe MBEVO FENDOUNG, Université de Yaoundé 1,
CFRD-SHSE, Doctorant en géographie physique ;

Eric VOUNDI, Université de Yaoundé 1, CFRD-SHSE ;

Jacques MABOUONG, Mission d'Étude
pour l'Aménagement de l'Océan (MEAO-Kribi)

Mesmin TCHINDJANG, Université de Yaoundé 1,
Département de Géographie,
Professeur titulaire des Universités

Aurelia Hubert FERRARI, Université de Liège,
Département des Sciences et gestion de
l'environnement, UR SPHERES, Arlon, Belgique

Auteur correspondant : Philippe MBEVO FENDOUNG

RÉSUMÉ

La construction du Port Autonome de Kribi (PAK) est l'une des réalisations les plus importantes au Cameroun en ce XXI^e siècle. Son implantation a induit des mutations considérables tant sur son environnement urbain immédiat (Kribi) que sur certaines villes portuaires du Cameroun comme Douala. Kribi connaît de ce fait une croissance à la fois démographique et spatiale qui se traduit par une augmentation de la population et un étalement urbain spectaculaire.

Cette proposition examine les reconfigurations urbaines et portuaires sur la côte Atlantique du Cameroun, entre Kribi et Douala, avec la construction du port autonome de Kribi (PAK) comme principal déclencheur. Il est question au niveau de Kribi, de faire une analyse de l'extension urbaine entre 1984 et 2020 (période pré et post construction) et leurs répercussions sur la dynamique spatiale et sociodémographique in situ. Elle voudrait aller au-delà des mutations palpables pour appréhender les déterminants politiques voir géostratégiques, en analysant la situation actuelle du PAK par rapport à Port Autonome de Douala (PAD) et les autres ports de la Sous-Région (Lagos, Lomé...). Les images satellitaires de type Landsat et Google Earth sont utilisées pour apprécier l'évolution spatiale de la ville de Kribi et du port. Les images Landsat ont fait l'objet d'une classification supervisées sous Erdas Imagine® suivant l'algorithme de maximum de vraisemblance, et les

images Google Earth de résolution plus fine (0,5 m) viennent justifier cette expansion urbaine de Kribi. Le logiciel ArcGis® 10.7.1 est utilisé pour les analyses SIG. Les entretiens sont conduits auprès des autorités portuaires. Il apparaît qu'entre 2004 à 2020, l'urbanisation est galopante à Kribi. Enfin des observations de terrain sont menées sur le littoral kribien pour visualiser les différentes transformations apparaissant sur les images satellitaires. Il en découle que la superficie de la ville est passée de 185 ha en 2004, à 296 ha en 2016 et 2382 ha en 2020. La dégradation environnementale s'est aussi accentuée autour du PAK. La population de la ville de Kribi s'est accrue à un rythme annuel moyen de 6,1 % entre 1987 à 2005, Cette tendance s'intensifie depuis la construction du Port avec ses 20 000 emplois en cours de création. Les répercussions au niveau de Douala sont avérées : le tonnage de marchandises a considérablement baissé même s'il reste le principal port du Cameroun. Des travaux d'aménagement de nouveaux sites (Bonabéri), de draguage permanent et d'enlèvement des épaves de bateaux y sont menés pour accroître sa compétitivité. Au regard de la qualité des acteurs impliqués dans le trafic au PAK, il occupe déjà une place de choix dans le circuit maritime du Golfe de Guinée et devient un concurrent de choix pour les ports de Lomé, Cotonou...

Mots clés: Reconfiguration urbaine et portuaire, Façade Atlantique, Cameroun, Kribi, Douala

ABSTRACT

The construction of the Autonomous Port of Kribi (PAK) is one of the most important achievements in Cameroon in the 21st century. Its establishment has induced considerable changes in its immediate urban environment (Kribi) as well as in certain port cities of Cameroon such as Douala. Kribi is therefore experiencing both demographic and spatial growth, resulting in an increase in population and spectacular urban sprawl.

This proposal examines the urban and port reconfigurations on the Atlantic coast of Cameroon, between Kribi and Douala, with the construction of the autonomous port of Kribi (PAK) as the main trigger. The aim is to analyze the urban expansion of Kribi between 1984 and 2020 (pre- and post-construction period) and its repercussions on the spatial and socio-demographic dynamics in situ. It would like to go beyond the palpable mutations to apprehend the political and geostrategic determinants, by analyzing the current situation of the PAK in relation to the Autonomous Port of Douala (PAD) and the other ports of the sub-region (Lagos, Lomé...). Landsat and Google Earth satellite images are used to assess the spatial evolution of the city of Kribi and the port. The Landsat images were subjected to a supervised classification under Erdas Imagine® following the maximum likelihood algorithm, and the Google Earth images of finer resolution (0,5 m) justify this urban expansion of Kribi. ArcGis® 10.7.1 software is used for GIS analysis. Interviews were conducted with port authorities. It appears that between 2004 and 2020, urbanization is rampant in Kribi. Finally, field observations were conducted on the Kribi coastline to visualize the various transformations shown on satellite images. The result is that the surface area of the city has increased from 185 ha in 2004 to 296 ha in 2016 and 2382 ha in 2020. Environmental degradation has also increased around KAP. The population of the city of Kribi grew at an average annual rate of 6.1% between 1987 and 2005. This trend has intensified since the construction of the Port with its 20,000 jobs being created. The repercussions for Douala are clear: the tonnage of goods has dropped considerably, even though it remains Cameroon's main port. Work to develop new sites (Bonabéri), permanent dredging and removal of shipwrecks are being carried out to increase its competitiveness. In view of the quality of the actors involved in the traffic at PAK, it already occupies a place of choice in the ma-

ritime circuit of the Gulf of Guinea and is becoming a competitor of choice for the ports of Lome, Cotonou...

Key words: Urban and port reconfiguration, Atlantic coast, Cameroon, Kribi, Douala

INTRODUCTION

Dans l'histoire de l'humanité, l'ouverture à la mer a toujours constitué un enjeu important tant en termes d'accès aux ressources, d'exploration du monde extérieur et lointain que de commerce et d'échanges entre les peuples. Elle a également été d'une importance capitale dans la naissance de grandes villes dans le monde. Elle a facilité la traite négrière par les voies de transport des esclaves etc. Aujourd'hui encore, les zones côtières sont au centre d'une multitude d'enjeux et sont, à ce titre, sujettes à d'importantes modifications. Pour quasiment tous les pays, l'accès à la mer structure les perspectives géostratégiques et donc politiques, le développement économique (commerce et échanges maritimes, pêche, hydrocarbures, tourisme (Etoga & Dénamsékété, 2019). Seulement, les mutations qui en découlent sont parfois, sources de dégradation de l'environnement et de transformation du paysage (Mbevo et al., 2018).

Kribi, depuis ses origines, laissait déjà apparaître les stigmates de ce qu'il allait devenir. L'amorce de son urbanisation s'est faite avec une configuration de ville comptoir, comme la plupart des cités coloniales africaines (Fomben, 2019). Depuis le début des années 1990, Kribi connaît un essor nouveau, avec l'afflux de touristes internationaux attirés par les nombreux atouts naturels à l'instar de la plage de Ngoye, les chutes de la Lobé, les tortues marines d'Ebodjé et grâce à ses hôtels et bâtiments coloniaux « pieds dans l'eau » (Tchindjang et Etoga, 2014). Sur cet espace côtier, l'État du Cameroun a entrepris des projets et de « grandes réalisations ». L'avènement du port autonome de Kribi (PAK) est ainsi l'aboutissement de l'un des multiples projets de l'État du Cameroun, consigné dans le document de politique générale le Document de Stratégie pour la Croissance et l'Emploi (DSCE) et la Vision-2035 (MINEPAT, 2009a ; 2009b).

