

Revue Ivoirienne de Géographie des Savanes



RIGES

www.riges-uao.net

ISSN-L: 2521-2125

ISSN-P: 3006-8541

Numéro 19, Tome 2

Décembre 2025



Publiée par le Département de Géographie de l'Université Alassane OUATTARA de Bouaké

INDEXATION INTERNATIONALE

SJIF Impact Factor

<http://sjifactor.com/passport.php?id=23333>

Impact Factor: 8,333 (2025)

Impact Factor: 7,924 (2024)

Impact Factor: 6,785 (2023)

Impact Factor: 4,908 (2022)

Impact Factor: 5,283 (2021)

Impact Factor: 4,933 (2020)

Impact Factor: 4,459 (2019)

ADMINISTRATION DE LA REVUE

Direction

Arsène DJAKO, Professeur Titulaire à l'Université Alassane OUATTARA (UAO)

Secrétariat de rédaction

- **Joseph P. ASSI-KAUDJHIS**, Professeur Titulaire à l'UAO
- **Konan KOUASSI**, Professeur Titulaire à l'UAO
- **Dhédé Paul Eric KOUAME**, Maître de Conférences à l'UAO
- **Yao Jean-Aimé ASSUE**, Maître de Conférences à l'UAO
- **Zamblé Armand TRA BI**, Maître de Conférences à l'UAO
- **Kouakou Hermann Michel KANGA**, Maître de Conférences à l'UAO

Comité scientifique

- **HAUHOUOT** Asseypo Antoine, Professeur Titulaire, Université Félix Houphouët Boigny (Côte d'Ivoire)
- **ALOKO** N'Guessan Jérôme, Directeur de Recherches, Université Félix Houphouët Boigny (Côte d'Ivoire)
- **BOKO** Michel, Professeur Titulaire, Université Abomey-Calavi (Benin)
- **ANOH** Kouassi Paul, Professeur Titulaire, Université Félix Houphouët Boigny (Côte d'Ivoire)
- **MOTCHO** Kokou Henri, Professeur Titulaire, Université de Zinder (Niger)
- **DIOP** Amadou, Professeur Titulaire, Université Cheick Anta Diop (Sénégal)
- **SOW** Amadou Abdoul, Professeur Titulaire, Université Cheick Anta Diop (Sénégal)
- **DIOP** Oumar, Professeur Titulaire, Université Gaston Berger Saint-Louis (Sénégal)
- **WAKPONOU** Anselme, Professeur HDR, Université de N'Gaoundéré (Cameroun)
- **SOKEMAWU** Koudzo, Professeur Titulaire, Université de Lomé (Togo)
- **HECTHELI** Follygan, Professeur Titulaire, Université de Lomé (Togo)
- **KADOUZA** Padabô, Professeur Titulaire, Université de Kara (Togo)
- **GIBIGAYE** Moussa, Professeur Titulaire, Université Abomey-Calavi (Bénin)
- **GÖBEL** Christof, Professeur Titulaire, Universidad Autonoma Metropolitana, (UAM) – Azcapotzalco (Mexico)

EDITORIAL

La création de RIGES résulte de l'engagement scientifique du Département de Géographie de l'Université Alassane Ouattara à contribuer à la diffusion des savoirs scientifiques. RIGES est une revue généraliste de Géographie dont l'objectif est de contribuer à éclairer la complexité des mutations en cours issues des désorganisations structurelles et fonctionnelles des espaces produits. La revue maintient sa ferme volonté de mutualiser des savoirs venus d'horizons divers, dans un esprit d'échange, pour mieux mettre en discussion les problèmes actuels ou émergents du monde contemporain afin d'en éclairer les enjeux cruciaux. Les enjeux climatiques, la gestion de l'eau, la production agricole, la sécurité alimentaire, l'accès aux soins de santé ont fait l'objet d'analyse dans ce présent numéro. RIGES réaffirme sa ferme volonté d'être au service des enseignants-chercheurs, chercheurs et étudiants qui s'intéressent aux enjeux, défis et perspectives des mutations de l'espace produit, construit, façonné en tant qu'objet de recherche. A cet effet, RIGES accueillera toutes les contributions sur les thématiques liées à la pensée géographique dans cette globalisation et mondialisation des problèmes qui appellent la rencontre du travail de la pensée prospective et de la solidarité des peuples.

**Secrétariat de rédaction
KOUASSI Konan**

COMITE DE LECTURE

- KOFFI Brou Emile, Professeur Titulaire, UAO (Côte d'Ivoire)
- ASSI-KAUDJHIS Joseph P., Professeur Titulaire, UAO (Côte d'Ivoire)
- BECHI Grah Félix, Professeur Titulaire, UAO (Côte d'Ivoire)
- MOUSSA Diakité, Professeur Titulaire, UAO (Côte d'Ivoire)
- VEI Kpan Noël, Professeur Titulaire, UAO (Côte d'Ivoire)
- LOUKOU Alain François, Professeur Titulaire, UAO (Côte d'Ivoire)
- TOZAN Bi Zah Lazare, Maître de Conférences, UAO (Côte d'Ivoire)
- ASSI-KAUDJHIS Narcisse Bonaventure, Professeur Titulaire, UAO (Côte d'Ivoire)
- SOKEMAWU Koudzo, Professeur Titulaire, U L (Togo)
- HECTHELI Follygan, Professeur Titulaire, U L (Togo)
- KOFFI Yao Jean Julius, Maître de Conférences, UAO (Côte d'Ivoire)
- Yao Jean-Aimé ASSUE, Professeur Titulaire, UAO
- Zamblé Armand TRA BI, Maître de Conférences, UAO
- KADOUZA Padabô, Professeur Titulaire, Université de Kara (Togo)
- GIBIGAYE Moussa, Professeur Titulaire, Université Abomey-Calavi (Bénin)
- GÖBEL Christof, Professeur Titulaire, Universidad Autonoma Metropolitana, (UAM) – Azcapotzalco (Mexico)

Sommaire

Ben Yaya KONATÉ, Dia Aïssata Aïda DAO <i>Dynamiques territoriales de la criminalité et des vulnérabilités sociales à Montréal avant et pendant la covid-19 : une analyse spatiale comparée des enfants et des aînés dans trois arrondissements centraux</i>	750
Koffi Gabin KOUAKOU, Kiyofolo Hyacinthe KONÉ, Aya Christine KOUADIO <i>Analyse de l'incidence de l'exploitation de l'or sur les activités agricoles dans la zone aurifère Yaouré (centre-ouest de la Côte d'Ivoire)</i>	767
FONO PASCALE CHRISTELLA, MEDIEBOU CHINDJI <i>Décentralisation et dynamiques du développement économique local dans le département de la Mvila (Sud-Cameroun)</i>	786
Rolland MOUSSITOU MOUKOUENGO, René NGATSE, Paul Gurriel NDOLO <i>Croissance démographique et spatiale de la ville de Brazzaville : dégradation environnementale et difficultés de gestion des déchets solides ménagers</i>	816
Daniel SAIDOU BOGNO, Martin ZOUA BLAO, Abaïcho MAHAMAT <i>Tendance climatiques et performance scolaire dans la plaine du Logone (Extrême-Nord, Cameroun)</i>	840
Kpémame DJANKARI, Roseline KAMBOULE, Pounyala Awa OUOBA <i>Effets de la variabilité climatique sur la dégradation des terres agricoles dans la Région des Savanes au Nord Togo</i>	858
N'DRI Kouamé Frédéric, Kone Ferdinand N'GOMORY, KONATE TREMAGAN, Kouamé Marc Anselme N'GUESSAN <i>Dynamique urbaine et aviculture dans la ville de Bouaké : entre opportunité économique et dégradation environnementale</i>	879
AGBON Apollinaire Cyriaque, Sènam Fred MEKPEZE <i>Cartographie des contraintes à l'étalement urbain dans la commune de Sèmè-Podji (sud du Bénin)</i>	901
QUENUM Comlan Irené Eustache Zokpénou, DOSSOU GUEDEGBE Odile V. <i>Gestion des espaces frontaliers et sécurité dans l'arrondissement d'Igana (commune de Pobè)</i>	923

