

Importance de la RN2 Kissidougou-Lola et ses bifurcations dans le développement socioéconomique en Guinée Forestière

Koly Noël Catherine KOLIÉ

kncksamoevitch@gmail.com

Université de N'Zérékoré (Guinée-Conakry)

Résumé

En Guinée Forestière, le transport des populations et des marchandises a lieu sur l'axe Kissidougou-Lola de la RN2 Mamou-Lola, et ses bifurcations. A travers ces routes, il y a des transactions entre la région et les territoires limitrophes, facteurs de développement socioéconomique de cette région de la Guinée. Cet article se propose de cerner et de valoriser l'importance de ces transactions de populations et de marchandises, en tant que facteurs de développement socioéconomique de la Guinée Forestière. Pour atteindre cet objectif, les enquêtes de terrain ont été menées auprès de 282 individus choisis volontairement.

Les données recueillies par entretien de terrain ont été traduites en figure (carte) grâce au logiciel QGIS, en iconographies (tableaux) et en verbatim grâce aux logiciels SPSS (Statistical Package for the Social Sciences) et Word. Celles de l'observation de terrain ont été exprimées en photographies. Selon les résultats de l'étude menée, le développement socioéconomique de la Guinée Forestière s'appréhende à travers les populations et les marchandises déplacées via la RN2 Kissidougou-Lola et ses traverses.

Mots clés : Guinée Forestière, RN2 Kissidougou-Lola, populations, marchandises, développement socioéconomique

Importance of the Kissidougou-Lola RN2 and its junctions for socio-economic development in Guinean Forest

Abstract

In Guinean Forest, people and goods are transported along the Kissidougou-Lola axis of the RN2 Mamou-Lola, and its junctions. These roads are used for transactions between the region and neighboring territories, and are a factor of the socio-economic development of this region of Guinea. The aim of this article is to identify and highlight the importance of these transactions of people and goods as factors in the socio-economic development of Guinean Forest. To achieve this objective, field surveys were carried out with 282 voluntarily selected individuals.

The data collected during the field interviews was translated into maps using QGIS software, and into iconographies (tables) and verbatim using Statistical Package for the Social Sciences (SPSS) and Word software. Observations in the field were expressed in photographs. According to the results of the study, the socio-economic development of Guinean Forest is interpreted by the populations and goods moved via the RN2 Kissidougou-Lola and its crossings.

Keywords: Guinean Forest, RN2 Kissidougou-Lola, populations, goods, socio-economic development

Introduction

La Guinée Forestière est desservie principalement par la RN2 Kissidougou-Lola (395 km) et la RN1 Beyla-Yomou (181 km), qui sont toutes majoritairement bitumées (Ministère des Transports [MT] de Guinée, 2013, p.18). Ces routes nationales s'accourent sur d'autres qui leur sont transversales. Ce réseau routier relie la Guinée Forestière aux territoires limitrophes qui constituent la région naturelle de la Haute Guinée, la Côte d'Ivoire, le Liberia et la Sierra Leone. Par ces routes, des biens et des personnes transitent entre la Guinée Forestière et ces territoires. Ces routes favorisent aussi la mobilité des personnes et des biens entre la région et les villes guinéennes (Conakry, Mamou, Labé, ...). La RN2 Kissidougou-Lola est ainsi un important corridor d'intégration sous-régionale et de développement socioéconomique de la Guinée (Ministère des Travaux Publics 2014, p.5).

Avant 1912¹, la RN2 Kissidougou-Lola servait pour les déplacements humains entre la région et les Etats de la Côte d'Ivoire, du Liberia et de la Sierra Leone. Sur cette route, par l'axe Kissidougou-N'Zérékoré, le premier véhicule alimenté en charbon de bois est arrivé le 13 mai 1933 à N'Zérékoré (K. N. C. Kolié, 2022, p.72). De 1958 à 1984, cette route est devenue une voie d'exil des fuyards du régime, de déplacements des aventuriers et de trafics de produits agricoles importants vers la Sierra Leone, le Liberia et la Côte d'Ivoire. Avec le retour des Guinéens pour le développement du pays et le libéralisme économique à partir de 1986 (Y. Koïta, 2008, p.1), les mobilités humaines et de marchandises sont devenues de plus en plus importantes. Ainsi, l'exportation et l'importation des biens dans la région depuis la Côte d'Ivoire, le Liberia et la Sierra Leone sont répandues. Si en 2004, la Guinée Forestière a exporté 52,87 % de son café en Côte d'Ivoire (D. Lamah, 2013, p. 25), elle importe présentement des marchandises depuis la Côte d'Ivoire, le Liberia et la Sierra Leone. La région naturelle de la Guinée Forestière a généralement dépendu des pays voisins et surtout pendant les périodes de dictature de 1958 à 1984 grâce au transit sur la RN2 Kissidougou-Lola.