Depuis 2008, le début des travaux de construction du Port Autonome de Kribi (PAK), dessine une nouvelle dynamique. Aussi, Kribi aime-t-elle pour des

raisons variées, les populations d'origines diverses. Une ruée humaine est donc centrée sur Kribi, avec des projections qui situent la population à 316 000 en 2035, selon la Communauté Urbaine de Kribi (CUK, 2013 ; 2015), contre 59 928 habitants juste deux ans avant le début des travaux sus mentionnés (BU-CREP, 2005). On se trouve ainsi dans une situation où l'urbanisation est dictée par les activités portuaires avec le Complexe Industriel Portuaire de Kribi (CIPK) comme principal déclencheur de cette dynamique. La réalisation de ce grand projet au front de l'Atlantique est venue dynamiser les perspectives économiques de la ville de Kribi et la positionner comme le principal pôle industrialo-portuaire du Cameroun, au détriment des anciennes grandes villes portuaires que sont Douala et Limbé. Suivant les études de la Mission d'Étude pour l'Aménagement de l'Océan (MEAO 2002 ; 2016), Kribi s'inscrit dans une perspective de « ville nouvelle ». Ce développement s'accompagne de la mise en place d'un important corridor routier qui permettra de relier Kribi à son hinterland (notamment Ebolowa), la cité économique de Douala, mais aussi à certains pays voisins comme la Guinée Équatoriale. Ce port de Kribi (PAK), qui est un pan de la politique des « grandes réalisations » (MINEPAT, 2011) du Cameroun va ipso facto consolidé l'influence géostratégique du Cameroun dans le Golfe de Guinée, face aux grands ports de Pointe Noire à Congo, du Nigéria, d'Abidjan, de Lomé...

Face à cette fulgurante ascension du PAK, le Port Autonome de Douala (PAD) se réajuste, même si en l'état actuel, le tonnage de marchandise traité par le PAD reste largement supérieur à celui du PAK. Le PAD est situé dans l'estuaire du Wouri, et a initié des aménagements et la promotion de bonnes

pratiques : décongestion des quais dans le cadre d'un projet d'enlèvements des épaves de bateaux (une centaine), l'aménagement de nouveaux quais du côté de Bonabéri, l'acquisition des dragues pour améliorer la profondeur du chenal, la signature des accords de coopération et de partenariat avec certains ports européens et la lutte contre la corruption.

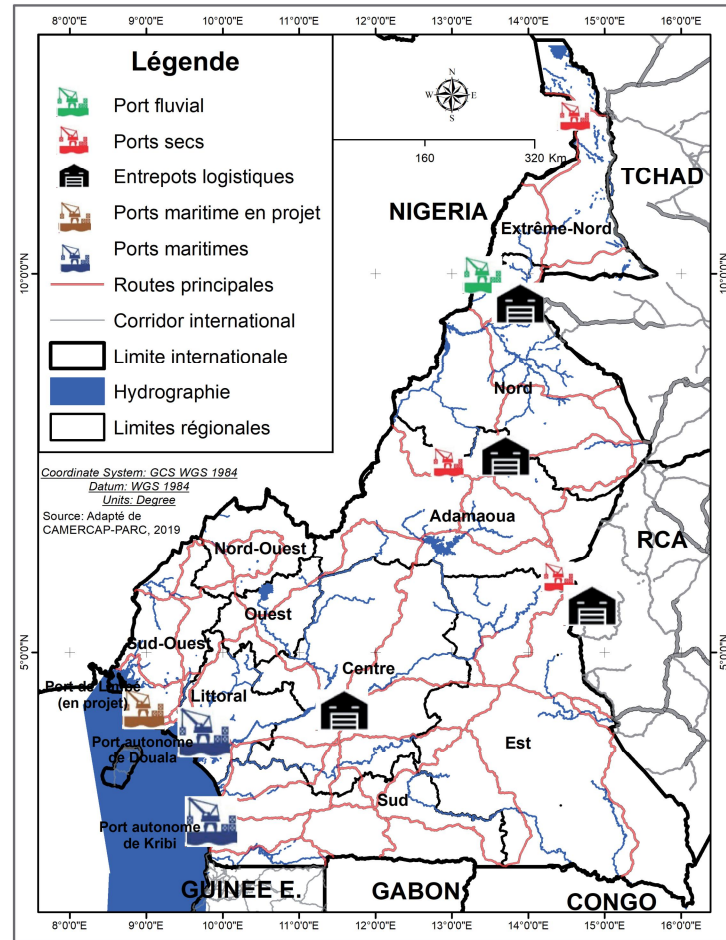
Ce travail entend s'appuyer sur le traitement des images satellites, les observations de terrain et les entretiens pour examiner les reconfigurations urbaines et portuaires sur la côte Atlantique du Cameroun, entre Kribi et Douala, avec la construction du port autonome de Kribi (PAK) comme principal déclencheur. L'influence géostratégique du Cameroun dans le golfe de Guinée est analysée au travers les acteurs et partenaires internationaux du PAK.

I- PRÉSENTATION DU CONTEXTE PORTUAIRE CAMEROUNAIS ET DE LA ZONE D'ÉTUDE

I-1- Contexte portuaire national camerounais

Le Cameroun dispose d'une gamme variée d'équipement portuaire et d'installations logistiques (figure 1). On distingue les ports secs (Régions de l'Extrême-Nord, Adamaoua et Est), un port fluvial (Région du Nord), deux ports maritimes à Douala et Kribi (Régions du Littoral et du Sud respectivement) et un troisième en cours de construction à Limbé (Région du Sud-Ouest). À côté de ceci, il y a quatre entrepôts logistiques (figure 1). Ce dispositif portuaire et logistique fait du Cameroun le plus grand pays portuaire de la sous-Région Afrique Centrale (MINEPAT, 2019).

Figure 1: Équipements et logistiques portuaires du Cameroun (Source: adapté du MINEPAT, (2019).



I-2- Présentation des villes portuaires de Kribi et de Douala

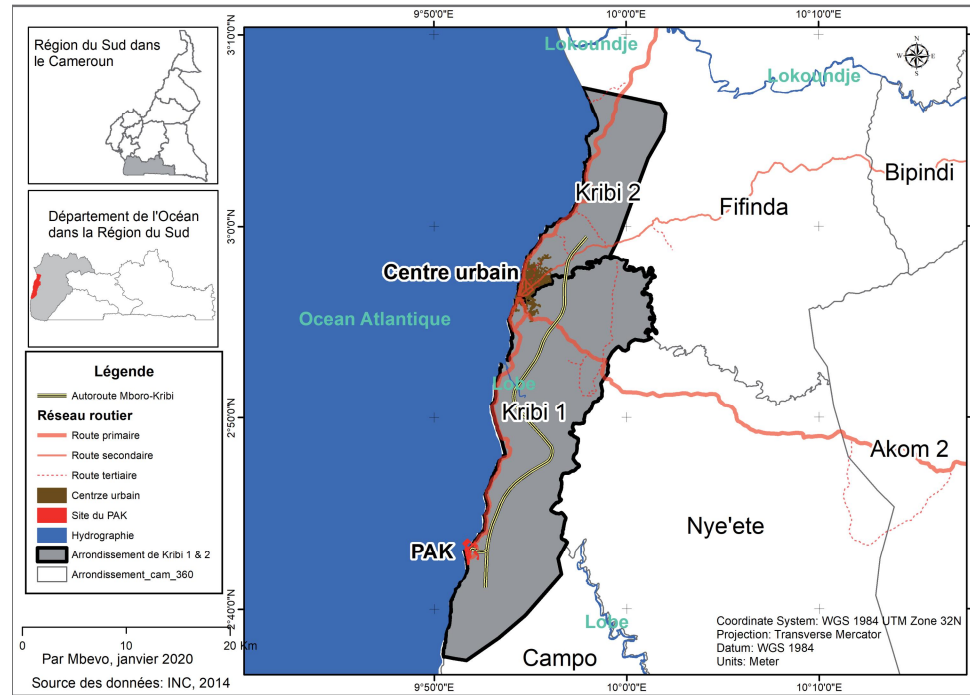
La ville côtière de Kribi est située dans le golfe de Guinée à l'embouchure des fleuves Kienké et Lobé. Elle fait partie de la Région du Sud-Cameroun, et du Département de l'Océan dont elle est le chef-lieu. Ville coloniale, Kribi fait partie des premières villes ayant bénéficié d'une certaine organisation administrative. La ville de Kribi s'étend sur les communes de Kribi 1er et Kribi 2ème (figure 2).

