

Déterminants de l'acceptabilité sociale des projets routiers au Burkina Faso : Cas du projet de prolongement de la sortie Nord de Ouagadougou

Urbain Gnouregma YAMEOGO¹,
Euphrasie Laurence Wênkuùni BARRO¹,
Innocent Sibiri YAMEOGO^{2*}

Résumé

L'acceptabilité des projets routiers n'est pas toujours évidente pour les populations du Burkina Faso. L'objectif principal est d'analyser les facteurs déterminants l'acceptabilité sociale dans le cadre de la mise en œuvre des projets routiers. La présente étude a été conduite de décembre 2023 à janvier 2024 dans les communes de Ouagadougou, de Sourgoubila et de Pabré. La taille de l'échantillon a été déterminée suivant la méthode de l'échantillonnage aléatoire stratifié. Un questionnaire a été administré lors d'entretiens individuels dans la zone d'étude. Au total, 120 personnes ont été interrogées. Les données ont été analysées avec le logiciel XLSTAT version 2023. Les résultats indiquent que 75% des enquêtés ont été informés de la mise en œuvre du projet. Les individus bien informés (10%) à très bien informés (5%) sont plus favorables à la mise en œuvre du projet. En revanche, ceux n'étant pas informés (25%) sont moins favorables à sa mise en œuvre. Les résultats montrent également que les individus ayant un niveau de participation plus élevé au projet sont plus favorables à sa mise en œuvre à l'inverse de ceux étant faiblement impliqués. Aussi, les impacts négatifs potentiels du projet, qu'ils soient environnementaux ou sociaux, ne semblent pas influencer directement la perception des populations locales. Ces résultats soulignent l'importance d'une bonne communication dans la réalisation des projets routiers. Cela pourrait fournir de nouvelles perspectives sur la manière d'optimiser la planification et la mise en œuvre de ces projets dans le futur au Burkina Faso.

Mots-clés : Facteurs déterminants, participation, perception, projets routiers.

Assessment of the Social Acceptability of Road Projects in Burkina Faso: The Case of the Ouagadougou North Exit Extension Project

¹ Université Aube Nouvelle, Ouagadougou, Burkina Faso

² Université Joseph Ki-Zerbo, Ouagadougou, Burkina Faso

***Auteur correspondant** : Innocent Sibiri YAMEOGO, Tel: 71829618, Email : centinny@gmail.com. ORCID : 0009-0003-5386-171X

DOI : <https://doi.org/10.64707/revstlsh.v41i2.1876>

Abstract

The accessibility of road projects is not always easy for the population of Burkina Faso. This study was conducted from December 2023 to January 2024 in the municipalities of Ouagadougou, Sourgoubila, and Pabré. The main objective was to analyze the factors determining social acceptability in the context of road project implementation. The sample size was determined using the stratified random sampling method. A questionnaire was administered during individual interviews in the study area. A total of 120 people were interviewed. The data were analyzed using XLSTAT software version 2023. The results indicate that 75% of respondents were informed of the project's implementation. Well-informed (10%) to very well-informed (5%) individuals are more supportive of project implementation. In contrast, those who are uninformed (25%) are less supportive of its implementation. The results also show that individuals with a higher level of project participation are more supportive of its implementation, unlike those with low levels of involvement. Furthermore, the potential negative impacts of the project, whether environmental or social, do not appear to directly influence the perceptions of local populations. These results highlight the importance of good communication in the implementation of road projects. This could provide new insights into how to optimize the planning and implementation of these projects in the future in Burkina Faso.

Keywords: Determining factors, participation, perception, road projects.

Introduction

L'intégration croissante des préoccupations environnementales et sociales dans la planification des projets est désormais un impératif incontournable pour assurer un développement durable, respectueux des communautés locales et de l'environnement (Bolivar, 2008). Cette démarche vise à répondre aux défis actuels de la gestion des ressources naturelles et de la préservation de la biodiversité, tout en prenant en compte les enjeux sociaux afin d'assurer que les projets profitent réellement aux populations concernées (Bolivar, 2008 ; Kaba, 2020). Dans ce contexte, la prise en compte de ces dimensions devient importante dans le cadre des projets d'infrastructure (Steck, 2012). Elle est particulièrement cruciale dans le cadre des projets routiers, qui sont importants pour le maintien de la continuité territoriale, le développement économique et l'amélioration des conditions de vie des populations affectées (Hautefeuille, 2014). Ces projets, en facilitant l'accès aux services et en reliant les zones rurales aux centres urbains, contribuent de manière significative à la croissance du pays. Cependant, bien qu'ils apportent des bénéfices économiques considérables, leur mise en œuvre est souvent confrontée à de nombreux défis (N'Diaye, 2018).

En effet, si les projets routiers sont des instruments puissants de développement, ils peuvent également générer des résistances au sein

des populations affectées, particulièrement lorsque les impacts environnementaux et socio-économiques sont perçus négativement (Bourgeois et al., 2005 ; Neto, 2021). Les résistances observées au sein des populations affectées découlent souvent des préoccupations autour des impacts négatifs qu'ils engendrent, tels que la dégradation des écosystèmes, les perturbations des modes de vie traditionnels, de l'économie locale, ou encore leurs effets sur la santé (Bédard, 2012 ; Roy, 2018). Ces préoccupations sont souvent exacerbées par une mauvaise communication et une gestion inadéquate des impacts négatifs. Lorsque ces résistances ne sont pas prises en compte de manière proactive, elles peuvent entraîner des retards significatifs dans l'exécution des projets, des coûts supplémentaires, et une réduction des bénéfices socio-économiques escomptés pour toutes les parties prenantes (Fortin et Fournis, 2014 ; Baba et Rauflet, 2015).