Les études scientifiques liées à l'importance de la RN2 Kissidougou-Lola dans le développement socioéconomique de la région de la Guinée Forestière sont rares, voire inexistantes. Pour cet article, la question de recherche qui a servi de fil conducteur est : *Par quoi la RN2 Kissidougou-Lola favorise-t-elle le développement socioéconomique de la Guinée Forestière ?* Partant de cette question, l'objectif assigné à cet article est de cerner et valoriser les facteurs de développement socioéconomique de la Guinée Forestière à travers les déplacements humains et de marchandises facilités par la RN2 Kissidougou-Lola et ses bretelles. Pour atteindre cet objectif, l'hypothèse formulée est que les déplacements de personnes et de marchandises via la RN2 Kissidougou-Lola contribuent au développement socioéconomique de la région de la Guinée Forestière.

1-Matériel et méthodes

Le développement socioéconomique qu'assure la RN2 Kissidougou-Lola a été étudié en partant des documents relatifs à l'importance socioéconomique de la route. Au nombre de ces documents, J. Lama (2006), A. Bontianti et A.I. Yonlihinza (2008), D. Lamah (2013) et K.N.C. Kolié (2015 et 2022) ont fourni des informations qui ont consolidé le niveau de compréhension sur le sujet d'étude. En plus de ces informations, la recherche de terrain a été nécessaire pour cerner l'importance sociale et économique que recouvrent la RN2 Kissidougou-Lola et ses courroies. Ainsi, l'entretien semi-directif et l'observation directe de terrain ont été utilisés. En raison de son usage pour saisir les perceptions des populations, l'entretien a d'abord été focalisé sur l'importance sociale de la RN2 Kissidougou-Lola et de ses bretelles (figure 1). A ce niveau, l'étude a intéressé les communautés ethniques (Kissi, Toma, Manon, Konon, Kpèlè, Konianké, Guéré, Guio, Yacouba, Milli, Kouranko). Ces populations ont été sélectionnées volontairement. L'étude a ensuite porté sur 879 385 tonnes de marchandises dont 467 824 sont importées en Guinée Forestière depuis les territoires limitrophes grâce à ces routes en passant par la région de la Guinée Forestière. L'étude a enfin été menée sur 411 561 tonnes de marchandises exportées de la Guinée Forestière. La nature des marchandises qui transitent de la Guinée Forestière a aussi été concernée.

Les entretiens et les observations directes ont été menés par rapport à l'axe de la RN2 Kissidougou-Lola et ses traverses. La recherche de terrain a eu lieu dans les préfectures sélectionnées de façon raisonnée (Lola, N'Zérékoré, Macenta, Guéckédou, Kissidougou). Dans ces préfectures, cette recherche a été réalisée dans les villes de Lola, N'Zérékoré, Macenta, Guéckédou et Kissidougou. La recherche a ensuite été menée dans les villages choisis volontairement. Ce sont les villages de N'Zoo, Gama et Karana (Lola), Samoé, Kérémeda et Koulé-Nord (N'Zérékoré), Sérédou, Kolouma et Balizia (Macenta), Tékoulo, Kondémbadou et Termessadou-Djipo (Guéckédou) et Yendè-Millimou (Kissidougou).

¹ La région naturelle de la Guinée Forestière est conquise en 1912 après les autres régions de la Guinée. Devenue colonie française à cette date, elle bénéficie des routes de trafics importants (HCAOF et al, 1955)

Relativement aux marchandises, l'entretien et l'observation de terrain ont porté sur les produits agricoles et industriels importés à travers la RN2 Kissidougou-Lola. Parmi ces produits importés, figurent entre autres le niébé (950 t), le fonio (240 t), l'huile de karité (681 kg), les pâtes de néré (345 kg), le ciment (4 682 t), les produits cosmétiques (15 types), les habillements (16 123 t), les boissons (3 224 t), les denrées alimentaires (14 267 t), les fournitures scolaires (124 t), les engins roulants (15 marques), les pièces détachées (156 types), les appareils électroménagers (6 types), etc. L'entretien et l'observation ont concerné aussi la nature des marchandises exportées depuis les territoires frontaliers. Plus spécifiquement, l'observation directe s'est basée sur le rôle de transit de la RN2 Kissidougou-Lola et ses bretelles. Sur les provenances et les destinations des personnes et des marchandises, les entretiens ont été réalisés auprès des individus intervenant dans les transactions interfrontalières (tableau I).