Joseph Saturnin DIEME, Henri Marcel SECK, Bonoua FAYE, Ibrahima DIALLO <i>Evolution de l'occupation des sols dans la commune de Mangagoulack de 1982 à 2025</i>	941
KANKPENANDJA Laldja, BAWA Dangnisso, ODJIH Komlan <i>Utilisations des terres et géomorphodynamique superficielle dans le bassin versant du Bonkoun au nord-Togo</i>	956
KOUADIO N'dri Ernest <i>Distribution spatiale des services urbains dans un contexte d'expansion urbaine à Bingerville en Côte d'Ivoire</i>	972
MBARGA ATEKOA Nicolas Brice Fridolin, TCHEKOTE Hervé, LARDON Sylvie <i>Mécanismes et défis de l'approvisionnement vivrier de la métropole Yaoundé par ses périphéries : cas de Nkometou, Nkolafamba et Mbankomo</i>	988
Fatimata SANOGO, Adama KEKELE, Laurent Tewendé OUEDRAOGO <i>Aménagement hydro-agricole et dynamique du front pionnier agricole dans le sous bassin versant Plandi 2 dans un contexte de migration agricole, Région du Guiriko (Ouest du Burkina Faso)</i>	1020
SAGNA Ambroise, BA Djibrirou Daouda, SECK Henri Marcel, DIATTA Hortense Diendene <i>Approche par télédétection de la dynamique spatio-temporelle des terres salées du Sous-Bassin du Kamobeul Bolong entre 1985 et 2015</i>	1038
LONDESSOKO DOKONDA Rolchy Gonalth <i>Croissance urbaine et occupation spatiale dans la communauté urbaine d'Ignié (République du Congo)</i>	1059
Salifou COULIBALY <i>Croissance démographique et crise du logement dans la ville de Bingerville (Côte d'Ivoire)</i>	1076
KONAN Aya Suzanne <i>Les externalités socio-économiques de la transformation du manioc dans la ville de Toumodi (Côte d'Ivoire)</i>	1093
Daniel Guikahué BISSOU <i>Evaluation des pratiques écotouristiques dans les villages côtiers de la région de San Pedro : le cas du village Nero-Mer dans la sous-prefecture de Grand-Bereby</i>	1112

KOUAKOU Kouamé Abdoulaye <i>Production de l'anacarde dans le nord-est de la Côte d'Ivoire : de l'espérance aux désarrois des paysans</i>	1124
Koly Noël Catherine KOLIÉ <i>Transports et développement socioéconomique en Guinée Forestière</i>	1140
N'GORAN Kouamé Fulgence <i>Déterminants sociodémographiques du tourisme nocturne dans la ville de Bouaké</i>	1061
KOUADIO Datté Anderson <i>Analyse de l'impact de la frontière Ivoir-Ghanéenne sur les dynamiques migratoires dans la ville d'Abengourou (Est, Côte d'Ivoire)</i>	1087
Laetitia Guylia ROGOMBE, Nadine Nicole NDONGHAN IYANGUI, Marjolaine OKANGA-GUAY, Whivine Nancie MAVOUNGOU-MAVOUNGOU, Jean-Bernard MOMBO <i>L'urbanisation du grand Libreville : entre pression foncière et pression environnementale</i>	1103
Ramatoulaye MBENGUE <i>La gestion des déchets solides ménagers par réutilisation dans la commune de Ngor, Sénégal</i>	1118
Daniel GOMIS, Babacar FAYE, Abdou Khadre Dieylany Yatma KHOLLE, Agnès Daba THIAW-BENGA, Aliou GUISSSE, Aminata NDIAYE <i>Dynamiques spatio-temporelles du couvert végétal dans le bassin arachidier de 1985 à 2017 : cas de l'Arrondissement de Djilor (Fatick, Sénégal)</i>	1135
KOUADIO Nanan Kouamé Félix <i>Restrictions sanitaires liées à la Covid-19 et résilience des commerçants de vivriers à Korhogo, Côte d'Ivoire</i>	1158
KOUADIO Akissi Yokebed, VEÏ Kpan Noel <i>Hévéaculture circulaire en zone rurale : une approche spatiale intégrée à la société des caoutchoucs de Grand-Béréby</i>	1178
SOM Ini Odette épse KOSSONOU, ASSOUMOU Tokou Innocent, KOUAME Dhédé Paul Eric, DJAKO Arsène <i>La production de l'igname dans le département de Bondoukou, une organisation encore traditionnelle</i>	1197

GBENOU Pascal <i>Utilisation des pesticides de synthèse et gestion des emballages vides dans la basse vallée de l'Ouémé (Bénin) : analyse diagnostique</i>	1218
GOLI Kouakou Camille, N'ZUÉ Koffi Pascal, ALLA Kouadio Augustin, KOUASSI Kouamé Sylvestre <i>La pêche à Béoumi : analyse du jeu des acteurs par la méthode Mactor</i>	1233
Déhalé Donatien AZIAN <i>Accès à l'eau potable à la population de la commune des Aguégoués</i>	1256
Jean SODJI <i>Inconstance climatique et rendement agricole dans le bassin versant du fleuve Ouémé à l'exécutoire de Bétérou au Bénin (Afrique de l'ouest)</i>	1273
ASSABA Hogouyom Martin <i>Impact de la mauvaise gestion des eaux usées sur l'environnement dans le 5^{ème} arrondissement de Cotonou (Afrique de l'ouest)</i>	1290
NIAMEY Ahou Laure Béatrice, YAPI Maxime, KOFFI Brou Émile <i>Insuffisance des équipements et dégradation de la qualité de l'enseignement dans les structures de formation technique et professionnelle dans le département de Bouaké (Centre nord de la Côte d'Ivoire)</i>	1307
KOUADIO N'guessan Arsène, SANGARÉ Nouhoun <i>Dynamique du mode d'habiter : de la précarité à la valorisation des matériaux locaux à Bouaké (Côte d'Ivoire)</i>	1323
Christelle Makam SIGHA, Paul TCHAWA <i>Rareté des terres et migrations paysannes à l'Ouest-Cameroun : cas des jeunes agriculteurs du département de la Menoua</i>	1338
HOUSSEINI Vincent, AOUDOU DOUA Sulvain <i>Acteurs du commerce frontalier du marché de Dziguilao dans l'extrême-nord (Cameroun) : entre enjeux et complexité des relations</i>	1356
N'DOLI Stéphane Désiré Eckou, YMBA Maimouna, KAMANAN N'zi Franck <i>L'accès aux soins des enseignants à Bouaflé : une ville secondaire de la Côte d'Ivoire</i>	1371
TOURE Adama <i>La gouvernance foncière, entre tradition et modernisme dans le département de Dikodougou (Nord, Côte d'Ivoire)</i>	1382

TRANSPORTS ET DEVELOPPEMENT SOCIOECONOMIQUE EN GUINEE FORESTIERE

Koly Noël Catherine KOLIÉ, Assistant,
Département de Géographie/Université de N'Zérékoré,
Email : kncksamoevitch@gmail.com

(Reçu le 24 septembre 2025; Révisé le 16 novembre 2025 ; Accepté le 30 novembre 2025)

Résumé

Le réseau de transport de la Guinée Forestière est peu diversifié, moins dense, insuffisant et en mauvais état dans sa majorité. Cette limite freine le développement socioéconomique de cette région frontalière à la Haute Guinée au Nord, à la Côte d'Ivoire à l'Est, au Liberia au Sud et à la Sierra Leone à l'Ouest. L'étude expose les modes de transport existants et analyse leur contribution. La méthodologie a combiné l'analyse documentaire et l'enquête de terrain. Les données collectées auprès de 246 enquêtés dans 49 sites ont été traitées sur SPSS et Excel. Les résultats montrent que le transport routier concentre 80 à 90% des flux et constitue le principal vecteur de la mobilité pendant que les transports fluvial, aérien et ferroviaire totalisent un rendement moins important. Ainsi, une politique d'investissement, d'entretien et de diversification des infrastructures s'impose pour renforcer la connectivité et améliorer le développement socioéconomique de la Guinée Forestière.

Mots-clés : Guinée Forestière, transport routier, transport fluvial, transport aérien, transport ferroviaire, développement socioéconomique

TRANSPORT AND SOCIECONOMIC DEVELOPMENT IN FOREST GUINEA

Abstract

The transport network of Forest Guinea is largely poorly diversified, less dense, insufficient and degraded. This limitation hinders the socio-economic development of this region, which borders Upper Guinea in the North, Ivory Coast in the East, Liberia in the South, and Sierra Leone in the West. The study presents the existing modes of transport and analyzes their contribution. The methodology combined document analysis and field surveys. Data collected from 246 respondents across 49 sites were processed using SPSS and Excel. The results show that road transport accounts for 80 to 90% of flows and is the main vector of mobility, while water, air, and rail transport have a lower performance. Therefore, an investment, maintenance, and infrastructure diversification policy is necessary to strengthen connectivity and enhance the socio-economic development of Guinée Forestière.