Kribi est l'une des villes qui a presque multiplié par quatre l'effectif de sa population entre 1976 et 2005, passant de 11 261 habitants à 59 928, respectivement. Une estimation en 2015 la situe à 104 323 habitants (CUK, 2015). Entre 1885 et 1891, elle est administrée dans le cadre de ce qui est connue comme la « phase côtière » des opérations coloniales (Bahuchet, 2010). Les premiers habitants de la ville de Kribi sont les Batanga, les Mabi et les Bagyeli. L'histoire de la ville de Kribi est marquée par la déportation du peuple Batanga en 1914 pour un exil de deux ans dans les Régions du Sud-Ouest actuel, sur les flancs du Mont Cameroun.

Le Complexe Industriel-Portuaire de Kribi (CIPK) est situé sur une réserve foncière de 26 000 ha au sud de la ville de Kribi classée dans le domaine artificiel public de l'État. Le site du PAK (au village Mboro) bénéficie d'une bonne profondeur (16 m) favorisant l'accostage des navires avec un tirant d'eau

suffisamment important. Le complexe est délimité physiquement, à l'Est par le fleuve Lobé, à l'Ouest par l'Océan atlantique. Au Nord et au Sud, les limites n'ont pas de matérialisation physique et sont purement administratives.

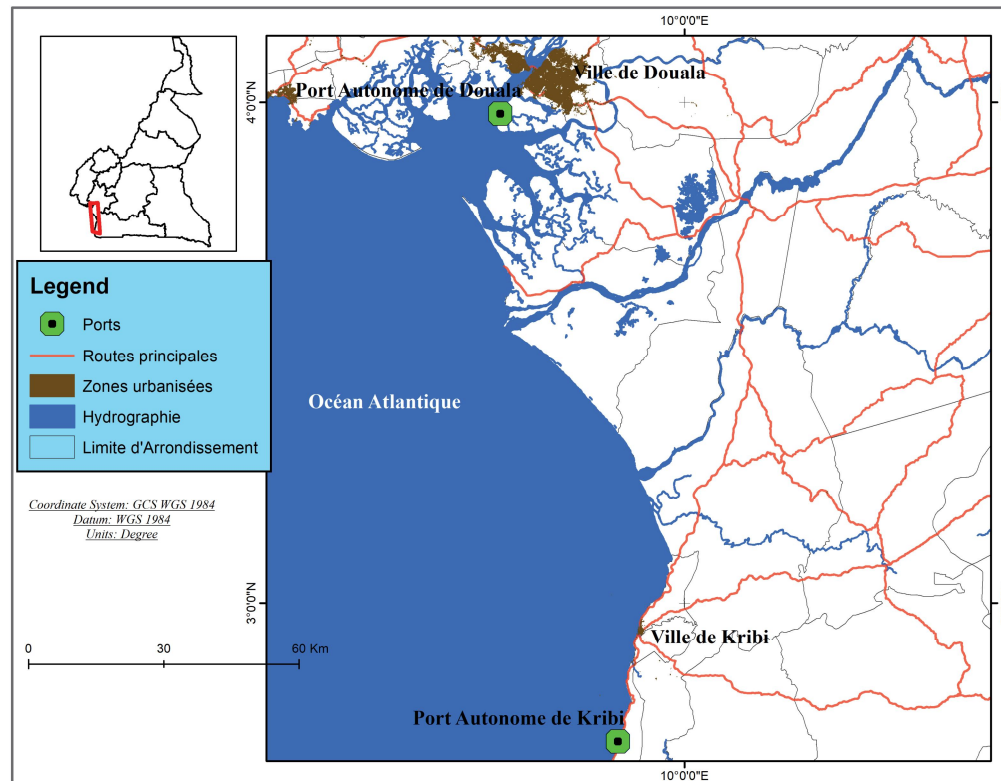
Figure 2 : Localisation de la ville de Kribi



La ville de Douala quant à elle s'étend entre 3°56'50" et 4°6'30" de latitude Nord et 9°37'20" et 9°45'0" de longitude Est. Elle occupe environ 18 000 km² de superficie et une population urbaine de près de 1 907 479 habitants d'après le troisième recensement général de la population (BUCREP, 2005). Cette ville est en même temps la capitale économique du Cameroun, eu égard au tissu industriel important qu'elle dispose. On y trouve aussi le plus grand et

vieux port du Cameroun : le port autonome de Douala (PAD). Cette situation justifie la forte attractivité dont elle fait preuve. En effet, la population de Douala est sans cesse croissante. C'est la raison pour laquelle le paysage urbain de cette ville est sans cesse dynamique. Le phénomène de périurbanisation y est très marqué, avec un front très actif en direction du Nord de la ville (figure 3).

Figure 4: Position des deux villes portuaires de Douala et Kribi.



II- DEMARCHE METHODOLOGIQUE

Ce travail a bénéficié d'une démarche méthodologique intégrant les observations de terrain, les entretiens et l'analyse des images satellites de type Landsat de la ville (des années 1984, 2004, 2016 et 2020), mais aussi Google Earth (années 2013, 2016 et 2019 pour ce qui est de la zone du PAK, et 2013 et 2018 pour le centre urbain de Kribi).

II-1- Les observations de terrain

Les premiers travaux de terrain ont lieu en août 2018 et ont pris en compte toute la bande côtière entre Kribi et Campo. Pendant cette étape, des observations sont faites sur le degré de transformation et d'aménagement de l'environnement. Des levées GPS sont effectuées pour corriger la classification des images, ainsi que les prises de vue. Une

dernière campagne est faite tout récemment en mai 2019, dans le cadre du stage d'un mois effectué à la Mission d'Étude pour l'Aménagement de l'Océan (MEAO). Les observations de terrain portent principalement sur les différents aménagements effectués entre la ville de Kribi et le site du PAK. On est ainsi en face d'une situation d'aménagement impulsée par les activités portuaires, mais totalement planifiée.

II-2- Traitement des images satellites.

La méthode de traitement est celle généralement appliquée en télédétection. Elle va de l'acquisition des images à la production des cartes d'occupation du sol et leur validation sur le terrain. Les images retenues sont celles de 1984, 2004, 2016 et 2020 (tableau 1). Le traitement est fait à l'aide du logiciel Erdas® imagine, version 2014. Des corrections radiométriques sont effectuées sur les images,

notamment celle de 2016 et 2020 (codée sur 16 bits et qui est converti en 8 bits afin de la rendre compatible avec celles de 1984 et 2004). Après assemblage des bandes, une image multi spectrale est obtenue. Celle-ci a donné lieu à une classification avec comme algorithme le maximum de vraisemblance. Par la suite, une visite de terrain est effectuée pour vérifier et valider la classification. Des levés GPS sont effectués et utilisés pour corriger la classification.

Tableau 1: Caractéristiques des images Landsat

Date	Path & Row	Résolution	Radiométrie	Capteurs	Saison de prise de vue
1984-03-02	186 058	30 m	8 bits	TM	Sèche
2004-02-01	LE7 186 058	30 m	8 bits	ETM	Sèche
2016-03-31	LC08 186 058	30/15 m	16 bits	L8	Sèche
2020-03-05	LC08 186 058	30/15 m	16 bits	L8	Sèche

II-3- Entretien avec les responsables du PAK, de la mission pour l'aménagement de l'Océan (MEAO) les autorités portuaires de Douala

L'entretien avec un responsable du PAK a lieu en mai 2019. Pendant la même période, nous avons eu un autre entretien avec un responsable de la cellule de Cartographie de la MEAO (Mr Maboung Jacques) qui est revenu sur les différentes phases de la construction du PAK, ses avancées et ses mérites. Face à la non disponibilité du Directeur du PAD, une fiche d'entretien a été déposée le 10/11/2019, laquelle a été remplie puis retournée.

III- RÉSULTATS

III-1 Le PAK, une réalisation futuriste sur la côte Atlantique camerounaise

Le projet de construction de ce port (qui est à sa phase 2/4) consiste dans le développement du Complexe Industriel-Portuaire de Kribi (CIPK), et comprend la construction du Port en eau profonde de Kribi, l'aménagement et le développement des zones industrielles et logistiques ainsi que la ville nouvelle qui pourrait abriter plus de 100 000 personnes lorsque le port commercial aura atteint sa pleine activité.