Tableau I : Unités d'enquête et échantillonnage

Individus	Echantillon	
	Effectifs enquêtés	Pourcentages (%)
Agents de l'administration des marchés urbains traversés par la RN2 Kissidougou-Lola	38	13,48
Agents des directions des transports terrestres et des travaux publics	42	14,89
Responsables des directions de commerce, de l'industrie, des petites et moyennes entreprises	15	5,32
Responsables des directions de douane routière	16	5,67
Importateurs-exportateurs	51	18,09
Agents de postes de contrôle routier	22	7,80
Motos-taximen	63	22,34
Conducteurs d'automobiles	35	12,41
Total	282	100

Source : K. N. C. Kolié, 2024

Choisis de façon aléatoire, tous ces individus ont été entretenus sur les provenances, les destinations et les types de marchandises importées et exportées. Relativement à ces marchandises, des photographies ont été prises au cours des observations directes au moyen d'un appareil photo.

Pour traiter les données recueillies, le logiciel SPSS a servi pour le dépouillement et l'analyse. L'interprétation des résultats a été faite grâce à la théorie macroscopique de Rosnay (J. de Rosnay, 1975). Cette théorie a permis de mettre à nu l'importance socioéconomique de la RN2 Kissidougou-Lola et de ses traverses pour la région. Les résultats présentés mentionnent des iconographies constituées de tableaux, et une figure réalisée grâce au logiciel QGis 3.24. Pour rendre compte des données, le logiciel Word a servi pour la rédaction de cet article qui s'articule autour des déplacements humains et des marchandises transportées via la RN2 Kissidougou-Lola et ses voies transversales.