Keywords : Forest Guinea, river transport, road transport, air transport, rail transport, socioeconomic development

Introduction

Au Sud-Est de la République de Guinée, la région naturelle de la Guinée Forestière se caractérise par une diversité de modes de transport adossés à sa configuration géographique, à son histoire politique et à sa dynamique de développement. Les infrastructures de transport y sont peu modernisées bien que leur rôle soit fondamental dans la mobilité des populations, la circulation des biens et l'intégration économique de cette région. Les transports routier, aérien, fluvial et ferroviaire fonctionnels sont dysfonctionnels avec des contrastes par endroits. Ils freinent le commerce, l'accès aux services sociaux et l'intégration régionale. Bref, ils entravent globalement le développement socioéconomique de cette région enclavée. Principal mode de transport utilisé, le transport routier a lieu sur 305,45 km de routes bitumées (DRPRN, 2019, p. 5) et 8978,35 km de routes en terre (DRPRN, 2019, p. 24 ; INS, 2019, p. 68). Ces voies assurent 80 à 90% des flux de transport de personnes et de marchandises (MT, 2019, p. 27) à l'intérieur de la région et avec les pays frontaliers (Côte d'Ivoire, Liberia, Sierra Leone). En parallèle, le transport fluvial est possible sur 4 à 15 km dans les rivières Diani, Gouan, Makona ou Loffa (K. N. C. Kolié, 2024, p. 20). Bien que la Guinée soit qualifiée de « château d'eau de l'Afrique de l'Ouest » (MEEF, 2018, p. 64), les obstacles naturels et topographiques entravent l'exploitation intégrale des cours d'eau en Guinée Forestière. En revanche, les rivières deviennent navigables dans les pays voisins (K. N. C. Kolié, 2022b, p. 42 ; 2024, p. 21 et 26-27). Cela souligne un potentiel naval hydrique sous-exploité dans la région. De ce fait, le transport fluvial reste peu développé. A cela, s'ajoute l'absence de chemins de fer qui constitue également une contrainte majeure du trafic ferroviaire des populations et des marchandises. Les projets ferroviaires Kankan-N'Zérékoré (Guinée) et Yéképa (Liberia)-Bossou (Guinée) n'ont pas vu jour (K. N. C. Kolié, 2022b, p. 42). Cependant, depuis 2023, le projet de chemin de fer transguinéen Beyla-Forécariah qui est lié à l'exploitation du gisement de fer du Mont Simandou, est en phase de réalisation. Sous l'impulsion de Winning Consortium Simandou (WCS, 2021, p. 9-10), ce projet revêt une importance stratégiquement socioéconomique pour la Guinée Forestière. Quant au transport aérien, il a été autrefois structuré autour de l'aéroport de Kissidougou et de 3 aérodromes à Beyla, Macenta et N'Zérékoré. Ce mode de transport a connu progressivement un déclin durant le régime libéral (1984-2020) à l'exception de l'aéroport de Kissidougou dont les vols sont irréguliers. Des liaisons spécifiques par hélicoptères d'institutions internationales (PAM, PNUD, etc.) ont temporairement existé entre la Guinée Forestière d'autres territoires pendant le séjour des réfugiés libériens, sierra-léonais et ivoiriens dans cette région (K. N. C. Kolié, 2022b, p. 42). Depuis 2022, les autorités actuelles ambitionnent de les relancer. L'état de tous ces modes de transport contribue au développement socioéconomique de la région (K. N. C. Kolié, 2025b, p. 618). Leur fonctionnement est limité par la faiblesse, la vétusté et le manque d'entretien. Cette situation réduit la mobilité des populations et des

marchandises, les échanges économiques et l'accès aux services sociaux de la région. Malgré le fort potentiel naturel et stratégique, le réseau de transport existant reste peu modernisé et inégalement opérationnel. Les projets de transport aérien et ferroviaire se concrétisent lentement pendant que le transport fluvial demeure sous-exploité. Ce décalage entre l'insuffisance des transports et le développement socioéconomique circonscrit le contexte de cette étude en Guinée Forestière. Deux questions ont servi de fils conducteurs. La première est : Quel est l'état actuel des différents modes de transport de la Guinée Forestière et quelles contraintes limitent leur fonctionnement ? La seconde est formulée comme suit : Dans quelle mesure ces modes de transport contribuent-ils au développement socioéconomique de la Guinée Forestière ? De ces questions, deux hypothèses découlent : Les modes de transport de la Guinée Forestière sont globalement insuffisants et entravés par des infrastructures faibles, vétustes et moins entretenues. L'insuffisance et le dysfonctionnement des transports réduisent leur contribution au développement socioéconomique de la Guinée Forestière. Comme objectifs, l'étude vise, d'une part, à dresser l'état des lieux des transports de la Guinée Forestière. Elle envisage, d'autre part, évaluer l'apport différencié de ces modes de transport sur le développement socioéconomique de cette région. Pour mener à bien cette étude, l'approche méthodologique mixte combinant l'analyse documentaire et l'enquête de terrain a été mise à profit en vue de croiser les données empiriques avec les réalités institutionnelles et territoriales collectées et analyser pour la région.

1. Méthodologie

L'étude a été menée en Guinée Forestière, région naturelle située au Sud-Est de la République de Guinée. Cette région regroupe 7 préfectures composées de sous-préfectures où les activités socioéconomiques nécessitent le transport. La recherche de terrain s'est déroulée sur 49 sites comprenant les 7 chefs-lieux de préfecture et 42 chefs-lieux de sous-préfecture sélectionnés en fonction de l'importance de leurs activités socioéconomiques reposant sur les infrastructures de transport fonctionnelles. Du 28 avril 2024 au 20 octobre 2025, la collecte des données s'est appuyée sur la méthodologie de recherche mixte. La recension documentaire a permis d'identifier et de caractériser les modes de transport existants. Les sources exploitées incluent des travaux académiques, des rapports institutionnels et des publications spécialisées notamment ceux de K. N. C. Kolié (2022a, pp.70-284 ; 2022b, pp.67-74; 2024a, pp. 164-167 ; 2024b, pp.23-32 ; 2024c, pp. 78-89 ; 2024d, pp. 186-205 ; 2025a, pp. 269-276; 2025b, pp.133-138). S'y ajoutent aussi les documents de K. N. C. Kolié et R. Hebelamou (2024, pp.149-167), MEEF (2018, pp.64-73), INS (2018, pp.60-68), S. P. Laham (2019, pp.49-63), et S. P. Laham et al. (2020, pp.435-442). En dépit du manque de statistiques, cette étape a mis en évidence la forte prédominance du transport routier et la faible prise en compte des enjeux d'aménagement fluvial, aérien et ferroviaire. Les données de terrain ont été

collectées au moyen d'observations directes, d'entretiens semi-directifs et de questionnaires administrés à 246 individus dans les 49 sites retenus (tableau 1).

Tableau 1 : Récapitulatif des sites d'investigation

Région	Chefs-lieux de préfecture	Chefs-lieux de sous-préfecture	Total des sites d'investigation
Guinée Forestière	Beyla	Karala, Boola, Gbessoba, Moussadou, Diarraguéréla, Koumandou	49
	Guéckédou	Kassadou, Bolodou, Guendembou, Fangamadou, Nongoa, Koundou	
	Kissidougou	Albadaria, Sangardo, Yèndè-Millimou, Yombiro, Gbangbadou, Manfran	
	Lola	Lainè, N'Zoo, Guéasso, Tounkarata, Gama, Bossou	
	Macenta	Sérédou, Bofossou, Balizia, Koyama, Binikala, N'Zébèla	
	N'Zérékoré	Gouécké, Koropara, Koulé-Nord, Samoé, Bounouma, Yalenzou	
	Yomou	Péla, Banié, Bhêta, Diécké, Bowé-Sud, Gbignamou	

Source : K. N. C. Kolié, 2024

Pour appréhender l'apport des réseaux de transport au développement socioéconomique de la région, 246 individus (acteurs) ont été interrogés à l'aide d'un guide d'entretien semi-fermé. Le choix de ces individus (tableau 2) a été fait de façon raisonnée en fonction de leurs liens et activités reposant souvent sur le transport dominé par les routes.