Les phases prévues ultérieurement devraient voir se réaliser des opérations importantes, selon un calendrier logiquement dépendant des échéances des opérateurs économiques. Ces projets ont connu des évolutions négatives pour certains d'entre eux, évolutions qui pourraient retarder de manière importante la construction de certains terminaux.

Toutefois, la construction du PAK a bénéficié de certains atouts par rapport à d'autres projets de grandes envergures (encadré 1).

Encadré 1 : Détail sur l'historique de la construction du PAK, son emprise spatiale et ses aménagements connexes

Un projet à une vitesse grand V

Ce projet est réalisé à une vitesse à nulle autre pareil au Cameroun. Quelques dates historiques permettent de mieux comprendre :

- 2005 : Réalisation d'une étude de faisabilité pour l'aménagement d'un port en eau profonde au Sud de Kribi ;
- 2008 : Décision du gouvernement camerounais de réaliser le projet de construction d'un port en eau profonde à Mboro ;
- Décret 2010/323 du 14 octobre 2010 du président de la République signé une année plus tôt, dé-clarrant d'utilité publique une superficie globale de 26 000 ha pour les travaux nécessaires aux aménagements du CIPK ;
- Décret N°0119/PM du 28 novembre 2011, portant création du comité de pilotage du CIPK ;
- 2011 : Signature de la convention de financement pour la construction du Port, Démarrage des travaux ;
- 2014 : Accueil des premiers navires au Port en Eau profonde de Kribi et livraison de la première phase du Port général ;
- 2016 : Création de l'organisme de gestion du Port de Kribi ;
- 22 juin 2017 : Accueil du Medi Lisbon, premier navire commercial accostant au Port de Mboro.

Le PAK : une réalisation à caractère compétitif

Le PAK jouit d'un chenal de standard international. Son tonnage lui confère des valeurs pouvant justifier son rayonnement dans la Sous-Région

- 200 mètres de large
- 600 mètres de zones d'évitage
- 1150 mètres de digue
- 615 mètres de quai
- 276 mètres de terminal polyvalent
- 394 mètres de terminal à conteneurs
- Capacité maximale : navires de 100 000 tonnes

Selon le Directeur du PAK, « le port camerounais de Kribi a bouclé une première année d'exploitation aux performances modestes, avec près de 200 000 conteneurs EVP traités – pour une capacité de 350 000 EVP –, et 358 escales de navires ».

Le PAK et un parterre d'aménagements connexes

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

- Conteneurs sous régional (Cameroun et pays de son hinterland : Tchad, RCA, Nord du Congo, Nord de la RDC), transbordement et redistribution des conteneurs en provenance et à destination des pays de la CEEAC qui compte environ 120 millions d'habitants ;
- Miniers (fer, bauxite, nickel, cobalt, rutile, bois, etc.) ;
- Produits transformés (développement des filières aluminium, bois, fer) ;
- Produits pétroliers, y compris le gaz liquéfié.
- Ces installations portuaires d'une capacité totale de 50 millions de tonnes/an, seront donc consti-tuées :
- À court terme d'un port général à caractère industriel et commercial localisé à Mboro/Lolabé ;
- À plus long terme 20 terminaux spécialisés ;
- Aménagement routier.

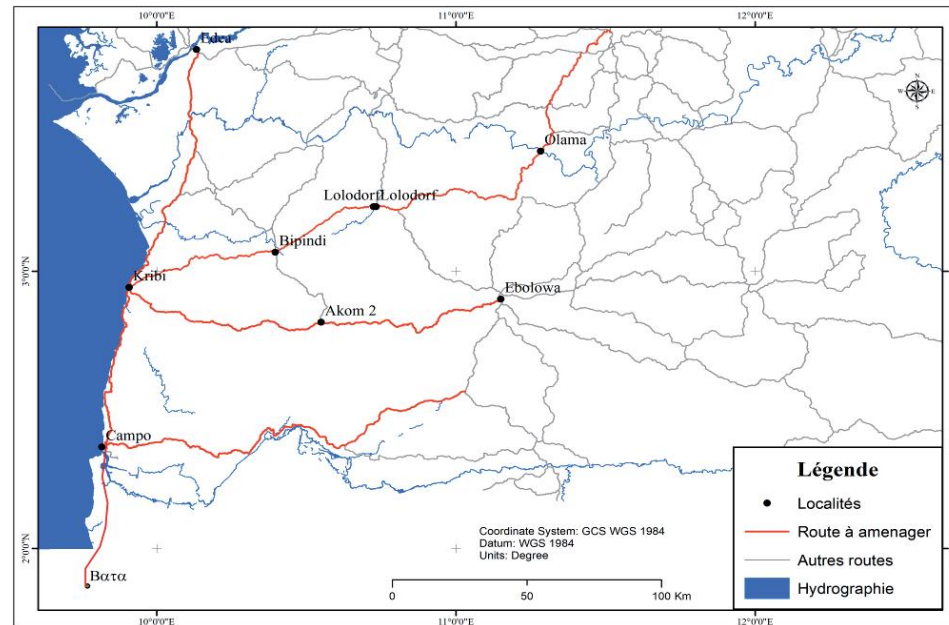
Figure 5 : Vue d'un quai du PAK et d'une autoroute de desserte nouvellement aménagée pour fluidifier le trafic (cliché: PAK, 2015, Tchindjang, 2017).



III-2 Le PAK: un vecteur de désenclavement et d'aménagement du territoire

En association au PAK, il est prévu les routes de désenclavement, les ponts et réhabilitation suivantes par le Ministère des Travaux Publics (MINTP). Il s'agit, de l'autoroute Edéa Kribi (115 km), la route Ebolowa - Akom2 - Kribi (180 km), la route Olama-Lolodorf-Bipindi-Kribi (204 km), la route Kribi - Campo - Bata, (77 km), le pont sur le sur le Ntem (0,5 km) et de la réhabilitation et renforcement de la route Edéa - Kribi (106 km) (figure 6). « Aujourd'hui, nous sommes en train d'achever à 80% le tronçon de l'autoroute entre Kribi et le site du port...la construction de l'autoroute Kribi- Edéa qui va rejoindre l'autoroute qui viendrait de Yaoundé pour Douala... », affirme Patrice Melom, Directeur du PAK, en date du 20/04/2020. Il manque l'autoroute Kribi-Edéa pour laquelle nous ne disposons pas du tracé.

Figure 6 : Routes à aménager.



Le projet de développement du PAK est gigantesque. Son apport pour le développement du Cameroun est incontestable. Il reste à questionner les répercussions de ce projet sur la configuration urbaine de Kribi et sur son environnement.

III-3 Construction du PAK et mutations induites à l'échelle régionale et nationale

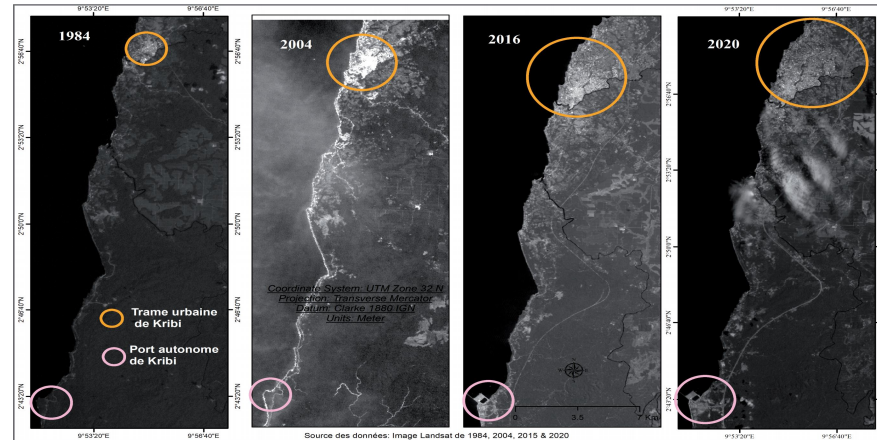
Taxé par certains de géant aux pieds d'argile, le PAK est plutôt venu pallier à des besoins cruciaux. Il va servir à décongestionner le port autonome de Douala qui n'arrivait plus à accueillir les navires d'un certain calibre. Mais le PAK va surtout révolutionner le secteur portuaire camerounais, en lui permettant d'accueillir les grands navires dans un environnement portuaire bénéficiant des facilités et des

commodités qu'offre une côte rocheuse. Celles-ci les gardent une grande profondeur d'eau jusqu'au rivage, contrairement aux côtes meubles/sableuses dont la profondeur est plus faible. Cependant, le PAK bénéficie d'un hinterland presque vide.