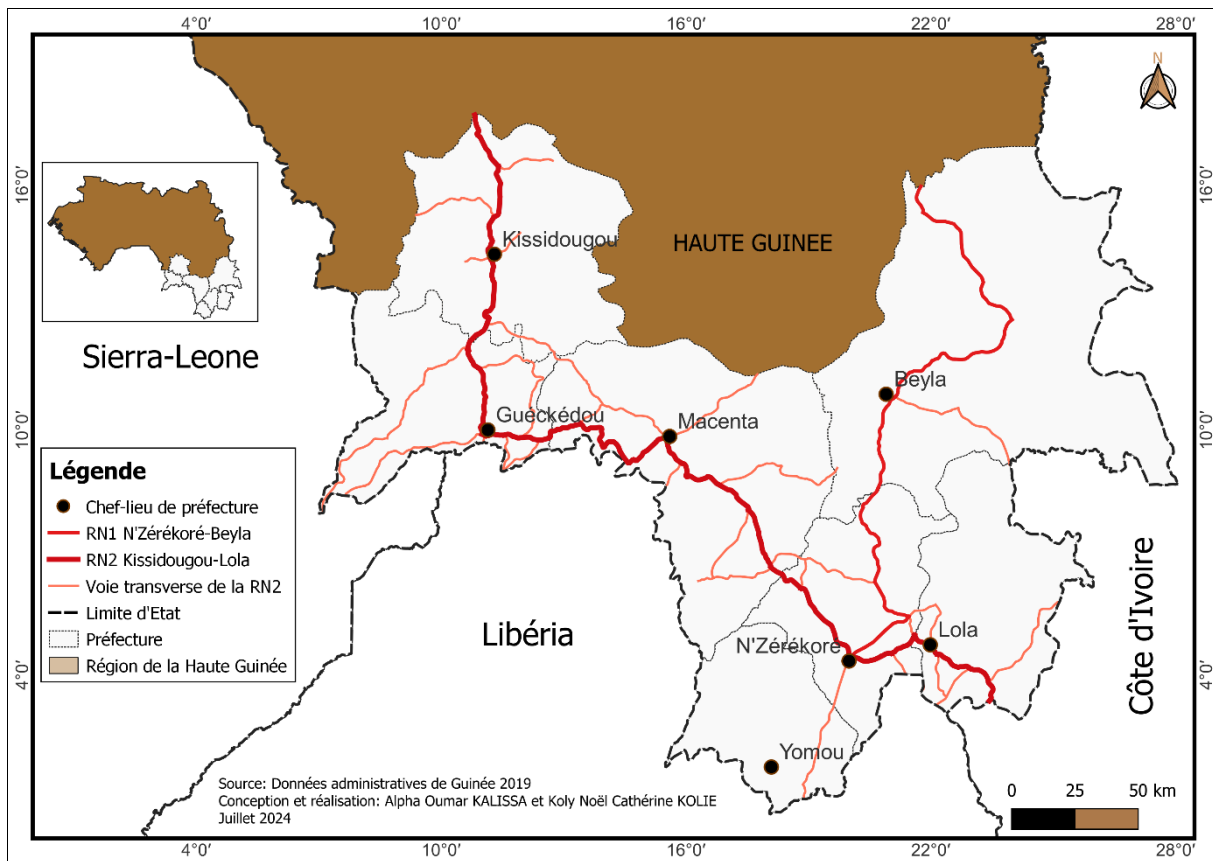


Figure 1 : La RN2 Kissidougou-Lola et ses bifurcations en Guinée

2-Résultats

Les effets socioéconomiques de la RN2 Kissidougou-Lola et de ses transversales s'appréhendent par la mobilité des populations et des marchandises.

2.1. DEPLACEMENTS HUMAINS VIA LA RN2 KISSIDOUGOU-LOLA ET SES VOIES ANNEXES EN GUINÉE FORESTIÈRE

Par le biais de la RN2 Kissidougou-Lola et de ses axes transversaux créés après 1958, les migrations communautaires vers la Guinée Forestière avant les années 1912 ont réparti les Kissi entre la Guinée, le Liberia et la Sierra Leone. Il a été de même pour les Loma entre la Guinée et le Liberia. Quant aux Kpèlè et Konon, ils se sont implantés en Guinée, au Liberia et en Côte d'Ivoire via les mêmes routes. Par le truchement de ces routes, les Konianké se sont répartis entre la Guinée, la Côte d'Ivoire et le Liberia. Ces routes ont fait venir des tribus de la Côte d'Ivoire (Guéré, Dan, Yacouba et Milli) et du Liberia (Guio) en Guinée. Par le canal de ces routes, les Manon se sont essaimés entre la Guinée, la Côte d'Ivoire et le Liberia. Les mêmes routes ont aussi permis aux Kouranko et Lélé de s'implanter entre la Guinée et la Sierra Leone (tableau II).

Tableau II : Principales communautés ethniques identifiées dans les milieux d'enquête

Milieux d'enquêtes	Principales communautés ethniques
Ville de Lola	Kpèlè, Konianké, Manon
Ville de N'Zérékoré	Kpèlè, Konianké, Manon
Ville de Macenta	Loma, Konianké
Ville de Guéckédou	Kissi, Kouranko, Lélé, Loma
Ville de Kissidougou	Kissi, Kouranko, Lélé
Village de N'Zoo (préfecture de Lola)	Dan, Guéré, Guio, Konon, Manon, Milli, Yacouba
Village de Gama (préfecture de Lola)	Dan, Guéré, Guio, Kpèlè, Konon, Manon, Milli, Yacouba
Village de Karana (préfecture de Lola)	Kpèlè, Manon
Village de Samoé (préfecture de N'Zérékoré)	Kpèlè, Manon
Village de Kéréméda (préfecture de N'Zérékoré)	Kpèlè
Village de Koulé-Nord (préfecture de N'Zérékoré)	Kpèlè, Konianké
Village de Sérédou (préfecture de Macenta)	Loma, Konianké
Village de Kolouma (préfecture de Macenta)	Loma, Konianké
Village de Balizia (préfecture de Macenta)	Loma, Konianké
Village de Tékoulo (préfecture de Guéckédou)	Kissi, Kouranko
Village de Kondémbadou (préfecture de Guéckédou)	Kissi, Kouranko
Village de Termessadou-Djipo (préfecture de Guéckédou)	Kissi, Kouranko
Yendè-Millimou (préfecture de Kissidougou)	Kissi, Kouranko