Tableau 2 : Effectifs des individus enquêtés

N°	Sites d'investigation	Types d'acteurs	Effectifs	Proportions (%)
1	N'Zérékoré et 6 sous-préfectures	Responsables syndicaux de transport et transporteurs	14	5,69
2	Beyla et 6 sous-préfectures	Responsables syndicaux de transport et transporteurs	12	4,88
3	Guéckédou et 6 sous-préfectures	Responsables syndicaux de transport et transporteurs	11	4,47
4	Kissidougou et 6 sous-préfectures	Responsables syndicaux de transport et transporteurs	13	5,28
5	Lola et 6 sous-préfectures	Responsables syndicaux de transport et transporteurs	10	4,07
6	Macenta et 6 sous-préfectures	Responsables syndicaux de transport et transporteurs	12	4,88
7	Yomou et 6 sous-préfectures	Responsables syndicaux de transport et transporteurs	9	3,66
8	N'Zérékoré	Exportateurs-importateurs	38	15,45
9	Beyla	Exportateurs-importateurs	19	7,72
10	Guéckédou	Exportateurs-importateurs	29	11,79
11	Kissidougou	Exportateurs-importateurs	25	10,16
12	Lola	Exportateurs-importateurs	18	7,32
13	Macenta	Exportateurs-importateurs	19	7,72
14	Yomou	Exportateurs-importateurs	17	6,91
Total			246	100

Source : K. N. C. Kolié, 2024

Parmi les 246 individus, les responsables des syndicats de transports et les transporteurs (32,93% des enquêtés) mentionnés dans le tableau 2 ont été sélectionnés en raison de leur identification, leur appartenance et leur regroupement syndicaux au sein des transports. Quant aux exportateurs-importateurs (67,07%), ils ont été échantillonnés selon le critère de mobilité de leurs marchandises sur les voies de transport et enquêtés suivant la technique de boule de neige, surtout par réseaux socioprofessionnels. Les données collectées relativement aux effets socioéconomiques des transports ont été traitées à l'aide des logiciels SPSS, Excel et Word. Les résultats obtenus ont permis de dresser l'état des lieux des transports et d'analyser leur importance dans le développement de la région de la Guinée Forestière.

L'analyse croisée des données issues de la documentation technique et des enquêtes de terrain réalisées dans les 49 sites (7 préfectures et 42 sous-préfectures) de la région révèle une structuration plurielle du paysage des transports. Cette structuration reste marquée par des disparités d'accessibilité, de fonctionnalité et d'impact socioéconomique. La diversité des transports résulte des choix d'aménagement historiques, des contraintes naturelles et du sous-investissement structurel dans certaines infrastructures de transport. L'étude a mis en lumière 4 systèmes de transport principaux (routier, fluvial, aérien et ferroviaire) qui se déploient selon des logiques spatiales spécifiques ayant des niveaux d'efficacité contrastés. Ces résultats ont été illustrés par des iconographies (figures, photographies, tableaux) et des verbatims.

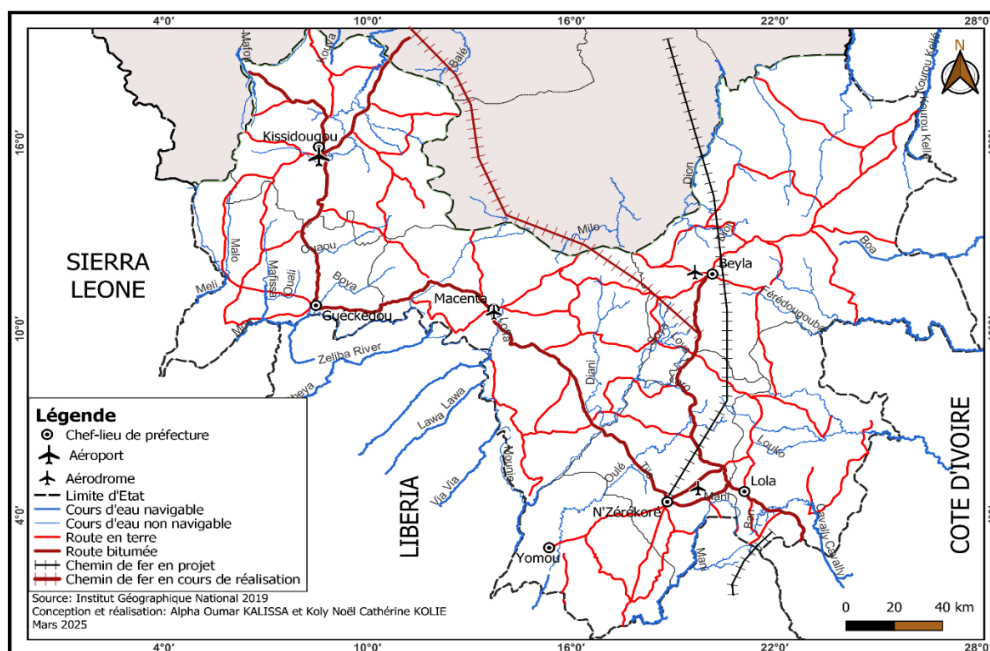
2. Résultats

2.1. Etat des lieux des transports de la Guinée Forestière

2.1.1. Etat des lieux du transport routier

Le transport routier constitue la colonne vertébrale du système de mobilité de la Guinée Forestière. Il assure plus de 85% des flux de personnes et de marchandises et joue un rôle central dans la structuration socioéconomique de la région en reliant les préfectures entre elles et en assurant les échanges avec les territoires limitrophes (figure 1).

Figure 1 : Réseau des voies de transport de la région naturelle de la Guinée Forestière



Cette carte met en évidence un réseau de transport dominé par les routes dont la majorité est en terre. Ces routes en terre concernent les traverses de la RN 1 Beyla-N'Zérékoré et de la RN 2 Kissidougou-Macenta-Lola. Les axes bitumés se situent sur ces routes nationales. Dans la région, les RN totalisent 2089 km avec 1186 km en terre et 903 km bitumés. Toutes ces routes sont d'état différent (tableau 3).

Tableau 3 : Linéaire des principales RN de la Guinée Forestière selon le recouvrement

Types de routes	Linéaire (km)	Route en bon état	Route dégradée
RN 1 Beyla centre-Kérouané	110		X
RN 1 Beyla centre-N'Zérékoré	181	X	
RN 1 N'Zérékoré centre-Diécké-Ganta (Liberia)	85		X
RN 2 Kissidougou centre-Guéckédou-Faranah centre	222		X
RN 2 Guéckédou centre-Macenta-N'Zérékoré-Lola	265	X	
RN 2 Lola centre-N'Zoo	45		X
RN 6 Kissidougou centre-Kankan	190		X
RN 10 Konsankoro-Macenta centre-Gbayaro	130		X
RN 11 N'Zérékoré centre-Péla-Yomou centre	75		X
RN 16 Guéckédou centre-Nongoa-Kouendou	27		X
RN 18 Beyla centre-Sinko-Frontière Côte d'Ivoire	146		X
RN 19 Carrefour RN2 (Lola-N'Zoo)-Thuou	28		X
RN 31 Kissidougou centre-Kouroussa	183		X
RN 33 Yalakoro (Carrefour RN6 Kissidougou-Kouroussa)	135		X
RN 36 Nianfarando (Carrefour RN2 Kissidougou-Faranah)-Kobikoro- vers Séfadou	70		X
RN 40 Irié (Carrefour RN2)-Koyama	41		X
RN 41 Boola (Carrefour RN1-Foumbadou)-Touba	91		X
RN 42 Lola-Guéasso-Guéléмата	65		X

Source : MT, 2013

La Guinée Forestière dispose 626 km de routes nationales en bon état contre 1393 km dégradés (tableau 3). Cette forte proportion d'axes dégradés traduit un réseau routier structurellement fragile freinant la mobilité des populations et des marchandises et l'accessibilité aux localités. Seuls les axes en bon état soutiennent les principaux flux mais restent insuffisants. La prépondérance des routes détériorées entrave les échanges, renchérit les coûts de transport et freine le développement socioéconomique régional. En conséquence, les routes en bon état et les routes dégradées (planche photos 1) subdivisent la région en zone désenclavée et zone enclavée.

Planche photos 1 : Etats des RN de la Guinée Forestière

**Photo 1a : Axe en terre de la RN 11
N'Zérékoré-Yomou**



**Photo 1b : Axe bitumé de la RN 2
N'Zérékoré-Macenta**



Prise de vues : Kolié (nos enquêtes de terrain en Guinée Forestière), juillet 2024