III-4 La construction du PAK et les mutations spatiales et environnementales sur la bande côtière kribienne.

Une observation à grande échelle sur base d'images Landsat permet de constater une nette dynamique autour du site du port autonome de Kribi et de son centre urbain (figure 7). On note une extension spatiale de la ville vers ses bordures Nord et Est. Au niveau du PAD, la dégradation forestière induite par son implantation est perceptible.

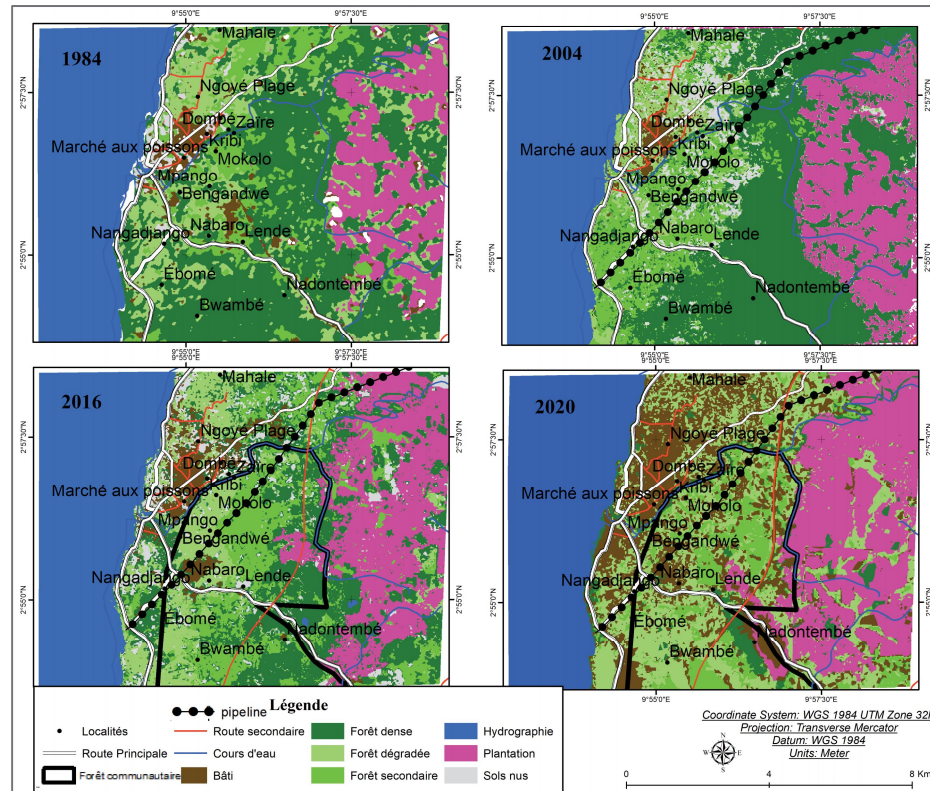
Figure 7: Tendence dégradante du couvert forestier induite par l'urbanisation et l'aménagement portuaire sur le littoral kribien (source : image Landsat 1084 à 2020)



À petite échelle autour de la ville de Kribi, les statistiques issues de la classification des images Landsat, montrent qu'entre 1984 et 2020, l'occupation du sol dans la ville de Kribi a connu une dynamique remarquable. Les activités humaines se sont intensifiées (agriculture, grands projets structurant) au détriment des formes originelles d'occupation du sol. En particulier, l'espace dévolu à l'agro-industrie a considérablement augmenté au détriment de la forêt dense, en direction de la ville, et des grands axes routiers structurant. Même en dehors de ces zones, la forêt a connu une dégradation importante et continue. La création d'une forêt communautaire en 2006 n'a pas du tout enrayeré cette déforestation. Ainsi la

forêt dense est passée de 19 400 ha en 1980 à 11470 ha en 2016 (soit un taux de dégradation de 4,4 %) et a quasiment complètement cédé place à la forêt secondaire et aux plantations en 2020 (figure 8). A proximité du littoral, la déforestation a un impact important jouant un rôle déstabilisant avec la disparition de cette barrière contre l'action érosive de la mer. Ce recul de la forêt se matérialise sur le terrain par la reconversion des terres en d'autres formes d'utilisation. Ainsi les sols nus se sont multipliés entre 1980 et 2020, et représentent en réalité des parcelles de terre aménagées et destinées à accueillir des activités nouvelles. Leur superficie est passée de 478 ha à 1 147 ha.

Figure 8 : Dynamique de l'occupation du sol dans et autour de Kribi, entre 1984 et 2020
(source : traitement des images Landsat).

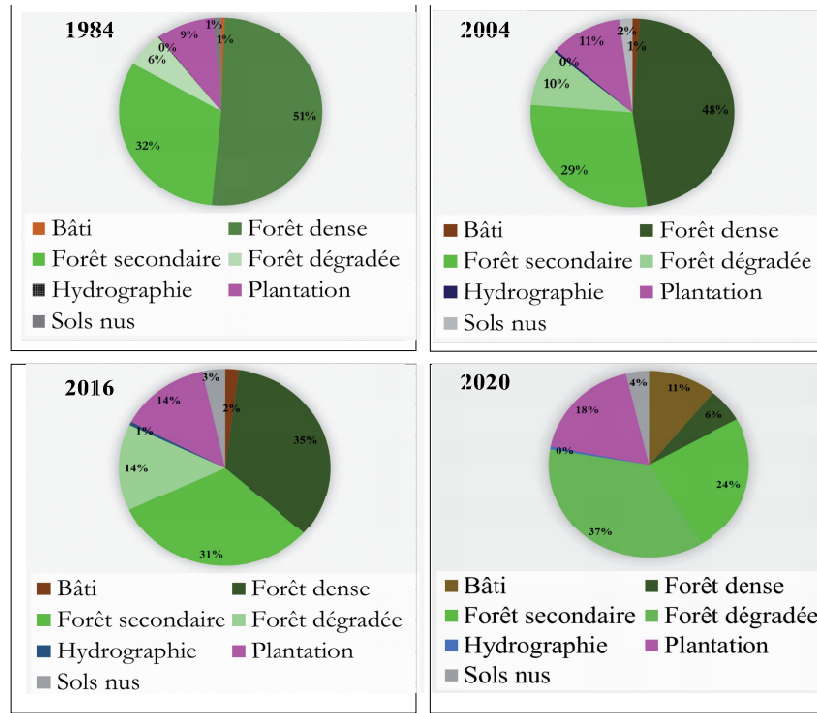


Le pipeline n'apparaît pas sur la figure de 1984 pour la simple raison qu'il a été construit en 2004. La forêt Communautaire⁴⁸ a été créée en 2006 pour limiter l'extension des plantations de HEVECAM.

La visualisation des superficies d'occupation du sol laisse entrevoir cette dynamique (figure 9).

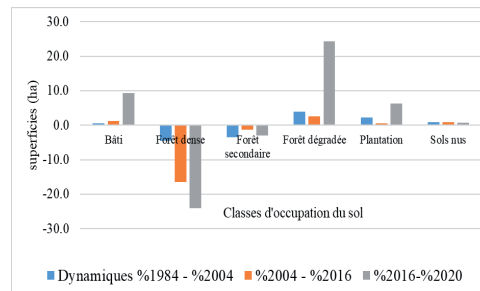
48 Le concept de foresterie communautaire a été évoqué par la FAO en 1978 pour qui, la foresterie communautaire renvoie à toutes les situations dans lesquelles les populations locales sont associées à une activité forestière. Au Cameroun, ce concept a été introduit à la faveur de la nouvelle politique forestière de 1992 avec comme objectifs principaux d'une part la « protection de l'environnement et la conservation des ressources naturelles », et d'autre part la « participation des populations à la conservation et à la gestion des ressources forestières, afin que celles-ci contribuent à élever leur niveau de vie » (Moutoni, 2019).