Dans ce contexte, l'acceptabilité sociale d'un projet, qui se définit comme la mesure dans laquelle il s'intègre harmonieusement dans le tissu social des communautés touchées, joue un rôle essentiel (Caron-Malenfant et Conraud, 2009). Cette acceptabilité repose sur plusieurs facteurs notamment la gestion de la participation des populations affectées et l'atténuation des impacts négatifs (Lucas et al., 2021). Ainsi, pour maximiser les bénéfices et minimiser les résistances, il est crucial de comprendre les éléments déterminants qui influencent l'acceptabilité sociale des projets routiers.

C'est dans ce cadre que la présente étude vise à analyser les facteurs qui influencent l'acceptabilité sociale du projet de prolongement de la sortie Nord de Ouagadougou (Route Nationale n°02 - RN2). Elle s'inscrit dans une démarche de compréhension des dynamiques sociales autour des projets routiers, afin de favoriser leur intégration harmonieuse au sein des communautés locales.

1. Méthodologie

1.1. Présentation de la zone d'étude

La présente étude a été conduite à Ouagadougou au Burkina Faso, plus précisément sur l'axe Ouagadougou-Ouahigouya, traversant plusieurs arrondissements de la ville de Ouagadougou. Il s'étend entre les coordonnées géographiques 12°23'18" N et 1°34'8" O jusqu'à 12°27'19" N et 1°40'59" O. La zone d'étude comprend les secteurs n°15 (Kilwin) et n°16 (Tampouy) de l'arrondissement n°3, les secteurs n°35 (Bassinko) et n°36 (Bissighin) de l'arrondissement n°8, ainsi que le secteur n°37 (Yagma et Marcoussis) de l'arrondissement n°9 de la ville

de Ouagadougou. Elle inclut également les communes rurales de Pabré et Sourgoubila, qui sont touchées par les travaux. Cette zone a été choisie en raison de l'accessibilité des sites, de l'ampleur des impacts prévus, de la diversité socio-économique et de la densité de la population concernée par la collecte de données.

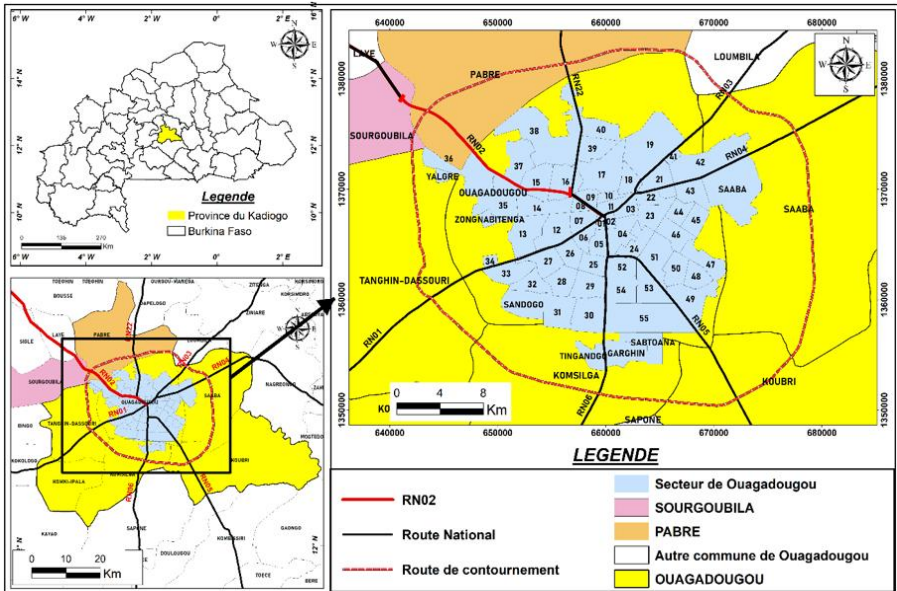


Figure 1 : Localisation de la zone d'étude

1.2. Approche méthodologique

1.2.1. Méthode d'échantillonnage et taille de la population

Un échantillonnage aléatoire stratifié a été utilisé pour garantir la représentativité des différents groupes sociaux affectés par le projet (Ajar *et al.*, 1983 ; Zerouti, 2019). La taille de l'échantillon à interroger a été déterminée en utilisant la formule de Swartz ci-dessous (Soumahoro *et al.*, 2018 ; Maitre, 2021).

$$n = \frac{t^2 * p * (1 - p)}{1 + \frac{t^2 * p * (1 - p)}{N * i^2}}$$

Avec n : la taille de l'échantillon ; t : l'écart fixe ; p : Ecart type, i : la marge d'erreur ; N : la taille totale de la population. Dans la présente

recherche on a $t = 1,75$ pour une marge de confiance de 92 % ; $p = 0,5$, $i = 8\%$; $N = 347577$.

$$n = \frac{\frac{1,75 * 1,75 * 0,5 * 0,5}{0,08 * 0,08}}{1 + \frac{1,75 * 1,75 * 0,5 * 0,5}{347577 * 0,08 * 0,08}}$$

$n = 119,58$ soit environ 120 personnes

La taille de l'échantillon obtenue par le calcul est de 120 personnes. Pour plus d'implication du genre dans les projets routiers, 60 hommes et 60 femmes ont été enquêtés.

1.2.2. Méthode de collecte des données

Les données ont été collectées dans un rayon de 150 m de part et d'autre du tronçon actuel de la RN°02 à l'aide d'un questionnaire. Le questionnaire a été administré en entretien individuels. Ce type d'entretien permet d'assurer une compréhension précise des questions par les participants et de recueillir des réponses détaillées (Gumuchian et Marois, 2000 ; Caumont et Réthoré, 2023).