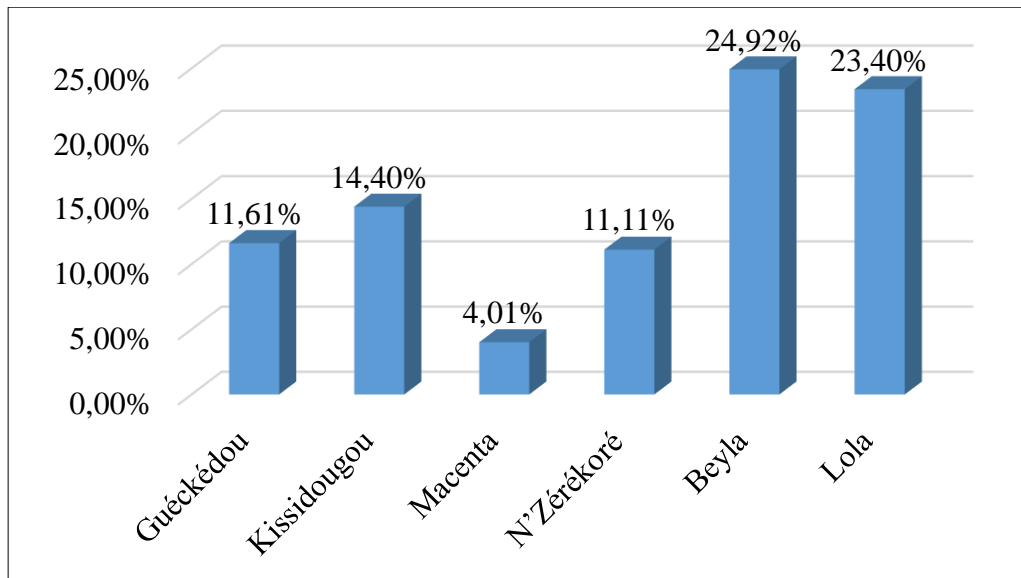
Les photos 1a et 1b ont été prises en juillet 2024 et géoréférencées en décembre 2025 (photo 1a : 7.7276033 ; -8.8598033 ; 480.0 ; 4.25 ; photo 1b ; 7.8413633 ; -8.8665217 ; 516.6 ; 4.3). Cette planche photos illustre les disparités d'état des routes de la Guinée Forestière. C'est un contraste entre les routes pour le développement de la région. La photo 1a met en évidence un axe routier non revêtu difficilement praticable, surtout en saison des pluies. La présence des eaux et des boues sur la voie traduit le faible niveau d'aménagement et d'entretien. Selon, 74,35% des exportateurs-importateurs, cette situation limite la fluidité du trafic, renchérit les coûts de transport et freine la mobilité des populations et des marchandises. C'est ce qui entrave les échanges commerciaux et l'accès aux services sociaux. Quant à la photo 1b de la planche photos 1, elle témoigne d'un bon état de la RN. Le revêtement asphalté de cette route favorise la circulation rapide qui facilite les échanges interurbains et la connexion de la région aux territoires frontaliers. Elle stimule en conséquence le commerce et les activités économiques.

Hormis les routes classées, les routes non classées comprenant les pistes rurales (PR) et les pistes urbaines (PU) qui complètent le réseau de transport en desservant les hameaux et exploitations familiales. Leur linéaire varie selon les préfectures : Beyla (1181,16km), Guéckédou (896,50 km) et Kissidougou (853,99 km). Peu entretenues, ces pistes accentuent l'enclavement et limitent l'accès aux zones rurales pour

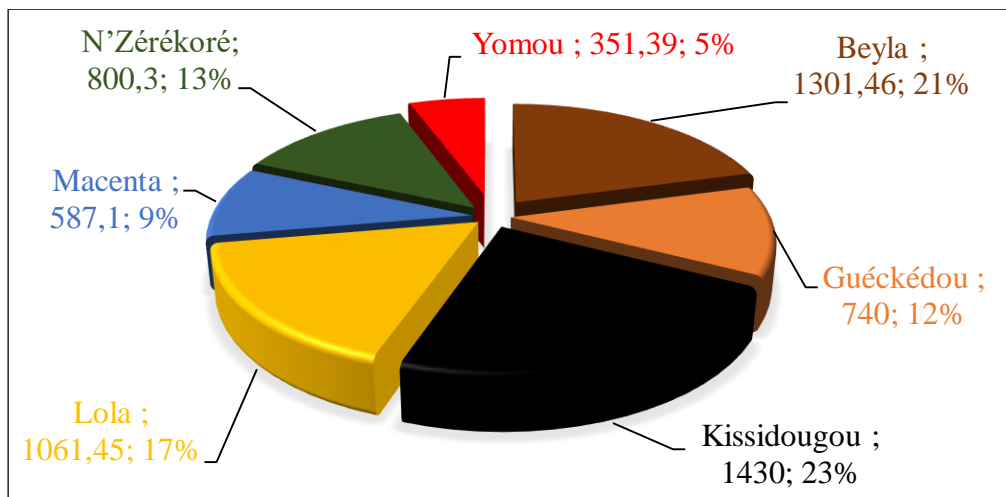
compromettre le développement socioéconomique équitable de la région. Les RP et les RC viennent densifier le réseau routier en appuyant les RN, surtout dans les zones agricoles (planche figure 1). Dans ce contexte, l'enquête (78,19% des importateurs-exportateurs de produits agricoles) a montré que les sous-préfectures de Bounouma, Diécké, Sinko, Koyama et Sérédou bénéficient des RC en terre pour l'écoulement saisonnier des productions agricoles (bananes, manioc, café, etc.).

Planche figures 1 : Répartition inégale des RP et RC en Guinée Forestière

1a : Linéaire des RP de la Guinée Forestière



1b : Linéaire des RC de la Guinée Forestière

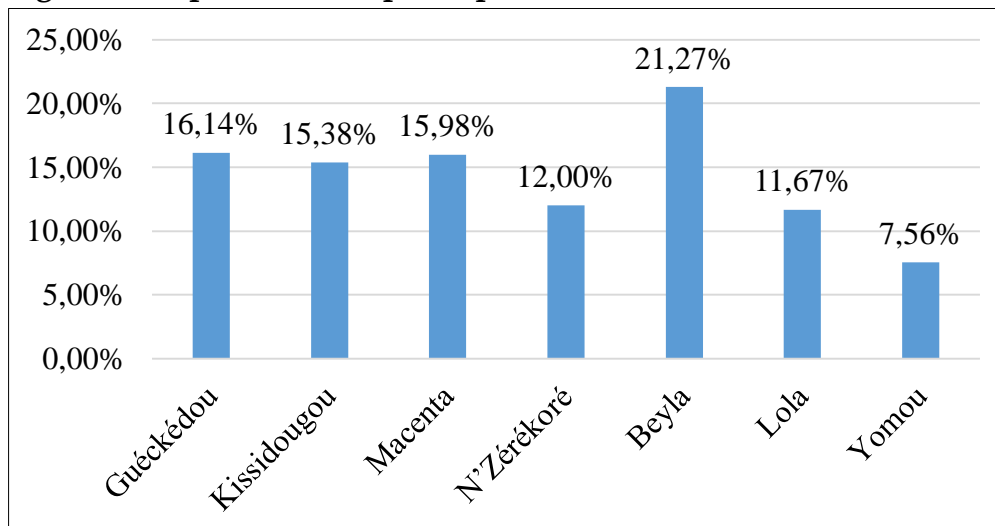


Source : K. N. C. Kolié (2024) inspiré de DRPRN (2019)

Les RP et les RC sont aussi inégalement réparties en Guinée Forestière (planche figures 1). Cette répartition déséquilibrée limite l'accessibilité aux infrastructures sociales, freine les échanges économiques et aggrave les inégalités territoriales. D'après, 82,32% des transporteurs cela compromet le développement équilibré de la région. En dehors des RP et des RC précédentes, les routes non classées représentent aussi un maillon essentiel du réseau routier dans la région. Les pistes rurales (PR) et les piste urbaines

(PU) ont des linéaires différents et considérables dans les préfectures telles que Beyla (1 181,16 km), Guéckédou (896,50 km) et Kissidougou (853,99 km). Peu entretenues, elles jouent le rôle de desserte de proximité pour les hameaux enclavés et les exploitations familiales dans la région (figure 2).

Figure 2 : Répartition des pistes préfectorales de la Guinée Forestière



Source : K. N. C. Kolié (2024) inspiré de GAC/2M Consult/ACE, 2017

La répartition montre une forte concentration du linéaire des pistes préfectorales dans la préfecture de Beyla (21,27%). Puis, viennent les préfectures de Guéckédou (16,14%), de Macenta (15,98%) et de Kissidougou (15,38%). La préfecture de Yomou (7,56%) reste nettement en retrait. Cette distribution révèle un réseau inégal des pistes et souligne l'importance stratégique de la préfecture de Beyla et le besoin de renforcer les pistes des préfectures les moins desservies.

2.1.2. Etat des lieux du transport fluvial

En Guinée Forestière, le transport fluvial est inexistant malgré le potentiel hydrique de la région en raison de l'absence de fleuves. Les principaux cours d'eau tels que les rivières Diani, Gouan, Makona, Loffa et Cavally (figure 1 ci-dessus), sont inscrits dans les bassins du Haut-Niger et du littoral ouest-africain. Toutefois, leur morphologie torrentielle, la présence de roches et l'érosion constante rendent impossible leur navigabilité sur le territoire de la Guinée Forestière. La navigation est rare voire inexistante (photo 1).