Source : K. N. C. Kolié, 2024

Les migrations humaines tous azimuts vers l'extérieur de la Guinée Forestière ont connu un essor avec la chasse aux chefs traditionnels locaux opposés à la pénétration et à l'autorité coloniale dans la région. L'exil et l'asile dans les territoires limitrophes ont conduit à la naturalisation des fuyards dans ces localités réparties entre ces territoires issus des délimitations coloniales. Selon 78,94 % des motos-taximen et 89,76 % des conducteurs d'automobile transportant entre la Guinée Forestière et ses territoires limitrophes, ces fuyards naturalisés sont socialement intégrés dans lesdits territoires qu'en Guinée, car ils se sont totalement assimilés aux autochtones. L'identité et l'unité de ces sociétés sont plus remarquables dans les espaces géographiques de Lola (Guinée) à Gagnoa (Côte d'Ivoire) et de N'Zérékoré (Guinée) à Monrovia (Liberia). Ces aspects socioculturels existent aussi dans les localités allant de Macenta (Guinée) à Zorzor (Liberia), de Guéckédou et Kissidougou (Guinée) à Loffa Country (Sierra Leone). Les chefs insoumis aux colons, les citoyens forcés à l'exil et ceux volontaires ont accru le lot des déplacés humains de la Guinée Forestière vers les territoires voisins.

A travers la RN2 Kissidougou-Lola et ses ramifications, les communautés ethniques précédentes (tableau II) se déplacent via les services de transport routier de la Guinée (Kissidougou, Guéckédou, Macenta, N'Zérékoré, Lola...) vers les territoires frontaliers et vice-versa. Sur ces routes (figure 1), les mouvements humains à partir des territoires frontaliers de la Côte d'Ivoire, du Liberia et de la Sierra Leone en direction de la Guinée Forestière rapprochent cette région à ses territoires limitrophes. Selon 69,85 % des individus enquêtés, les mouvements de populations depuis les territoires limitrophes sont orientés vers les grandes villes de la région (Lola, N'Zérékoré, Macenta, Guéckédou, Kissidougou, Beyla, Yomou). Ce sont des mobilités sociales qui dynamisent tous ces territoires. En effet, depuis 2019, 4 compagnies ivoiriennes de transport routier empruntant la RN2 Lola-Kissidougou sont introduites en Guinée Forestière (planche photo 1A). Elles assurent le transport routier de façon hebdomadaire entre la Guinée Forestière et la Côte d'Ivoire (tableau III).

Tableau III : Estimation des voyageurs transportés hebdomadairement en Guinée Forestière

Compagnies ivoiriennes de transport routier	Effectifs des voyageurs transportés vers la Guinée Forestière
Maindeba Transport (MT)	300
Ouest Transaction (OT)	300
Société Diomandé Service (SDS)	300
Soumahoro Transport (ST)	450
Total	1350

Source : Compagnies ivoiriennes de transport routier en Guinée Forestière, 2024

Les voyageurs (tableau III) sont débarqués dans les gares construites dans les villes de Lola et de N'Zérékoré. La compagnie Soumahoro Transport a ouvert ses gares au quartier Lycée à Lola et au quartier Dorota II à N'Zérékoré. A N'Zérékoré, les compagnies Maindeba Transport et Ouest Transaction ont ouvert, chacune, une gare au quartier Nyiaye I. La Société Diomandé Service a, quant à elle, ouvert sa gare à Tilépoulou. Toutes ces sociétés de transport routier ont aussi chacune une gare routière au centre-ville de Lola sur les périphéries de la RN2 Kissidougou-Lola. Sur la ligne de transport Abidjan-Lola-N'Zérékoré via Danané, Man, Gagnoa, Daloa, Yamoussoukro, etc., les compagnies de transport assurent chaque semaine la mobilité sociale entre la Guinée Forestière et la Côte d'Ivoire. De même, les véhicules de transport populaire que sont les taxis, les minibus et les camionnettes circulent sur la RN2 Kissidougou-Lola et ses bifurcations pour accentuer chaque jour cette mobilité entre la Guinée et la Côte d'Ivoire, le Liberia et la Sierra Leone.