1.2.3. Analyse des données

Les données récoltées ont été saisies et regroupées à l'aide du tableur Microsoft Excel 2023 et analysées avec le logiciel xlstat 2023. Un test de corrélation de khi-deux a été utilisé dans un premier temps. Le principe d'interprétation des résultats du test de khi-deux est le suivant : une relation d'influence ou de dépendance entre les deux variables testées est indiquée lorsque leur niveau de signification alpha (α) est inférieur à 0,05 (Carricano et Poujol, 2009). Une Analyse de correspondance Multiple (ACM) a été ensuite réalisée pour connaître les relations entre les modalités de chaque variable clé (Renisio et Sinthon, 2014).

2. Résultats

2.1. Caractéristiques socio-démographiques de la population : Age et niveaux d'instruction de la population

Le graphique 2 présente la répartition des enquêtés par tranche d'âge. Les résultats montrent que 26,40% de la population ont entre 15 et 24 ans, 51,60% ont entre 25 et 34 ans ; 33,60% ont entre 35 et 44 ans ; 19,20% ont entre 45 et 54 ans et 13,20% ont plus de 54 ans.

Dans la figure 3 on note que la majorité des enquêtés ont été instruits. En effet 36,67% ont un niveau d'éducation primaire. De plus 20% ont été jusqu'au secondaire et 16,67% sont allés à l'université. Seul 23,33% de la population est non alphabétisé.

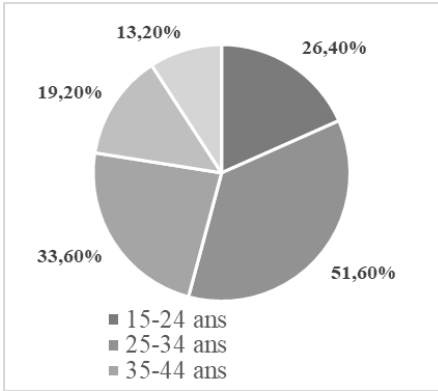


Figure 2 : Tranche d'âge de la population

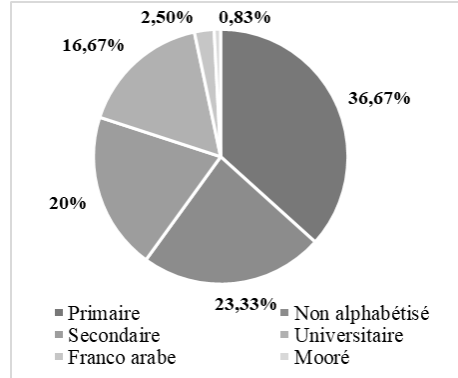


Figure 3 : Niveau d'instruction de la population

2.2. Gestion de la communication

2.2.1. Canaux de communication utilisés

Les principaux canaux de diffusion utilisés pour la communication de la mise en œuvre du projet sont le bouche-à-oreille (60,83%), la radio (8,33%), la consultation publique (7,50%) et la télévision (5,83%) (figure 5).

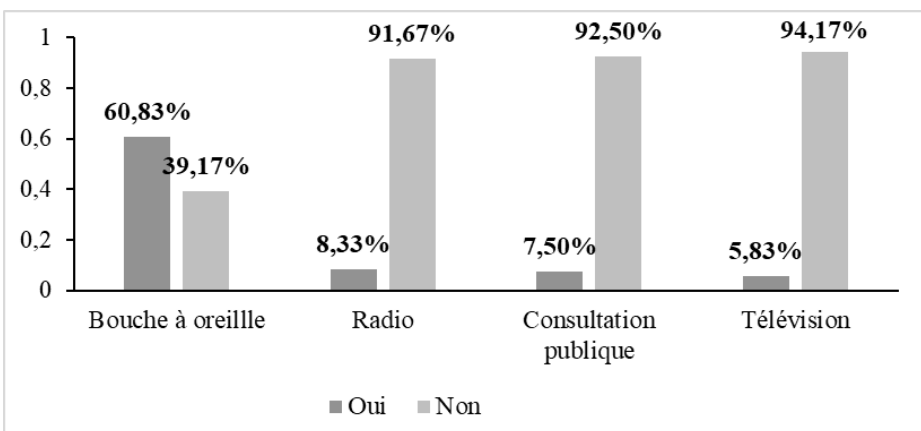


Figure 5 : Canaux de communication utilisés

2.2.2. Niveau d'information

Les résultats de la figure 6 montrent que 60% des personnes interrogées ont un niveau d'information moyen sur le projet. 10% sont considérés comme bien informés. Seulement 5% sont très bien informés ; 25% des participants ont déclaré n'avoir jamais entendu parler de la mise en œuvre du projet.

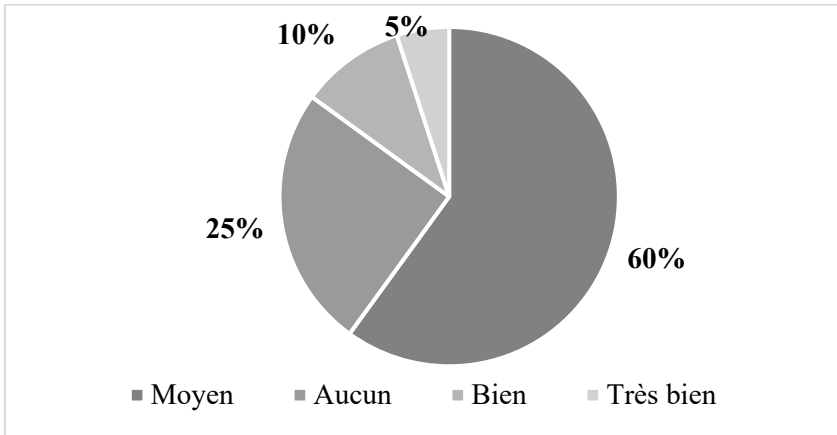


Figure 6 : Niveau d'information sur le projet

2.2.3. Niveau de participation

Le niveau de participation au projet sur l'échelle d'Arstein est globalement bas avec une grande proportion d'enquêtés participant à l'échelon de l'information de 69,17%. Un pourcentage de 10% adopte une position neutre. Seuls 5,83% des participants ont été consultés (figure 7).