Photo 1 : Présentation de la rivière Diani : vagues d'eau et rives



Prise de vue : Kolié (nos enquêtes de terrain à Nyala), août 2024

L'agitation des eaux et la présence des formations végétales dans le lit de la rivière Diani (photo 1) traduisent les obstacles majeurs au transport fluvial dans les cours d'eau de la Guinée Forestière où ces voies d'eau qui drainent des bois morts, ne sont pas aménagées. Selon 59,62% des responsables syndicaux de transport, les vagues témoignent d'un débit irrégulier et d'une dynamique hydrologique complexe dans un relief très accidenté. En aggravant les difficultés d'accostage et de circulation navale, ces facteurs rendent la navigation périlleuse dans les embarcations qui sont généralement artisanales. Ensuite, ces facteurs limitent l'exploitation des cours d'eau comme voies de transport malgré l'exploitation réduite de ces eaux par les populations riveraines pour la pêche et le transport de sable.

2.1.3. Etat des lieux du transport aérien

Autrefois moteur d'intégration régionale, notamment entre 1958 et 1986, le transport aérien est marginalisé en Guinée Forestière. Sur les 4 infrastructures aériennes identifiées dans les préfectures de Beyla, Macenta, N'Zérékoré et Kissidougou (figure 1 précédente), seules 2 sont partiellement opérationnelles. A Beyla, l'aérodrome dessert essentiellement les compagnies minières telles que Rio Tinto et Winning Consortium Simandou. Quant à l'aérodrome de Kissidougou, il assure des vols irréguliers entre cette ville et Conakry. Aucune donnée fiable de ces trafics n'est disponible et accessible. Dans la préfecture de N'Zérékoré, l'aérodrome de Konia-Aviation est en cours de rénovation depuis le 29 mars 2023 (photo 2).

Photo 2 : Aéroport de N'Zérékoré en projet de rénovation



Prise de vue : Kolié (nos enquêtes de terrain à Konia-Aviation), janvier 2025.

L'infrastructure de transport aérien de Konia-Aviation (photo 2) est dysfonctionnelle et hors du confort depuis les années 1980. Elle constitue un point stratégique pour améliorer la connectivité aérienne régionale. Sa modernisation pourrait dynamiser le transport aérien, renforcer l'intégration de la Guinée Forestière dans l'espace nationale et internationale, attirer des investissements et soutenir le développement socioéconomique local. L'état précaire des pistes en terre, notamment à Beyla et Kissidougou, limite sérieusement le potentiel opérationnel des aéroports et restreint la circulation aérienne commerciale et institutionnelle. L'enquête de terrain (69,26% des responsables syndicaux de transport et des transporteurs) a montré que les vols réguliers sont quasi inexistantes. Selon les mêmes enquêtés, le transport aérien est principalement utilisé pour des missions spécifiques de compagnies minières ou d'organisations institutionnelles et humanitaires.

Ainsi, le transport aérien reste marginal, concentré sur quelques sites et activités ponctuelles dans la région. La réhabilitation de l'aéroport de N'Zérékoré constitue une tentative de relance, mais l'impact global sur la mobilité des populations et sur le développement régional demeure limité si les infrastructures ne sont pas pleinement modernisées et opérationnelles.

2.1.4. Etat des lieux du transport ferroviaire

En Guinée Forestière, le transport ferroviaire révèle une absence totale de voies ferrées fonctionnelles (figure 1 antérieure). L'ancien projet de liaison Conakry-Kankan-N'Zérékoré, abandonné en 1986, a laissé un vide infrastructurel majeur, privant la région d'un mode de transport alternatif au réseau routier. Aussi, le projet ferroviaire Yéképa-Bossou (Liberia-Guinée) n'a été pas réalisé. Parmi les initiatives récentes, le projet de chemin de fer Beyla-Forécariah est en cours d'exécution. Les données de terrain issues des observations directes montrent que le transport des matériaux de

construction (traverses latérales en béton précontraint) s'effectue actuellement via les axes routiers des RN1 et RN2 (photos 3).

Photo 3 : Transport des traverses latérales en béton précontraint pour le chemin de fer Beyla-Forécariah via la RN2 Kissidougou-N'Zérékoré et la RN1 N'Zérékoré-Beyla



Prise de vues : Kolié (nos enquêtes de terrain en Guinée Forestière), septembre 2024

La photo 3 illustre le transport de traverses latérales en béton précontraint pour la réalisation du chemin de fer Beyla-Faranah via 2 axes des RN1 et RN2. Au niveau de certains axes ferroviaires, quelques traverses sont posées ou en phase d'être posées (planche photos 2).

Planche photos 2 : Pose des traverses latérales en béton précontraint de la voie ferrée Beyla-Forécariah dans la sous-préfecture de Nionsomoridou

Photo 2a : Débardage de traverses latérales

Photo 2b : Pose de traverses latérales



Prise de vues : Kolié (nos enquêtes de terrain en Guinée Forestière), mars 2025

La construction de cette voie ferroviaire met en évidence 2 points essentiels : la nécessité d'infrastructures ferroviaires robustes pour le développement régional et les contraintes liées à l'utilisation de routes déjà fragiles pour acheminer des charges lourdes. Cependant, le tracé du chemin de fer contourne les principaux centres urbains de N'Zérékoré, Macenta, Guéckédou et Kissidougou qui sont des points importants de potentialités socioéconomique de la région. D'après 82,54% des responsables syndicaux de transport, cette situation réduit l'effet socioéconomique immédiat attendu pour les populations locales, tant sur le plan de la mobilité que de l'intégration régionale.

Ainsi, bien que le projet ferroviaire ait un potentiel catalyseur pour le développement régional, sa contribution actuelle reste nulle et sa contribution au développement socioéconomique local. Cet impact dépendra de la mise en service effective de cette voie ferrée et de son l'intégration avec les autres modes de transport en Guinée Forestière. Dans cette région, le transport ferroviaire en Guinée Forestière est encore au stade de chantier et reste pour l'instant principalement orienté vers des objectifs miniers. Sans une articulation plus active avec les populations locales et infrastructures routières existantes. Ses bénéfices resteront limités et inégalement répartis à travers la région.

2.2. Apports inégaux des transports au développement socioéconomique en Guinée Forestière

2.2.1. Contribution contrarié du transport routier au développement socioéconomique

Les résultats de terrain montrent que 84,75% des enquêtés confirment que le transport routier constitue la colonne vertébrale du système de mobilité en Guinée Forestière. Les RN1 (Beyla-N'Zérékoré) et RN2 (Kissidougou-Lola), ainsi que leurs traverses, apparaissent comme les principaux axes d'intégration régionale et transfrontalière reliant la Guinée Forestière à la Haute Guinée, à la Côte d'Ivoire, au Liberia et à la Sierra Leone.

La forte prédominance de routes non bitumées inégalement réparties limite la mobilité, freine le commerce et l'accès aux services, particulièrement dans les zones enclavées comme Yomou. Dans cette ville, le mauvais état des routes paralyse le commerce qui est souvent réduit, annulé ou reporté et fait hausser les prix de marchandises industrielles au détriment de ceux des produits locaux (hévéa, huile de palme, charbon de bois). Les RP et les RC souvent en terre jouent souvent un rôle complémentaire pour le transport agricole saisonnier (bananes, manioc, café). Mais, leur état dégradé en saison pluvieuse réduit leur utilisation, augmente la précarité des producteurs et affecte négativement les prix de vente des produits agricoles. Les enquêtes auprès des importateurs-exportateurs issus des populations locales (78,45%), notamment à Koyama, montrent que les routes impraticables pendant la saison des pluies entraînent des pertes économiques directes et une réduction des échanges intercommunautaires.

Bien que cruciales pour la desserte des hameaux et des exploitations familiales, les PR et les PU sont peu entretenues et inégalement réparties. Cette situation accentue l'enclavement et limite l'accès aux infrastructures sociales, aux marchés et aux services essentiels, puis compromet un développement socioéconomique équilibre. Parmi toutes ces routes, le transport est essentiellement assuré sur la RN2 par des véhicules de transport individuel et des bus de compagnies ivoiriennes (Mandemba Transport,

Ouest Transaction Côte d'Ivoire, Soumahoro Transport, etc.). Grâce aux compagnies étrangères, les flux humains et commerciaux de la Guinée Forestière se sont intensifiés dans le confort lors du transport vers Conakry, Monrovia, Abidjan, etc. sur les RN malgré la diversité contrariée de l'état des routes. Les résultats de l'enquête de terrain (66,78% des enquêtés) montrent que la circulation des marchandises et des populations illustre la centralité stratégique du réseau routier dans le développement économique de la région (planche photos 3). Toutefois, cette dépendance générale à un axe routier unique pose la question de la vulnérabilité en cas de rupture de trafics, surtout au niveau de la RN2 Kissidougou-Lola appuyées par des transverses.