Photo 1A : Bus de la compagnie MT



Photo 2A : Bus de la Société Diomandé Service

Planche photo 1A : Des bus de compagnies ivoiriennes de transport routier transitant sur la RN2 Kissidougou-Lola. Prise de vues : Kolié (nos enquêtes, janvier 2024)

2.2. TRANSPORT DES MARCHANDISES VIA LA RN2 KISSIDOUYOU-LOLA ET SES TRANSVERSALES EN GUINEE FORESTIERE

A l'intérieur de la Guinée, les produits exportés de la région de la Guinée Forestière vers les villes du pays sont des produits agricoles. Vers Conakry, les bois d'œuvre, la poudre de manioc sec, l'huile de palme, le riz local, les bananes, les avocats, le cola, le cacao, le café et les habits teints sont acheminés en Guinée Maritime (Kindia, Coyah, Conakry, Kamsar). L'huile de palme et les bananes sont aussi exportées vers Kankan et Siguiri (Haute Guinée). L'huile de palme est également exportée en Moyenne Guinée (Labé, Mamou). Des marchandises de la Guinée Forestière sont ensuite exportées vers le Liberia, la Sierra Leone et la Côte d'Ivoire (tableau IV).

Inversement, des marchandises sont introduites en Guinée Forestière. De la Côte d'Ivoire, du Liberia et de la Sierra Leone sont importées des marchandises agricoles et industrielles. Dans le passé, des biens étaient importés de ces pays pour cette région de la Guinée

Forestière. Avec les rébellions du Liberia, de la Sierra Leone et de la Côte d'Ivoire, des biens ont été transportés en Guinée Forestière. Plus particulièrement, des engins roulants tels que des motos et des véhicules étaient importés dans la région par les rescapés de guerre du Liberia.

Aussi, à partir du 8 décembre 2024, ces routes sont également devenues des voies d'importation d'hydrocarbures en Guinée après l'incendie du dépôt principal de carburants à Kaloum dans la capitale guinéenne dans la nuit du 17 au 18 décembre 2023. En transitant par la Guinée Forestière, l'importation de 50 millions de litres de carburants de la Côte d'Ivoire via la RN2 Kissidougou-Lola pour ravitailler la Guinée et palier à la crise est un élément de développement socioéconomique de la Guinée grâce à la Côte d'Ivoire. Les bifurcations de cette voie nationale encouragent cette intégration en débarquant en Guinée Forestière des quantités indéterminées de carburants soustraits du Liberia et de la Sierra Leone par les trafiquants, les conducteurs d'automobiles, les motos-taximen, etc.

Tableau IV : Quelques produits transportés en Guinée Forestière

Provenances	Produits exportés	Produits importés
Guinée Forestière	Contreplaqués, huile rouge, bois d'œuvre, piments, peaux de vache	
Côte d'Ivoire		Noix de palme prégermées, produits cosmétiques, habillements, manucures pédicures, mèches et faux cheveux
Liberia		Noix de palmiste, huile rouge

Source : K. N. C. Kolié, 2024

Selon 68,74 % des enquêtés, le transport de ces produits via la RN2 Kissidougou-Lola et les routes liées enrichit les producteurs et les bénéficiaires par des devises. Cependant, la monnaie nationale, le Franc Guinéen s'effondre régulièrement. Tel a été le cas depuis les années 1958 à nos jours. Non seulement la dévaluation du Syli et du Franc Guinéen est issue des événements internationaux, mais la porosité des frontières a injecté de faux billets qui ont été mis en circulation dans le pays. Les trafics fiscaux transfrontaliers ont ainsi pris de l'ampleur et contribué à déstabiliser la valeur de la monnaie nationale.

Ces propos amènent à retenir que le transit de monnaies étrangères et de fausses coupures de monnaies via la RN2 Kissidougou-Lola et ses voies annexes influent sur l'économie de la région de la Guinée Forestière. Néanmoins, cela a contribué et continue de contribuer à créer un nouvel espace socioéconomique entre la région et les territoires limitrophes. La mise à niveau de la RN2 Kissidougou-Lola et de ses traverses comme le bitumage de l'axe RN2 Lola-Danané s'inscrit dans le développement et l'intégration sous-régionale de la région. Il en est de même pour la desserte électrique de la ville de N'Zérékoré grâce au projet d'intégration électrique sous-régional ouest-africain de l'Union Africaine. Le développement socioéconomique de la Guinée Forestière, via la RN2 Kissidougou-Lola et ses traverses, implique ainsi indirectement l'intégration de cette région.