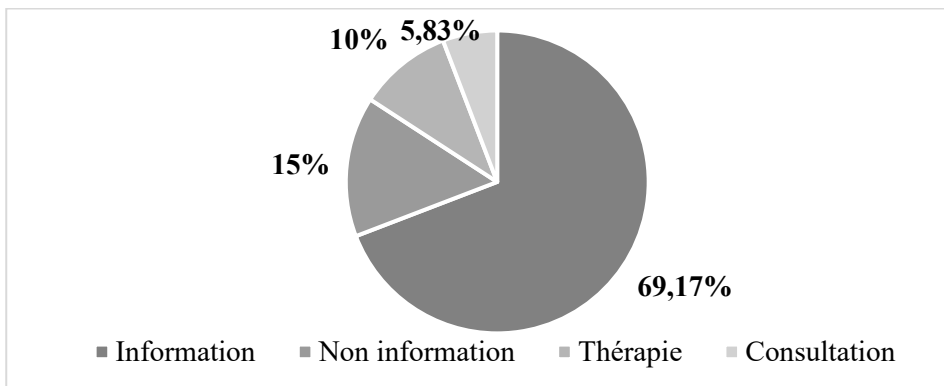


Figure 7 : Niveau de participation

2.2.4. Relation entre le niveau d'information et la perception sur le projet

Le tableau I montre les résultats du test de khi-deux entre le niveau d'information et la perception de la population. Les résultats du tableau indiquent que pour un seuil de signification de $\alpha = 0,05$ la valeur de signification est du khi-deux est de $p=0,067$. Étant donné que la valeur de signification est supérieure au seuil α , cela signifie que l'association entre les deux variables n'est pas statistiquement significative. Il n'y a pas assez de preuves pour établir une relation fiable entre les variables étudiées.

Tableau I : Test de khi-deux entre le niveau d'information et la perception

	Valeur	ddl	Signification asymptotique (bilatérale)
khi-deux de Pearson	11,769 ^a	6	0,067
Rapport de vraisemblance	11,471	6	0,075
N d'observations valides	120		

a. 7 cellules (58,3%) ont un effectif théorique inférieur à 5. L'effectif théorique minimum est de 0,40

2.2.5. Analyse de correspondance multiple

Dans la figure 8, l'ACM des variables bouche à oreille, télévision, radio, consultation publique, crieur public et perception sur le projet, la variable réception de l'information a été utilisé en variable supplémentaire. Les résultats indiquent que les individus du groupe 1 bien et très bien informés, notamment ceux ayant reçu l'information lors de la consultation publique son favorable au projet. En revanche, ceux du groupe 2 qui sont moyennement ou pas du tout informés, en particulier ceux ayant appris l'information de la mise en œuvre du projet à la radio et à la télévision, ont une perception peu acceptable de celui-ci.

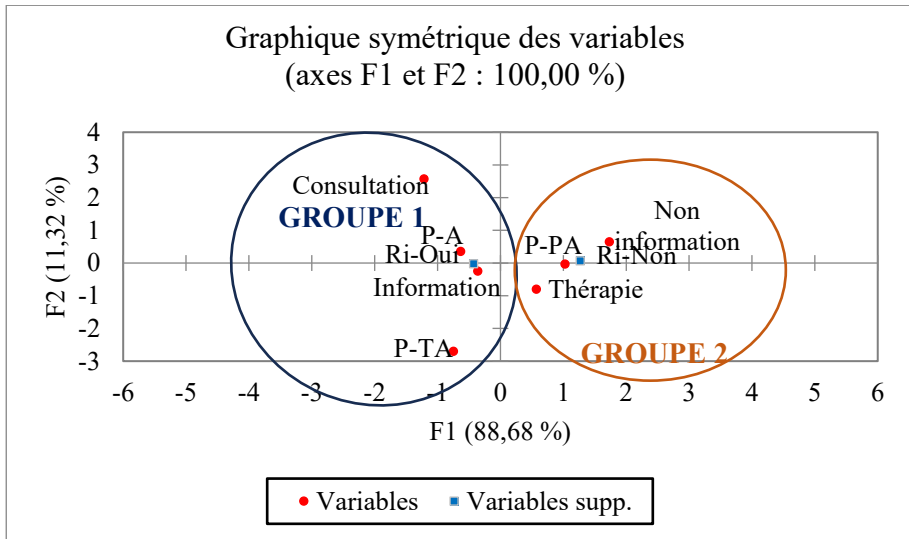


Figure 8 : Relation entre le niveau d'information, les canaux de communication et la perception

Ri : Réception de l'information ; Bo : bouche à oreille ; R : radio ; Télé : télévision ; Clt : consultation publique ; Ni : niveau d'information ; Au : Aucun
M : Moyen ; B : Bien ; TB : Très Bien ; P : Perception sur le projet ; PA : peu acceptable ; A : acceptable ; TA : Très acceptable.

2.2.6. Relation entre le niveau de participation et la perception sur le projet

Le tableau II indique qu'au seuil de signification de $\alpha = 0,05$, la valeur de signification du khi-deux $p = 0,15$ est inférieure au seuil de signification. La relation entre le « niveau de participation » et la « perception sur le projet » est donc significative. Le niveau de participation au projet est donc lié au rôle occupé dans la localité par les individus interrogés.