Planche photos 3 : Transport routier sur les corridors de la Guinée Forestière

Photo 3a : Transport mixte sur le corridor N'Zérékoré-Danané **Photo 3b : Transport de marchandises sur le corridor Thuo-Yéképa**



Photo 3c : transport de passagers sur la RN 2 N'Zérékoré-Macenta



Prise de vues : Kolié (nos enquêtes de terrain en Guinée Forestière), juin-décembre 2024

La planche photos 3 récapitule le transport mixte de passagers et de marchandises sur des corridors transfrontaliers. Cette illustration met en relief la précarité de certains moyens logistiques (route en terre et engins roulants). Selon, 79,61% des enquêtés, cette situation freine la fluidité des échanges, accroît les risques et limite le développement socioéconomique de la région. D'après la même source, hormis cela, le transport routier reste un levier essentiel de développement socioéconomique de la Guinée Forestière. En effet, les infrastructures routières propulsent le développement

d'activités (commerciales, professionnels, etc.), la valorisation du foncier, l'expansion des habitats, etc. dans la région. Pour spécifiquement, 63,39% des exportateurs-importateurs enquêtés, le mauvais état du réseau routier rural entraîne également la réduction et ou la perte du rendement agricole. Pour eux, ce levier devrait être conditionné par l'amélioration de l'état des routes, la densification du réseau, bref la réalisation des routes adaptées à l'écologie de la Guinée Forestière.

2.2.2. Faible contribution du transport fluvial au développement socioéconomique

Selon 83,17 % des enquêtés, le transport fluvial reste faiblement exploité. La morphologie torrentielle des principaux cours d'eau de la région, la présence des roches et l'érosion importante limitent considérablement la navigabilité de ces eaux. L'usage des cours d'eau se limite principalement à la pêche artisanale et au transport local de sable par pirogues (planche photos 4). Ces activités sont concentrées sur les rivières Diani, Loua et Niandan. Selon les enquêtes menées auprès des usagers (48,37% des importateurs-exportateurs ayant des contacts avec les populations riverains), la navigation est risquée car les pirogues peuvent se renverser dans les rapides ou heurter des obstacles naturels.

Planche photos 4 : Transport de sable et pratique de pêche sur le Diani en Guinée Forestière

Photo 4a : Transport de sable sur le Diani
Diani dans la préfecture de Macenta



Photo 4b : Pratique de pêche sur le
dans la préfecture de N'Zérékoré



Prise de vues : Kolié (nos enquêtes de terrain en Guinée Forestière, 2024)

La planche photos 4 montre l'exploitation artisanale du rivièrè Diani pour le transport de sable et la pêche. Cette exploitation des cours de la région apparaît donc plus symbolique qu'économique. Bien que vitales pour certain moyens de subsistance locaux, les pratiques fluviales ont un faible rendement économiques et leur contribution au développement régional est limitée. Ces pratiques traduisent une forte dépendance locale aux ressources naturelles mais ne génèrent pas de flux significatifs de commerce ou d'échanges intercommunautaires. Dans ce contexte, 78,56% des responsables syndicaux de transport affirment que l'exploitation artisanale expose également les usagers à des risques sécuritaires, notamment lors de la montée des

eaux ou à cause de la présence de faune dangereuse. Selon ces enquêtés, les infrastructures fluviales adaptées sont donc absentes en raison du manque d'aménagements des berges, d'absence des ports locaux ou de voies de transport institutionnalisées. Ils affirment aussi que cela freine toute valorisation économique des ressources fluviales. De ce fait, le transport fluvial reste marginal et joue un rôle symbolique dans le développement socioéconomique de la région et pose la nécessité d'organisation et d'investissements ciblés pour optimiser ce potentiel naturel.

2.2.3. Faible contribution du transport aérien au développement socioéconomique

Les observations de terrain relèvent que le transport aérien dans sa forme actuelle comme l'illustre la photo 2, contribue très peu à la mobilité des populations et au commerce régional. Son impact sur le développement socioéconomique demeure quasi nul et se limite exclusivement aux activités des compagnies minières et à une utilisation ponctuelle des missions spécifiques d'Etat et d'institutions internationales (PAM, HCR, UNICEF, etc.). Le dysfonctionnement des aéroports de la région ne favorisent pas à présent le développement de vols commerciaux, d'activités socioéconomiques parallèles, etc.

Selon 59,67% des responsables syndicaux de transport, le manque de compagnies aériennes domestiques viables, combiné aux coûts élevés de maintenance et à l'insuffisance des infrastructures, freine toute expansion significative des services de ce secteur. D'après eux, bien que la rénovation de l'aéroport de N'Zérékoré illustre une volonté politique de réintégrer la région dans le réseau aérien national et international, le transport aérien reste un mode marginal en Guinée Forestière. Sa pleine contribution dépendra de la finalisation des infrastructures et de l'intégration de services réguliers adaptés aux besoins locaux et régionaux.

2.2.4. Contribution inexistante du transport ferroviaire au développement socioéconomique

Le transport ferroviaire en Guinée Forestière demeure quasi inexistant. Selon 71,15% des responsables syndicaux de transport, la région ne dispose actuellement d'aucune voie ferrée fonctionnelle. Pour cette raison, le transport de traverses latérales en béton précontraint sur les axes des RN2 (planche photos 4) souligne le rôle central des infrastructures routières dans le soutien logistique de ce projet ferroviaire en cours d'exécution. Cette activité démontre que, bien que le rail soit un vecteur potentiel de développement, son impact concret sur la mobilité des populations et l'économie locale reste nulle à ce jour. La construction et le test de ce chemin de fer Beyla-Forécariah est simultanément en cours (planche photos 5).

Planche photos 5 : Circulation de trains sur la voie ferroviaire Beyla-Forécariah

Photo 5a : Transport de barres de fer via le tunnel de Nionsomoridou



Photo 5b : Début de circulation des trains sur la voie ferrée Beyla-Forécariah



Prise de vues : Kolié (nos enquêtes de terrain à Nionsomoridou), avril 2025

La planche photo 5 est l'illustration de l'avancement des travaux de la voie ferrée Beyla-Forécariah. Plusieurs trains circulent sur cette voie. Pour que ce chemin de fer devienne un levier significatif de développement, il est nécessaire d'assurer le développement des localités traversées (activités commerciales, emplois professionnels). Il doit également s'accorder aux autres modes de transport, notamment routier. Selon 63,78% des enquêtés, sans cette articulation, les effets positifs sur le développement régional, tels que la création d'emplois parallèles, l'amélioration de l'accès aux marchés et la stimulation des échanges économiques, resteront inégalement répartis et limités à l'exportation minière. Bien que stratégique sur le plan potentiel, le transport ferroviaire ne contribue pas actuellement au développement socioéconomique de la région. D'après la source précédente, sa pleine contribution partira de sa finalisation et de son intégration harmonieuse dans le réseau région de mobilité.

3. Discussion

En Guinée Forestière, le transport routier apparaît comme le principal vecteur de mobilité et de développement socioéconomique. Il concentre plus de 85% des flux de

personnes et de marchandises. Les RN, RP et RC assurent l'intégration régionale et transfrontalière avec la Côte d'Ivoire, le Liberia et la Sierra Leone. Les RN1 (Beyla-N'Zérékoré) et RN2 (Kissidougou-Lola) constituent les axes stratégiques majeures. Cette affirmation fait ressortir l'importance des corridors interurbains dans la structuration économique et sociale comme le soulignent A. T. Diallo (2019, p.142) et I. Camara (2015, p.77). Cependant, l'état dégradé des tronçons non bitumés et l'inégalité dans le recouvrement asphaltique limitent la mobilité, freinent l'accès aux marchés et accentuent l'enclavement des zones rurales, particulièrement Yomou. Les RP et RC jouent un rôle complémentaire pour l'écoulement saisonnier des productions agricoles (bananes, manioc, café), mais leur impraticabilité en saison des pluies entraîne des pertes économiques directes et réduit la valeur des produits. Peu entretenues et inégalement réparties, le mauvais état des PR et PU contribue aussi à l'aggravation de l'isolement des hameaux et restreint l'accès aux services essentiels. Par ricochet, il limite le développement socioéconomique de la région. L'utilisation des véhicules individuels et de compagnies de bus ivoiriennes sur la RN2 illustre la dépendance aux principaux axes. C'est un facteur d'exposition de la région à la vulnérabilité logistique importante.