3-Discussion

Le développement socioéconomique de la Guinée Forestière par les effets directs et indirects de la RN2 Kissidougou-Lola et de ses bretelles repose sur les déplacements des populations et des marchandises. Ces facteurs socioéconomiques transitent à travers ces routes entre la Guinée Forestière et la Sierra Leone, le Liberia et la Côte d'Ivoire. Par cela, la Guinée Forestière entretient des échanges socioéconomiques avec la Haute Guinée au Nord, la Sierra Leone au Nord-Ouest, le Liberia au Sud et la Côte d'Ivoire à l'Est. Pour appréhender ces aspects sociaux et économiques de développement, la réponse à la question de recherche a débouché sur les résultats attendus présentés dans cette étude. En effet, en Guinée Forestière, les mobilités de personnes et de marchandises via la RN2 Kissidougou-Lola et les axes annexes se mesurent par les transactions depuis et vers la région. Ces déplacements favorisent la distribution des populations et des biens entre des

territoires proches qui se développent et s'intègrent au-delà des barrières étatiques et politiques construites arbitrairement par la colonisation et réitérées par les Etats postcoloniaux. Par cela, se renforce et s'opère le développement de la Guinée Forestière. Les démarches méthodologiques suivies s'accordent aux objectifs et aux résultats escomptés auxquels l'étude a abouti. Les objectifs révèlent le développement socioéconomique de la Guinée Forestière grâce à ses échanges mutuels avec les territoires qui l'entourent. L'hypothèse stipulée détermine les facteurs de ce développement en se basant sur les peuples et les marchandises se déplaçant par la RN2 Kissidougou-Lola et ses transverses. Le développement de la Guinée Forestière à partir des territoires de la Haute Guinée, de la Côte d'Ivoire, du Liberia et de la Sierra Leone au moyen des routes étant multidimensionnel, est attesté dans les travaux de thèse de R. S. Rabiadou (2010) au Niger, d'I. A. Yonlihinza (2011) au Niger et de K. Sénéh (2012) au Maroc. Derrière l'idéologie de développement à travers les organisations locales, sous-régionales et régionales, l'intégration socioéconomique et même politique est encouragée. Le développement par l'intégration qui facilite les coopérations entre les territoires est sollicité par la CEDEAO (Haïnikoye A., 2005), la CEMAC (E. Koulakoumouna, 2012), l'UEMOA (Zoma V., 2021) et la SADC (L. Opara Opimba, 2009). Dans cette vision s'inscrivent les objectifs des organisations de l'Afrique de l'Ouest (Bontianti A. et I. A. Yonlihinza, 2008 ; Gnopo Wawa G., 2014) et de l'Union Européenne (Daratos A., 2015).

Les résultats présentés répondent au problème soulevé dans l'introduction de cet article à travers les déplacements des peuples et des biens entre la Guinée Forestière et ses territoires limitrophes grâce à la RN2 Kissidougou-Lola et les routes qui s'y rattachent. Hormis les aspects socioéconomiques de développement par la voie routière, ces résultats soulignent la dimension politique impliquant des territoires limitrophes. Pour matérialiser ce développement, les organisations locales, sous-régionales et régionales partagent leurs différents atouts entre les territoires dans les domaines politiques, sociaux, économiques, techniques, technologiques, etc. Ainsi, la RN2 Kissidougou-Lola et ses bretelles qui unissent des territoires frontaliers projettent leurs effets positifs et négatifs de part et d'autre pour hiérarchiser et perpétuer des mutations mutuelles dans l'espace ouest-africain. Dans cet espace, la Guinée Forestière se développe grâce au transport des marchandises vers et à partir du Liberia, de la Sierra Leone et de la Côte d'Ivoire bien qu'elle leur en exporte.

Conclusion

La RN2 Kissidougou-Lola et ses transverses influent sur le développement socioéconomique de la Guinée Forestière. Ces routes relient la région naturelle de la Guinée Forestière à celle de la Haute Guinée, au Liberia, à la Côte d'Ivoire et à la Sierra Leone. Les enquêtes de terrain menées sur les effets socioéconomiques de ces routes pour la Guinée Forestière ont concerné la RN2 Kissidougou-Lola, ses bretelles, les biens et les personnes déplacés de part et d'autre. Toutes ces enquêtes ont permis de découvrir que le développement de la Guinée Forestière à travers la RN2 Kissidougou-Lola et ses voies latérales est social et économique. En effet, ces routes introduisent des facteurs sociaux et économiques dans la région de la Guinée Forestière. Par ces routes, des marchandises locales sont exportées vers les territoires frontaliers à la région de la Guinée Forestière. En revanche, la région importe d'autres marchandises étrangères via ces mêmes routes.