Tableau II : Test de khi-deux entre le rôle dans la localité et le niveau de participation

	Valeur	Ddl	Signification asymptotique (bilatérale)
khi-deux de Pearson	14,472 ^a	6	0,015
Rapport de vraisemblance	15,742	6	0,025
N d'observations valides	120		

a. 6 cellules (50,0%) ont un effectif théorique inférieur à 5. L'effectif théorique minimum est de 0,47.

2.2.7. Analyse de correspondance multiple

La figure 9 présente les résultats de l'ACM des variables perception et niveau de participation. La variable réception de l'information sur le projet a été ajoutée en variable supplémentaire. Elle montre que les individus participants à l'échelon de l'information et de la consultation ont une perception acceptable à très acceptable sur le projet tandis que ceux de l'échelon de la thérapie ont une perception peu acceptable de celui-ci.

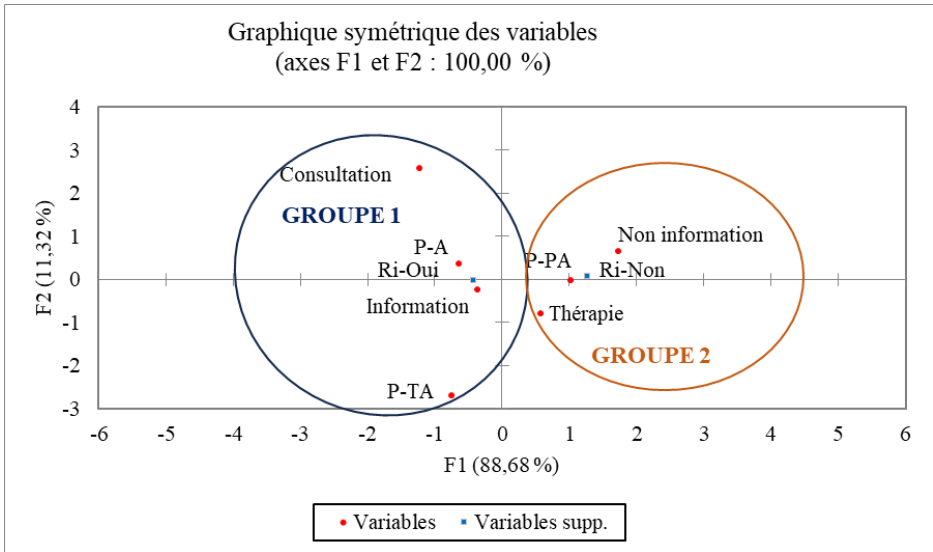


Figure 9 : ACM vérifiant la relation entre le niveau de participation et la perception

P : perception sur le projet ; Ri : Réception de l'information ; PA : peu acceptable ; A : acceptable ; TA : Très acceptable.

2.2.8. Relation entre les impacts négatifs et la perception des populations

Le tableau III illustre la relation entre les impacts ressentis par la population et leur perception sur le projet. Pour le seuil de signification de $\alpha = 0,05$, la valeur de signification du khi-deux est de $p = 0,095$. La valeur de p est supérieure au seuil de signification α ce qui signifie que la relation n'est pas significative.

Tableau III : Test de khi-deux entre les impacts ressentis et la perception sur le projet

	Valeur	ddl	Signification asymptotique (bilatérale)
khi-deux de Pearson	4,715 ^a	6	0,095
Rapport de vraisemblance	5,044	6	0,080
N d'observations valides	120		

a. 7 cellules (58,3%) ont un effectif théorique inférieur à 5. L'effectif théorique minimum est de ,40

2.2.9. Analyse de correspondance multiple

La figure 10 présente l'ACM des variables perception sur le projet, perturbation des déplacements pendant les travaux, perte de lieu de commerce, perte d'habitat. La variable supplémentaire impact ressenti a été ajoutée. Les résultats indiquent que la perception varie en fonction des impacts sur les personnes concernées. Les individus les plus favorables sont ceux des groupes 1 et 2, confrontés à la perte de leur habitat et à la perturbation de leurs déplacements pendant les travaux. En revanche, la perception est peu acceptable pour ceux du groupe 3 qui sont confrontés à la perte de leur lieu de commerce, suggérant que cet aspect est particulièrement préoccupant pour cette catégorie de personnes.

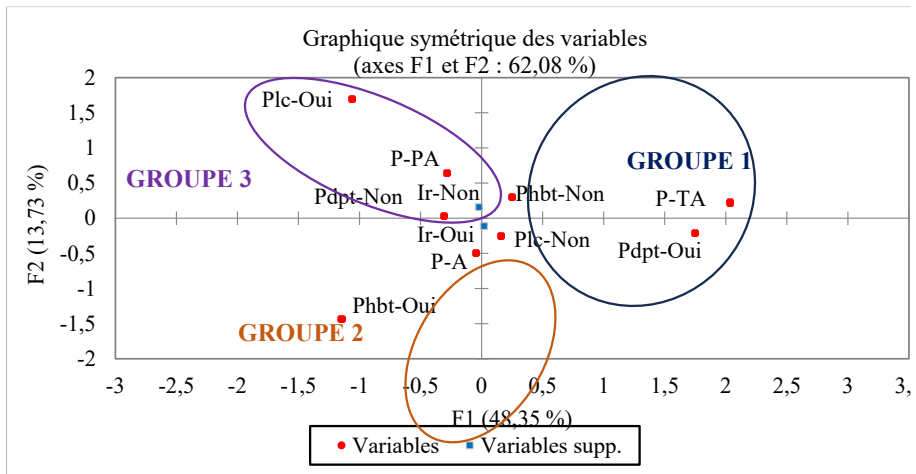


Figure 10 : Relation entre les impacts négatifs et la perception

Pdpt : perturbation des déplacements pendant les travaux ; Plc : perte de lieu de commerce ; Phbt : perte d'habitat ; Ir : impact ressenti ; P : perception sur le projet ; PA : peu acceptable ; A : acceptable ; TA : Très acceptable.