De plus, le transport fluvial demeure marginal malgré le potentiel hydrique important de la Guinée Forestière, région du Sud-Est de la Guinée connue réputée « château d'eau de l'Afrique de l'Ouest ». Les rivières présentent une navigabilité limitée due à la morphologie torrentielle, aux obstacles naturels et à l'érosion. Les observations de terrain montrent que les activités se limitent à la pêche artisanale et au transport local de sable par pirogues (K. N. C. Kolié, 2024, p.45), lesquelles exposent les usagers aux risques élevés et contribuent faiblement à l'économie locale. L'absence d'infrastructures adaptées telles que des voies et des ports fluviaux aménagés, confirme que le transport fluvial reste symbolique et sous-exploité. Cette assertion s'accorde avec les analyses de Y. Boulevert (2003, p.95-109) et L. F. Bouet (1911, p.194). Dans le même contexte d'insuffisance des modes de transport existants, le transport aérien est largement marginalisé. La rénovation de l'aérodrome de Konia-Aviation dans la préfecture de N'Zérékoré illustre une tentative de relance de la mobilité aérienne. L'insignifiance économique du transport aérien pour les populations locales reflète le constat de P. Sifuna (2016, p.58) sur la dépendance aux infrastructures modernes et aux compagnies domestiques viables. A ce stade, le transport aérien ne contribue que plus et très souvent marginalement au développement socioéconomique de la Guinée Forestière.

Enfin, le transport ferroviaire est quasi-inexistant. Néanmoins, le projet Beyla-Forécariah qui a été lancé en 2022 par Winning Consortium Simandou. Il se concentre surtout sur l'exploitation minière et contourne les principaux centres socioéconomiques urbains pour limiter l'effet direct escompté par et pour les

populations de la région. Les observations faites sur le transport des traverses latérales via les RN1 et RN2 illustrent la dépendance logistique au réseau routier d'après les travaux scientifiques de K. N. C. Kolié (2024, p.98-104). Ce constat confirme les analyses de F. Munemo et M. Moyo (2017, p.142) et A. N. Tchouassi (2019, p.78). Selon ces auteurs, sans l'articulation avec le réseau routier et l'inclusion des communautés locales, le chemin de fer reste un vecteur potentiel mais inactif pour le développement socioéconomique.

Les résultats précédents valident scientifiquement le transport routier qui demeure le principal levier de développement, alors que les transports fluvial, aérien et ferroviaire restent marginaux. Les différences avec les travaux antérieurs résident surtout dans la quantification précise des flux et dans l'évaluation des impacts socioéconomique locaux. La similitude majeure est que tous les travaux soulignent la nécessité d'une infrastructure fiable et intégrée pour soutenir la croissance régionale. En partant des résultats, la diversification et l'entretien des infrastructures, l'intégration des modes de transport et l'investissement dans les corridors stratégiques sont essentiels pour renforcer le développement socioéconomique de la Guinée Forestière.

Conclusion

L'analyse des modes de transport de la Guinée Forestière révèle une forte dépendance au réseau routier qui assure plus de 85% des flux et structure les échanges. Toutefois, la dégradation des RN, RC, RP et PR, ainsi que leur répartition inégale et la prédominance des routes non bitumées renforcent l'enclavement et limitent l'accès aux services sociaux tels que les marchés urbains. Par ricochet, les revus agricoles et commerciaux sont affectés. Malgré le riche potentiel hydrique, le transport fluvial reste artisanal, marginal et réduit pendant que le transport aérien est quasi inexistant en raison de l'état des aéroports. Le transport ferroviaire qui est non encore opérationnel, n'a pas d'impact mesurable. L'ensemble du réseau de transport montre la dépendance de la région aux infrastructures de transport mieux intégrées, à la coordination multimodale et à la modernisation du réseau existant.

Références bibliographiques

BOUET Louis François, 1911, *Etudes hydrologiques et géographiques de la Guinée*, Paris, Imprimerie Nationale.

BOULEVERT Yves, 2003, *Hydrologie et transport fluvial en Afrique de l'Ouest*, Paris, Karthala.

CAMARA Ibrahim, 2015, *Dynamiques sociales et réseaux de transport en Afrique de l'Ouest*, Dakar, PUD.

DIALLO Amadou Thierno, 2019, *Infrastructures routières et développement économique en Guinée : enjeux et perspectives*, Conakry, EUG.

Direction Régionale des Pistes Rurales de N'Zérékoré (DRPRN), 2019, *Linéaire des pistes rurales*, N'Zérékoré, DRPRN.

Fonds d'Entretien Routier (FER), 2016, *Agenda du réseau routier*, Conakry, FER.

Groupe Alpha Consult (GAC)/2M Consult/Associated Consult Engineers (ACE), 2017, *Actualisation du schéma directeur d'aménagement des pistes rurales dans trente-trois (33) préfectures de la Guinée*, Conakry, GAC/M et ACE.

Institut National de la Statistique (INS) de Guinée, 2019, *Annuaire statistique des transports de la République de Guinée*, Conakry, INS.

Institut National de la Statistique (INS), 2018, *Annuaire des statistiques de l'environnement* 2016, Conakry, INS.

KOLIÉ Koly Noël Catherine, 2024a, « Importance de la RN2 Kissidougou-Lola et ses bifurcations dans le développement socioéconomique en Guinée Forestière », Abidjan, GEOTROPE, N°02, Vol.02, p. 171-184

KOLIÉ Koly Noël Catherine et HEBELAMOU Roger, 2024, « Deux-roues, textes réglementaires et sécurité dans le transport routier à N' Zérékoré (Guinée) », Bouaké, RAVSE, N°4, Vol.2, p. 145-173

KOLIÉ Koly Noël Catherine, 2022a, *Transport routier et développement socioéconomique en Guinée Forestière*, thèse de doctorat en Géographie des Transports, Abidjan, Université Félix HOUPHOUET-BOIGNY.

KOLIÉ Koly Noël Catherine, 2022b, « Impacts socioéconomique de la route N'Zérékoré-Lola-N'Zoo (Guinée) », Abidjan, REGARDSUDS, N°2, Vol.2, p. 62-76

KOLIÉ Koly Noël Catherine, 2024b, « Le transport fluvial en Guinée Forestière: importance et entraves », Abidjan, REGARDSUDS, N°2, Vol. 2, p. 20-34

KOLIÉ Koly Noël Catherine, 2024c, « Les mutations liées au bitumage du corridor N'Zérékoré-Nyampara en Guinée », Ouagadougou, RAMReSN°021, Vol. 1, p. 73-92.

KOLIÉ Koly Noël Catherine, 2024d, « Transport routier, influences, polycentralité et polyphéricité interterritoriaux entre N'Zérékoré et Beyla en Guinée », Ouagadougou, RAMReS, N°022, Vol. 1, p. 179-212.

KOLIÉ Koly Noël Catherine, 2025a, « Production, commercialisation, transport et impacts socio-économiques et environnementaux des bananes plantains dans la préfecture de N'Zérékoré », Daloa, REA), Numéro 2, p. 264-280

KOLIÉ Koly Noël Catherine, 2025b, « Les dommages du transport routier dans la région de la Guinée Forestière », GEOPORO, Revue de Géographie du Poro, Université de Peleforo Gon KOULYBALY, Korhogo, Côte d'Ivoire, N° 3, Vol.2, p.618-632

LAMAH Simon Pierre, 2029, *Contribution à l'étude de la variabilité hydro-climatique et de l'adaptation dans bassin versant du fleuve Diani, République de Guinée*, Conakry, Université Gamal Abdel Nasser.

LAMAH Simon-Pierre, BEAVOGUI Koly et GUILAVOGUI Koly, 2020, « Evaluation du régime hydrique du bassin versant du fleuve Diani, République de Guinée », Abidjan, Ecole Normale Supérieure d'Abidjan, N° 35, Vol. 2, p. 433-445.

Ministère de l'environnement, des Eaux et Forêts (MEEF), 2018, *Seconde communication nationale à la convention cadre des nations Unies sur les changements climatiques*, Guinée Conakry, MEEF.

Ministère de transports (MT) de Guinée, 2019, *Annuaire statistique des transports, 2018*, Conakry, MT.

Ministère des transports (MT) de Guinée, 2013, *Impacts des réseaux de transports sur le commerce et le tourisme*, Conakry, MT.

MUNEMO Farirai et MOYO Mandivavarira, 2017, *Le rôle du chemin de fer dans le développement régional en Afrique subsaharienne*, Londres, Routledge.

SIFUNA Peter, 2016, *Transport aérien et développement socioéconomique en Afrique subsaharienne*, Berlin, Springer.

TCHOUASSI André Noumba, 2019, « Railway corridors and regional integration in Sub-Saharan Africa: Challenges and prospects », Le Cap, African Transport Review, N° 1, Vol. 11, p. 65-90.

Winning Consortium Simandou (WCS), 2021, *Projet de Mine de fer Simandou Blocs I et II, Guinée. Cadre de Politique de Réinstallation : Acquisition de terres, de Compensation et de Réinstallation (CPR) pour le port, le Chemin de fer et le projet minier de Simandou*, Conakry, WCS.