Figure 9 : Évolution des superficies d'occupation du sol dans et autour de Kribi entre 1980 et 2016 (source: traitement des images Landsat).



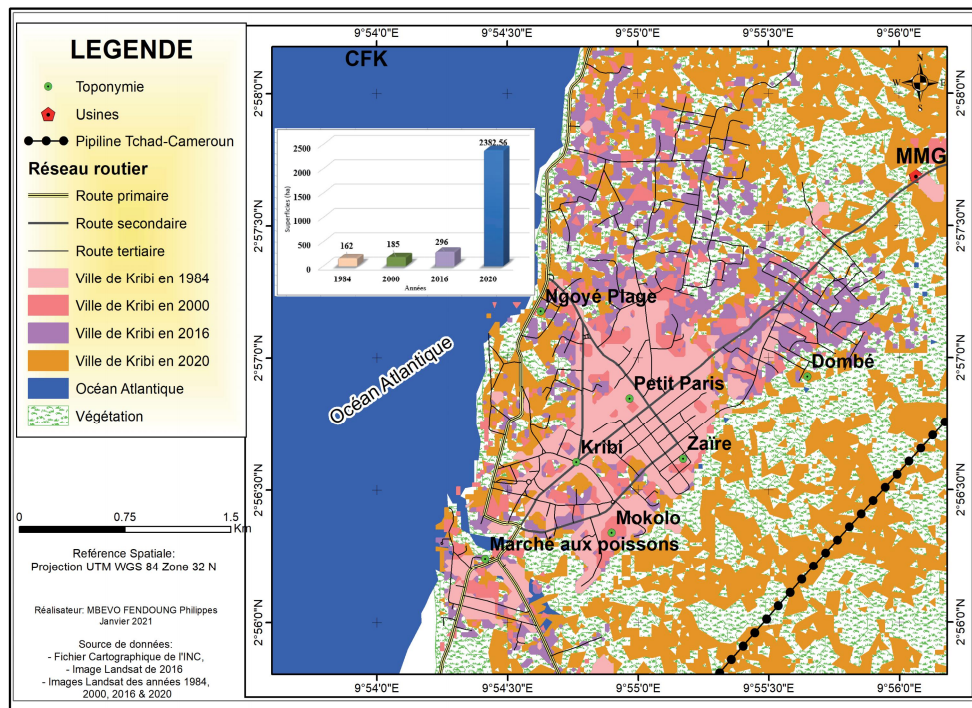
La matrice de transition (figure 10) permet de visualiser l'évolution (progressive ou régressive) des classes d'occupation du sol.

Figure 10 : Matrice de transition des classes d'occupation du sol à Kribi entre 1980 et 2020 (source: traitement des images Landsat).



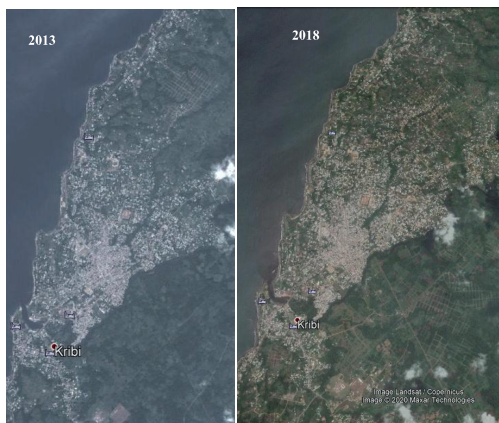
L'interprétation des images Landsat de Kribi laisse aussi voir un espace urbain en pleine dynamique. Entre 1980 et 2020, l'occupation du sol dans la ville de Kribi a connu une évolution remarquable. Son extension s'est d'abord effectués vers le nord et le nord-est dans les zones topographiquement les plus basses avant d'être multidirectionnelle en 2020 vers des zones topographiquement plus hautes. Un zoom sur la trame urbaine permet de constater que sa superficie est passée de 162 ha en 1984 à 2382 ha en 2020 (figure 11). Les activités humaines se sont intensifiées (agro-industrie, grands projets structurants...) au détriment des formes originelles d'occupation du sol.

Figure 11 : Évolution de la trame urbaine de Kribi entre 1984 et 2020 (Source: traitement des images Landsat).



Cette tendance est confirmée par les images Google Earth des années 2013 et 2018 (figure 12)

Figure 12 : Images Google Earth de la ville de Kribi entre 2013 et 2018



Sur l'environnement immédiat du PAK, on note aussi une transformation importante en terme d'occupation du sol, entre 2013 et 2019 (pendant les travaux) (figure 13).

Figure 13 : Images Google Earth du port de Kribi entre 2013 et 2019

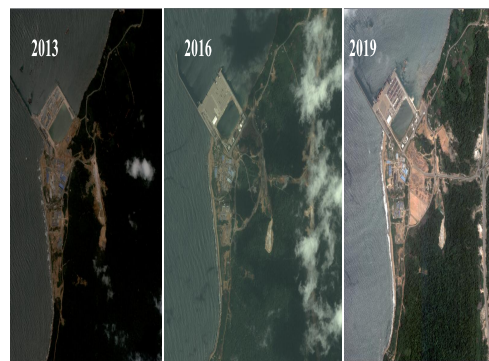
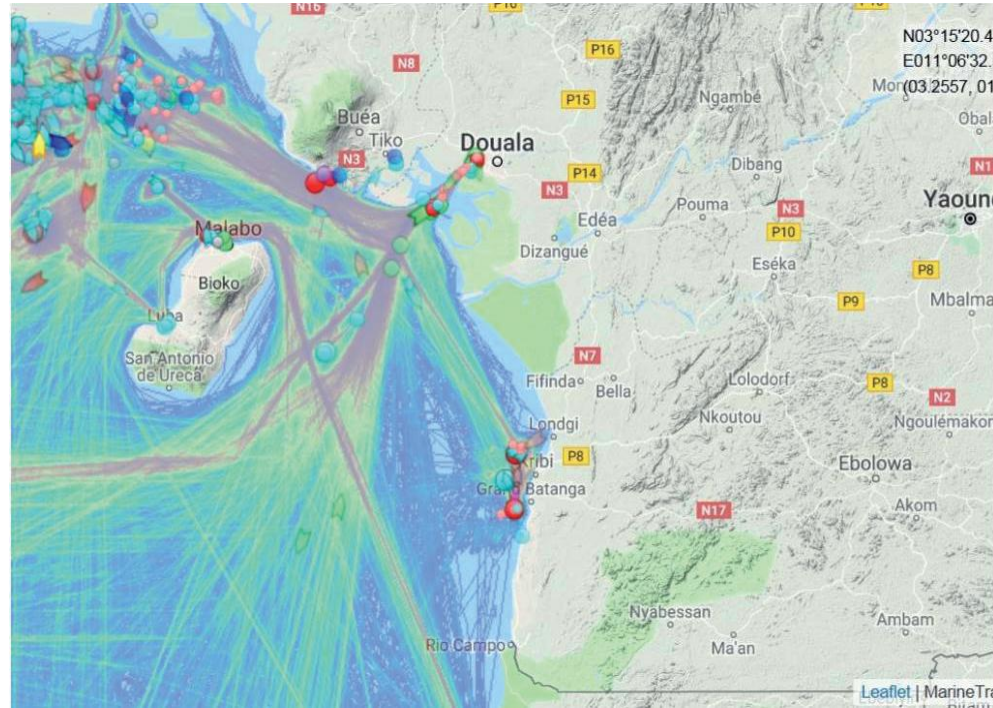


Figure 15 : Canal du PAD et du PAK dans le circuit maritime du Golfe de Guinée



Source: (<https://www.marinetraffic.com/en/ais/home/centerx:9.3/centery:3.8/zoom:8>)

Selon les statistiques de l'Autorité Portuaire Nationale (Essomba et al., 2016), pour ce qui est du trafic marchand, au cours de l'année 2016, le port de Douala a traité un trafic de 11 122 781 tonnes de marchandises contre 11 302 101 tonnes pour l'exercice 2015, soit une baisse de 1,59%. En 2019, le PAD a rebondi, en enregistrant officiellement 12 859 807 tonnes de marchandises transportées par 3361 navires dont 75% à l'importation et 25% à l'exportation, assurant ainsi près de 95% du trafic national (MINEPAT, 2019). Il se projette sur 20 million de tonnes de marchandises à l'horizon 2030 (journalducameroun.com, édition du 15/10/2020). Ces statistiques sont largement supérieures à celles du PAK, mais pourraient évoluer vers la baisse, avec l'ouverture du PAK qui présente un grand potentiel. En effet, en date du 22/02/2020, un peu plus de 8,5 million de tonnes de marchandises ont été traitées sur ses deux terminaux (conteneurs et polyvalent) (Le Jour, 21 avril 2020). Ceci nous emmène à analyser les faiblesses du PAD.