3. Discussion

La présente étude met en lumière le rôle central joué par l'information, la participation des parties prenantes et la gestion des impacts ressentis dans l'acceptabilité des projets routiers au Burkina Faso.

Les analyses montrent que le niveau d'information influence directement la perception du projet. Elles révèlent qu'une information claire et accessible, diffusée via des canaux fiables impliquant des échanges publics favorisent une perception positive. En effet, les séances publiques permettent non seulement de clarifier les avantages du projet, mais aussi de répondre aux préoccupations des communautés, renforçant ainsi un climat de confiance (Moreland et *al.*, 2021 ; Gendron et *al.*, 2016). En revanche, les informations obtenues par des canaux indirects, tels que le bouche-à-oreille ou les médias de masse, peuvent être sujettes à des distorsions, réduisant leur fiabilité et leur impact positif (Sen et Lerman, 2007 ; Qaimari et *al.*, 2021). Ces observations confirment l'importance d'une communication transparente pour construire une acceptabilité sociale (Caron-Malenfant et Conraud, 2009).

En parallèle, le niveau de participation des parties prenantes apparaît comme un facteur clé. Le niveau de participation des parties prenantes, même limité aux échelons de l'information et de la consultation sur l'échelle d'Arnstein (1969), est un levier essentiel pour favoriser une perception favorable des projets. En effet, ces formes de participation contribuent à réduire les incertitudes et les méfiances en établissant un dialogue entre les porteurs du projet et ceux-ci Arnstein (1969). Donner l'occasion aux parties concernées de s'exprimer permet de faire connaître leurs attentes et favorise une meilleure compréhension des objectifs et des contraintes du projet (Barnaud, 2013). De plus, ce type d'engagement, bien que limité, crée un sentiment d'inclusion et de reconnaissance, renforçant ainsi l'adhésion au projet (Marchand, 2018). Toutefois, cette coopération symbolique présente des limites importantes, car elle ne confère pas de réel pouvoir décisionnel aux parties prenantes (Arnstein, 1969). Cette approche peut être perçue comme une manœuvre visant à légitimer des décisions déjà prises, sans véritable prise en compte des attentes ou des objections des parties

concernées (Gendron, 2014 ; Battelier, 2016). Par conséquent, cela peut intensifier la frustration ou renforcer le sentiment de manipulation, notamment lorsque les parties prenantes constatent un écart entre leur participation symbolique et leur absence d'influence réelle sur les décisions du projet (Battelier, 2016). Une telle approche, particulièrement si elle est appliquée de manière répétitive ou manque de transparence, risque de nuire à la confiance envers les porteurs du projet, compromettant ainsi la légitimité et la pérennité des initiatives mises en œuvre (Battelier, 2016). Pour garantir une légitimité accrue et une acceptabilité durable, il est essentiel d'adopter une participation inclusive et significative, qui intègre les contributions des parties prenantes dans les processus décisionnels (Prno et Slocombe, 2012 ; Simard, 2021).

Enfin, la gestion des impacts négatifs ressentis demeure essentielle pour renforcer l'acceptabilité sociale. Bien que la gêne temporaire causée par des perturbations comme les déplacements durant les travaux soit généralement tolérée, des impacts plus spécifiques, tels que la perte de lieux de commerce ou d'habitat, génèrent des perceptions divergentes. Par exemple, la perte de lieux commerciaux est souvent associée à des perceptions défavorables. Ces impacts touchent directement les intérêts individuels, influençant ainsi négativement la perception globale du projet (Rejeb *et al.*, 2022). Dans cette perspective, l'instauration de mesures compensatoires adaptées, telles que des indemnités financières ou des dispositifs de relocalisation, apparaît comme un levier essentiel pour réduire les ressentiments et garantir une acceptabilité sociale plus équilibrée (Gnaboa, 2018). Toutefois, la mise en œuvre de mesures compensatoires, bien qu'essentielle, peut s'avérer insuffisante pour répondre pleinement aux attentes des parties prenantes, notamment lorsque les perceptions d'injustice ou de favoritisme émergent (Lucas, 2018 ; Grimopez, 2017). Les compensations financières, par exemple, ne remplacent pas toujours la valeur affective ou symbolique des lieux perdus, et peuvent même être perçues comme une tentative de monnayer les préjudices subis (Kermagoret *et al.*, 2015). De plus, ces mesures ne tiennent pas toujours compte des disparités entre les groupes sociaux affectés, ce qui peut exacerber les tensions et les inégalités (Daré *et al.*, 2019). Pour maximiser l'acceptabilité sociale des projets, il est crucial de dépasser une approche strictement compensatoire et d'adopter une gestion intégrée des impacts (Depraz *et al.*, 2016 ; Rambonilaza, 2019). Cela implique non seulement la mise en place de mesures compensatoires équitables et adaptées, mais également l'intégration des parties

prenantes dans le processus décisionnel dès les premières phases du projet (Kermagoret et *al.*, 2015 ; Rambonilaza, 2019).

En somme, les analyses confirment que le niveau d'information et de participation influencent significativement la perception, tandis que les impacts ressentis jouent un rôle plus nuancé. Pour une perception plus favorable, il est crucial de fournir une information transparente, d'encourager une participation inclusive et de gérer attentivement les impacts ressentis afin de favoriser une acceptation optimale par les communautés.

Conclusion

Cette recherche souligne l'importance cruciale de l'information, de la participation des parties prenantes et de la gestion des impacts ressentis pour l'acceptabilité sociale des projets. Les résultats montrent que l'accès à une information claire et accessible, diffusée par des canaux fiables et interactifs, renforce la confiance des communautés et leur perception positive des projets. La participation, même symbolique, contribue également à réduire les incertitudes et les méfiances en offrant aux parties prenantes une opportunité d'expression et un sentiment d'inclusion. Par ailleurs, la gestion des impacts négatifs ressentis, tels que la perte de lieux de commerce ou d'habitat, apparaît comme un enjeu central. Si les gênes temporaires sont souvent tolérées, les impacts socio-économiques spécifiques nécessitent des mesures compensatoires adaptées afin d'atténuer les perceptions défavorables. Ces observations mettent en lumière l'importance d'une approche inclusive, proactive et équilibrée, intégrant transparence, dialogue et gestion des intérêts individuels, pour renforcer la légitimité et l'acceptabilité des projets. Des recherches supplémentaires pourraient être menées pour analyser les dynamiques de perception des communautés tout au long des différentes phases du projet. Cela permettrait d'identifier d'autres facteurs déterminants de l'acceptabilité sociale ainsi que les moments clés où des actions correctives seraient nécessaires pour renforcer l'adhésion des parties prenantes.

Remerciements

Les auteurs remercient les populations des zones couvertes par l'étude pour leur bonne collaboration.

Conflit d'intérêt

Tous les auteurs déclarent aucun conflit d'intérêt.

Contribution des auteurs

YUG : Supervision des activités et correction du manuscrit.

B LWE : collecte des données et rédaction du manuscrit.

YSI : Analyse des données et correction du manuscrit.

Références bibliographiques

Ajar, D., Dassa, C. et Gougeon, H. (1983). L'échantillonnage et le problème de la validité externe de la recherche en éducation. *Revue des sciences de l'éducation*, 9(1) : 3–21. URL : <https://doi.org/10.7202/900396a>

Arnstein, S.R. (1969). A ladder of citizen participation. *Journal of the American Institute of planners*, 35 (4): 216–224.

Baba, S., et Raufflet, E. (2015). L'acceptabilité sociale : une notion en consolidation. *Management international*. 19(3) : 98–114. URL : <https://doi.org/10.7202/1043005ar>.

Batellier, P. (2016). Acceptabilité sociale des grands projets à fort impact socio-environnemental au Québec : définitions et postulats. [*VertigO*] *La revue électronique en sciences de l'environnement*, 16 (1).

Bédard, Y. (2012). La réfection de l'axe routier 73/175 : son histoire, son déroulement et ses enjeux sociaux et écologiques. *Le Naturaliste canadien*, 136(2) : 3–7. URL : <https://doi.org/10.7202/1009099a>

Bolivar, J. G. (2008). *Comment intégrer les questions d'environnement et de développement durable dans l'ensemble des méthodologies de la gestion de projet* : Une démarche conceptuelle orientée vers un modèle de planification de projet basé sur l'approche cadre logique, [Mémoire de maîtrise, Université du Québec à Rimouski]. 212p.

Bourgeois, L., Kneeshaw, D., et Boisseau, G. (2005). Les routes forestières au Québec : Les impacts environnementaux, sociaux et économiques. *VertigO-la revue électronique en sciences de l'environnement*, 6 (2). URL : <https://doi.org/10.4000/vertigo.4352>

Caron-Malenfant, J., et Conraud, T. (2009). *Guide pratique de l'acceptabilité sociale : Pistes de réflexion et d'action*. Éditions D.P.R.M. 60p.

Carricano, M., et Poujol, F. (2009). Analyse de données avec SPSS. *Collection Synthex, Pearson Education*. 202p.

Caumont, D. et Réthoré, C. (2023). *Les études de marché* (6e éd.). Dunod. 128p.

Daré, W., Venot, J.-P., Kaboré, É., Tapsoba, A., Traoré, F., Gérard, F., Carboni, S., Idani, D., Kambiré, H., & Napon, K. (2019). Grands

aménagements hydroagricoles, inégalités environnementales et participation : le cas de Bagré au Burkina Faso. *VertigO - la revue électronique en sciences de l'environnement*, 19 (1).

URL : <https://doi.org/10.4000/vertigo.23971>

Depraz, S., Cornec, U. et Grabski-Kieron, U. (2016). *Acceptation sociale et développement des territoires*. ENS Éditions. 266p.

Fortin, M-J et Fournis, Y. (2014). Vers une définition ascendante de l'acceptabilité sociale : les dynamiques territoriales face aux projets énergétiques au Québec. *Natures Sciences Sociétés*, 22, 231-239. URL :

<https://doi.org/10.1051/nss/2014037>

Gendron, C. (2014). Penser l'acceptabilité sociale : au-delà de l'intérêt, les valeurs. *Revue internationale Communications sociale et publique*, 11 : 117-129.

Gendron, C., Yates, S. et Motulsky, B. (2016). L'acceptabilité sociale, les décideurs publics et L'environnement : Légitimité et défis du pouvoir exécutif. [*VertigO*] *La revue électronique en sciences de l'environnement*, 16 (1). URL : <https://doi.org/10.4000/vertigo.17123>

Gnaboa, R., G. (2018). *L'acceptabilité sociale comme une nouvelle norme à atteindre pour l'adhésion de plusieurs types d'acteurs dans un projet minier : Cas du projet d'exploitation d'uranium par la firme Strateco à Matoush dans les territoires des Cris*. [Mémoire de maîtrise, Université d'Ottawa]. 78p.