Les faiblesses du port autonome de Douala (PAD)

La construction du port autonome de Kribi (PAK) est-elle venue mettre en minorité le PAD? En effet, bien avant la mise en service du PAK, le PAD présentait déjà une certaine vulnérabilité naturelle et structurelle liée à sa localisation dans un environnement estuarien, ou le problème d'ensablement de son chenal d'accès se pose avec acuité. Douala n'est pas un port en eau profonde comme celui de Kribi: les navires (1 300 par an d'une jauge brute de 15 000 t) y accèdent en empruntant un chenal de 24 km et de 6,5 m de profondeur qu'il faut constamment entretenir. Sa principale faiblesse c'est donc la profondeur de son chenal soumis aux opérations de dragage très onéreuse⁴⁹ pour le PAD. Il y a également sa faible capacité portuaire (7 m de tirant d'eau, 11 million de tonnes de capacité de stockage), les délais de passage des conteneurs élevés. En outre, le temps d'immobilisation excessif des navires, les retards dus à la gestion portuaire et la

⁴⁹ Selon le journal *Le Jour* n° 2958 DU 25/06/2019 l'acquisition par le PAD de 02 dragues devrait permettre d'économiser cinq (5) milliards de FCFA par an

durée de séjour des conteneurs au port font grimper les coûts de transport, et compromettent par conséquent la compétitivité du port (MINEPAT, 2019). Par exemple, les trafics du Tchad transitant par le Port de Douala ont considérablement baissé. En 2009, ils s'élevaient à plus de 501 642 tonnes, soit 60,9% (Mbongo, 2012). Ils passent à 630 587 tonnes en 2014 puis 360 105 tonnes en 2016. Soit une baisse relative de 48% (PAD, 2016). Ce pays limitrophe aurait une préférence pour le port autonome en eau profonde de Kribi, où il représente actuellement plus de 68% des marchandises, dans les transits import du port (INVESTIR AU CAMEROUN, 2020). Le projet pétrolier de Doba au Tchad aurait influencé ce choix (Ndjambou, 2005).

III-7 Le positionnement géostratégique du PAK dans le golfe de Guinée.

Le PAK se positionne aujourd'hui comme une plateforme logistique sûre et sécurisée au service des économies dans le Golfe de Guinée.

En effet, grâce à ses infrastructures de premier ordre, dont des quais fondés à -16 mètres de profondeur, le port de Kribi est capable d'accueillir des navires d'une envergure inédite en Afrique occidentale et centrale, pouvant atteindre 400 mètres et emporter quelques 100 000 tonnes de produits. Il dispose en outre d'outils modernes et performants, notamment en matière d'aide à la navigation, et de manutention. Conformément au cadre législatif et réglementaire portuaire national, le PAK a recruté des opérateurs privés à la réputation et à l'expertise reconnues à l'international, afin d'assurer la qualité des prestations rendues. La combinaison de la qualité des infrastructures et du savoir-faire des opérateurs retenus, devrait ainsi garantir aux navires et aux marchandises transitant en son cœur, un service aux meilleurs standards internationaux. D'ailleurs, certains grands bateaux en direction de la Guinée Équatoriale accostent à Kribi. En plus des atouts sus-évoqués, la position centrale du Port de Kribi dans le Golfe de Guinée lui permet de capter les flux de trafics en provenance et en direction des pays sans littoral. Les autorités camerounaises bien conscientes de l'environnement compétitif qui singularise la côte ouest africaine ont procédé à des réformes fiscales, juridiques, tarifaires et douanières afin de créer un environnement propice au

développement des trafics de transit et de transbordement. Cette initiative justifie le foisonnement des investisseurs privés actuels.

Les investisseurs privés

Le PAK a bénéficié du soutien de nombreux investisseurs privés. La part des investissements privés dans la finalisation de la première phase de construction, relève l'Africa CEO Forum dans l'édition 2020 de son rapport, a atteint « 0,5 milliards de dollars, soit près de 276,140 milliards de FCFA. Le Port de Kribi rentre ainsi dans le Top 10 des plus gros investissements privés mobilisés dans le développement portuaire en Afrique, qui le place au 6^e rang, même pied d'égalité que les ports de Djibouti, Lomé et Owendo ». Kribi se classe devant Pointe-Noire et Freetown. Ces investissements représentent 13 fois plus que ce qui avait été fait au cours de la période 1990-2004 (PAK, 2020). La Chine (à travers la Eximbank of China) apparaît comme le principal investisseur du PAK. De plus, le PAK paraissant comme la plaque tournante de toute l'Afrique centrale, l'Union européenne s'est engagée à financer trois axes routiers, pour fluidifier les échanges dans la perspective de la dynamique économique qui découlera de l'exploitation pétrolière au Tchad (Economia, 2001).

Les acteurs impliqués dans l'exploitation du PAK

À côté de ces acteurs, il y a d'autres qui interviennent dans l'exploitation du PAK. Au niveau local, il y les acteurs comme le Kribi Port Multiple Operators (KPMO) qui jouit d'une expérience et d'une expertise avérées dans le domaine de la logistique. Il représente environ 70 % du volume de marchandises traitées au terminal polyvalent du PAK, depuis 2013⁵⁰. Il s'agit des opérateurs comme le groupe français Bolloré, danois APM Terminals (filiale de l'armateur Maersk) ou encore l'italo-suisse Mediterranean Shipping Company (MSC, via Terminal Investment Limited, TIL); ils font parti des exploitants étrangers cherchant à conquérir une position régionale de choix au PAK et dans d'autres ports de la sous-région (Jeune Afrique, 2017). L'essentiel des pays couverts à l'étranger sont ainsi l'Italie, la Chine, le Vietnam, le Etats-Unis, la France, les Pays-Bas, l'Allemagne, la Turquie et l'Afrique du Sud (Cameroon-Info.Net, 1 Déc. 2020). En effet, en 2015, un consortium constitué des groupes français CMA CGM et Bolloré et du chinois China Harbor

⁵⁰ <http://www.pak.cm/fr/content/kpmo>

Engineering Company (CHEC) a remporté la concession du nouveau port en eau profonde de Kribi pour une durée de 25 ans. Ces statistiques restent encore faibles par rapport à celles du PAD, mais montrent l'intérêt international pour une installation portuaire qui a pris le départ seulement en mars 2018. Il faut également relever que la desserte du littoral camerounais par des navires de grande capacité bouleversera le marché du fret maritime à destination et en provenance de l'arrière-pays. Ainsi, les opérateurs économiques devraient bénéficier d'une baisse des coûts de transport et d'un accès direct à de nouvelles destinations. Cette montée du PAK ne va pas laisser indifférent le PAD.

III-5- Réaction du port autonome de Douala (PAD) Face à cette montée en puissance du PAK, le PAD fait des réajustements internes et externes.

L'acquisition des dragueurs et l'enlèvement des épaves de navires et aménagement de nouveaux quais

La première réaction du PAD fut l'acquisition d'un dragueur en juillet 2019, ce qui fait penser que les opérations de dragage vont désormais se multiplier pour la prospérité du port. Rappelons-le, la situation estuarienne du PAD fait en sorte que son chenal est constamment victime d'envasement, eu égard la forte charge sédimentaire des cours d'eaux qui convergent vers l'estuaire du Wouri. Par ailleurs, une action d'enlèvement des vieux navires a été lancée. Cette opération a permis d'étendre la superficie du PAD. « Ces engins nautiques déclarés épaves, selon la réglementation en vigueur, ont été abandonnées pour plusieurs raisons. Certains avaient atteint leur limite de fonctionnalité, certains ont coulé suite à des accidents, quand d'autres se sont retrouvés là en raison de la faillite déclarée de leurs propriétaires. » affirme le Directeur Général Adjoint (DGA PAD). De même, un nouveau quai est en cours d'aménagement à Bonabéri (sur la rive Est du Wouri), pour accroître la capacité d'accueil du port ainsi que sa compétitivité et pour fluidifier et accélérer le temps entre l'embarquement et le débarquement des marchandises.

La lutte contre la corruption en interne

Le Directeur du PAD a lancé une campagne de lutte contre la corruption. Cette pratique consistait à exiger des pots de vin aux navires en transit au PAD. Selon Cyrus Ngo'o (Directeur du PAD), « ces dérives

sérieuses, notoires et inadmissibles, dont la persistance est de nature à déteindre négativement l'image de notre pays, pourraient compromettre les efforts du gouvernement visant à consolider et accroître l'attractivité et la compétitivité de notre place portuaire ».

La signature des accords de coopération avec certains grands ports d'Europe

En 2019, le port autonome de Douala a signé un accord de coopération avec le port autonome de Liège en Belgique. Cet accord permettra d'ouvrir pour le port de Douala, de nouvelles perspectives et de nouveaux marchés. De même, le port autonome de Douala signé un accord de partenariat avec le Port d'Anvers le 07 mars 2018⁵¹. Le protocole d'accord a été signé d'un côté par Cyrus Ngo'o, Directeur Général du Port Autonome de Douala, et de l'autre par Marc Van Peel et Kristof Waterschoot, dirigeants des sociétés APEC et PAI, deux filiales du Port d'Anvers chargées, la première de la formation des professionnels du transport maritime, et la seconde de fournir du conseil dans les ports étrangers.

Une quête de la certification

Le PAD cherche aussi à certifier son système de gestion suivant la norme ISO 9001. La certification du Port de Douala à la norme ISO 9001 constituerait un atout supplémentaire considérable. Elle donnerait un avantage certain au PAD par rapport aux ports de la zone CEMAC et une bonne place au classement des ports africains membres de cette organisation internationale à l'instar des ports de Dakar et d'Abidjan (Aniyao et al., 2019). Cette certification mettrait en confiance les partenaires internationaux.

CONCLUSION

Il était question d'examiner les différentes mutations induites par la construction du PAK et leurs répercussions sur la dynamique spatiale et sociodémographique in situ, et sur la restructuration du Port Autonome de Douala. Toute analyse faite, il se trouve que le CIPK a engendré de fortes mutations sur son environnement immédiat, la ville de Kribi et a entraîné une redynamisation du Port Autonome de Douala. La forêt dense par exemple a connu un net recul pendant la période observée. Le PAK est dans sa phase 2/4 et présente déjà un caractère suffisamment compétitif par rapport au PAD et certains ports du Golfe de

⁵¹ https://www.lantenne.com/Accord-de-cooperation-entre-les-ports-d-Anvers-et-de-Douala_a41656.html

Guinée comme Abidjan, Lomé et Cotonou. Cette installation portuaire en eau profonde bénéficie des acteurs internationaux majeurs, intervenant dans son aménagement (infrastructures portuaires) et dans la logistique. Il participe à assoir la notoriété géostratégique du Cameroun dans la sous-région et à accroître son économie. Face à cette mouvance, le PAD, qui semble amorcer une pente descendante, tente de se réajuster en acquérant de nouveaux dragueurs, en aménageant de nouveaux quais et en luttant contre la corruption.

Toutefois, le recours aux capitaux et aux acteurs étrangers pour gérer le PAK et plus généralement, les ports africains constitue une entorse. La plupart des États africains font encore dans la sous-traitance. S'intéressant au cas du PAK par exemple, après de forts investissements du partenaire chinois et du gouvernement camerounais, c'est le groupe Bolloré qui s'est imposé, au point d'obtenir au forceps la gestion du terminal à conteneurs. Somme toute, les compétitivités portuaires, qu'elles soient internes ou externes, articulent des enjeux géostratégiques, économiques et environnementaux à pendre en compte pour un développement portuaire responsables et soutenable en Afrique et au Cameroun en particulier.

BIBLIOGRAPHIE

Aniyao, (T), Aké Aké, (B.P), & Kablan N'GUESSAN, (H.J), 2019, L'impact des certifications sur le trafic de transit: le cas d'Abidjan. In Tchindjang, (M), Steck, (B), et Bopda, (A), 2019, « Construire la ville portuaire de demain en Afrique Atlantique ». Edition EMS. Pp 104-116

Bahuchet S., 2010, L'invention des Pygmées. Cahiers d'études africaines, École des Hautes Études en Sciences Sociales, 1993, 33 (1), pp.153- 181. <https://www.jstor.org/stable/4392434?seq=1>

Bopda, (E), 2014, « Comment concilier un projet de complexe industrialo-portuaire et le développement social intégral ? », 14ème Conférence mondiale villes et ports à Durban, du 3 au 8 novembre 2014, 12 p ;

BUCREP, 2005. Troisième recensement général de la population : Rapport de présentation des résultats définitifs. Edition MINEPAD. 65p

Cameroun-Info.Net, (1 Dec. 2020). Cameroun - Performances : Le port Autonome de Kribi a traité 8,5 millions de tonnes de marchandises en 2019. En ligne, consulté le 01/12/2020. URL : <http://www.cameroun-info.net/article/cameroun-performances-le-port-autonome-de-kribi-a-traite-85-millions-de-tonnes-de-369888.html>

CUK, 2013, Plan directeur de l'urbanisation de la ville de Kribi. Ministère de l'habitat et du développement urbain (MINHDU), Cameroun, CUK, 101p.

CUK, 2015, Rapport sur l'Élaboration du plan d'occupation du sol de la commune de Kribi I. 275p.

Djambou, L. (2005). La dynamique de l'arrière-pays international des ports camerounais : l'impact du projet pétrolier de Doba sur le port de Kribi. L'Espace géographique, tome 34(2), 134-145. <https://doi.org/10.3917/eg.342.0134>

Economia, (2001). n° 8, juin, p. 33-34.- (2002). n° 20, juin, p. 46-51.

Essomba S.P., Oben Eta & Mfoumou T., (2016). Le secteur portuaire en chiffre. Rapport de l'autorité portuaire nationale. En ligne consulté le 18/12/2020. URL : http://www.apn.cm/wp-content/uploads/2020/04/Cahier-Statistiques-Portuaires_compressed.pdf

Etoga, (M.H), Dénamsékété, (A), 2019, Tourisme durable, mnémonique et valorisation des espaces atlantiques africains du Cameroun au Sénégal. In Tchindjang, (M), Steck, (B), & Bouopda, (A), 2019, Construire la ville portuaire de demain en Afrique Atlantique. Edition EMS. Pp 239-271.

Fomben, (M), 2019, Description du littoral camerounais et des mobiles de la pénétration européenne sur les côtes kribiennes : entre exploration, évangélisation et commercialisation. In Tchindjang, M, Steck, B. & Bopda, A. (Dir).

Investir au Cameroun, (2020). Avec 68% des marchandises, le Tchad domine le transit import au port en eau profonde de Kribi au Cameroun. En ligne, consulté le 17/12/2020. URL : <https://www.investirau-cameroun.com/gestion-publique/2901-13954-avec-68-des-marchandises-le-tchad-domine-le-transit-import-au-port-en-eau-profonde-de-kribi-au-cameroun>

Jeune Afrique, (2017). De Conakry à Kribi, les ports africains se livrent une bataille acharnée. 11 septembre 2017. En ligne, consulté le 01/12/2020. URL :