Grimonprez, B. (2017). Réparer le vivant : éthique de la compensation. In: *Revue Juridique de l'Environnement*, 42(4), 681-691. DOI : <https://doi.org/10.3406/rjenv.2017.7167>

Gumuchian, H., et Marois, C. (2000). *Initiation à la recherche en géographie : aménagement, développement territorial, environnement*. URL : <https://doi.org/10.4000/books.pum.14790>

Hautefeuille, B., M. (2014). La route, facteur de développement socio-économique ? Une analyse des enjeux portés par les projets routiers en Guyane française. *Espaces et sociétés* : 156-157 et 177-195. URL : <https://doi.org/10.3917/esp.156.0177>

Kaba, E. K. (2020). *Développement d'une approche pour la préservation et le développement d'un sous-réseau routier en Afrique subsaharienne*. [Thèse de doctorat, Université du Québec]. 273p.

Kermagoret, C., Levrel, H., et Carlier, A. (2015). La compensation au service de l'acceptabilité sociale : un état de l'art des apports empiriques et du débat scientifique. Réflexions au service du développement de l'énergie éolienne en mer. *VertigO-la revue électronique en sciences de l'environnement*, 15(3). <https://doi.org/10.4000/vertigo.16798>

Lucas, H., Carbajo, R., Machiba, T., Zhukov, E., et Cabeza, L. (2021). Improving Public Attitude towards Renewable Energy. *Energies*, 14 (15).

Lucas, M. (2018). Dossier : La fabrique de la compensation écologique : controverses et pratiques - Regards sur le contentieux français relatif aux mesures compensatoires : quarante ans d'attentes, de déceptions et d'espoirs portés par la jurisprudence. *Natures Sciences Sociétés*, 26 : 193-202.

Maitre, Y. (2021). *Méthode d'échantillonnage dans les études épidémiologiques transversales nationales auprès des professionnels de santé en France application odontologie*. [Thèse de doctorat, Université Montpellier]. 226p. URL : <https://theses.hal.science/tel-03384092>

Marchand, M.-P. (2018). Où en sommes-nous avec l'implication des parties prenantes ? *Canadian Journal of Program Evaluation / La Revue canadienne d'évaluation de programme*, 33(2) : 189–201. URL : <https://doi.org/10.3138/cjpe.42202>

Moreland, R., H., De Santo, E., M., et MacDonald, B.H. (2021). Comprendre le rôle de l'information dans l'élaboration de politiques maritimes : création d'une zone marine protégée côtière en Nouvelle-Écosse, Canada. *Facettes*, 6 : 1539-1569. URL: <https://doi.org/10.1139/facets-2020-0109>

Ndiaye, I. (2018). Coupure urbaine et autoroute à péage à Dakar : entre séparation des communautés et contraintes de mobilité ? *Études caribéennes*, (39-40). URL :

Neto, T. (2021). Cinquante ans après, la transamazonienne. *Hérodote*, 181 : 71-90.

Prno, J., et Slocombe, D., S. (2012). Exploring the origins of 'social license to operate' in the mining sector: Perspectives from governance and sustainability theories. *Ressources Policy*, 37(3) : 346-357.

Qaimari, R., Malak A., H., Hani D., et Ahmad, A., O. (2021). The effect of the electronic word of mouth on purchase intention via the brand image as a mediating factor: an empirical study. *International Journal of Networking and Virtual Organisations*. 24 (2): 182-199. Doi: [10.1504/IJNVO.2021.10037256](https://doi.org/10.1504/IJNVO.2021.10037256)

Rambonilaza, T. (2019). Quelles mesures compensatoires pour les projets d'infrastructures de transport d'électricité ? *Revue française d'économie*, (4), 113-150.

Rejeb, R., Bouscasse, H., Mathy, S., Treibich, C. (2022). *Les déterminants de l'acceptabilité sociale des ZFE en France : le cas de la future ZFE de Grenoble*. GAEL, Grenoble, 25p.

- Renisio, Y., et Sinthon, R. (2014).** *L'analyse des correspondances multiples au service de l'enquête de terrain. Pour en finir avec le dualisme « quantitatif » / « qualitatif ».* Éditions Belin, 97 : 109-25. Doi : [10.3917/gen.097.0109](https://doi.org/10.3917/gen.097.0109)
- Roy, J. (2018).** *Analyse des facteurs de l'acceptabilité sociale : Étude de cas.* Mémoire de maîtrise. Centre Universitaire de formation en environnement et développement durable, Université de Sherbrooke. 134p.
- Sen, S., et Lerman, D. (2007).** Why are you telling me this? An examination into negative consumer reviews on the web. *Journal of Interactive Marketing*, 21 (4) :76-94.
- Simard, L. (2021).** L'acceptabilité sociale : trajectoire d'une nouvelle norme d'action publique. *Politique et Sociétés*, 40(3) : 29-62. URL : <https://doi.org/10.7202/1083023ara>
- Soumahoro, S., Kouassi, D., Coulibaly, M., Kouamé A., Irika, O., Ouaga, J., Goua, B., Yao, G., Angbo-E., O., et Kra, O. (2018).** Non-compliance aux messages de prévention de la maladie à virus Ebola en Côte d'Ivoire dans un contexte de menace à l'épidémie. *Revue Mali Infect Microbiol*, 12: 45-52.
- Steck, B. (2012).** West Africa facing the lack of traffic lanes. *EchoGéo*, 20. URL :
- Zerouti, M. (2019).** *Statistique et analyse de données.* École Nationale Supérieure de Management "ENSM". Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique. 110p.