Si administrativement, la Guinée Forestière relève du pouvoir central de Conakry, elle est plutôt intégrée sur le plan socioéconomique aux territoires limitrophes. En rattachant cette région à la Guinée, la colonisation a plutôt institué un nouveau territoire. Les limites ne sont pas des barrières entre les populations, car elles ont des rapports historiques, socioculturels, géographiques, commerciaux, fiscaux, environnementaux, etc. que la RN2 Kissidougou-Lola et ses courroies ont renforcés, renforcent et continuent de renforcer.

Références bibliographiques

BONTIANTI Abdou et YONLIHINZA Abdou Issa, 2008, *La RN6 : un exemple d'intégration économique sous-régionale et un facteur de désenclavement du Niger*. Dans *Les Cahiers d'Outre-Mer*. Editions : Presses Universitaires de Bordeaux, ISBN 978-2-86781-466-2, ISSN 0373-5834, N° 241-242, vol. 61, pp. 185-208

DARATOS Antoine, 2015, *L'Union Européenne : présentation générale*, Editions Lire et Ecrire, Bruxelles, Belgique, 19p., disponible sur www.lire-et-ecrire.be

GNOPO WAWA Guillaume, 2014, Séminaire sur l'approfondissement de l'intégration régionale en Afrique de l'Ouest et ses implications pour la Côte d'Ivoire. Session 3 : L'intégration profonde : nouveaux enjeux pour la Côte d'Ivoire. Thème 3 : L'intégration par les infrastructures. Communication du Ministère des Infrastructures Economiques. Abidjan, 24 et 25 novembre 2014, 18 p.

GOERG Odile, 2011, *Couper la Guinée en quatre ou comment la colonisation a imaginé l'Afrique*. In Vingtième siècle. Revue d'histoires n° 111, pp. 73-88.

HAÏNIKOYE Amadou, 2005, La politique et le système de transport de marchandises en vigueur dans l'espace CEDEAO. Séminaire organisé par le Comité Technique C2-4 de l'Association Mondiale des Routes du 13 au 15 juin 2005 à Ouagadougou/Burkina Faso, Communication, Lomé, Togo, 22 p.

Haut-Commissariat de l'Afrique Occidentale Française (HCAOF), Direction de la Statistique Générale (DSG), Direction Générale des Travaux Publics (DGTP), Gouvernement de la Guinée Française (GGF), Service de la Statistique et de la Mécanographie (SSM), Direction des Travaux Publics (DTP) et Mission Démographique de Guinée (MDG), 1955, *Etudes sur les échanges routiers en Guinée française*, rapport préliminaire méthodologique. Résultats numérique de février-juin, 89 p.

KOÏTA Younoussa, 2008, La politique globale de transport du fret de la Guinée, Conakry, 105p, [en ligne] réf. du 13/2018, disponible sur <https://www.google.com/search?q=KO%C3%8FTA+Y.%2C+2008%2C+La+politique+globale+de+transport+du+fret+de+la+Guin%C3%A9e%2C+Conakry%2C+105p.&rlz=1C1EXJR>

KOLIÉ Koly Noël Catherine, 2015, *Impacts des flux migratoires sur la population de la préfecture de N'Zérékoré de 1990 à 2010 : cas des réfugiés*, mémoire de Master 2 Pluridisciplinaire Espaces-Temps-Sociétés, Université Général Lansana CONTÉ de Conakry-Sonfonia, Guinée, Conakry, 115 p.

KOLIÉ Koly Noël Catherine, 2022, *Transport routier et développement socioéconomique en Guinée Forestière*, Institut de Géographie Tropicale, Université Félix Houphouët-Boigny de Cocody-Abidjan, Abidjan, Côte d'Ivoire, 332 p.

KOULAKOUMOUNA Etienne, 2012, *Transport routier et effectivité de l'intégration régionale : enjeux et contraintes pour le développement durable au sein du CEMAC*. Dans *Humanisme et Entreprise*. Editions : A.A.E.L.S.H.U.P, ISSN 0018-7372, N° 309, pp. 61-84

LAMA Joachim, 2006, *Evaluation de l'impact de la crise ivoirienne sur le commerce bilatéral et la croissance de l'économie guinéenne*. Cellule d'Etude de Politique Economique (CEPEC), Réseau de Recherche en Politique Economique de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (ROCAPE), 60p.

LAMAH Daniel, 2013, L'insertion de la caféiculture dans les structures de production en Guinée forestière, thèse de doctorat en géographie, Université Toulouse Le Mirail, Toulouse II, France, 491 p.

Ministère des Transports (MT) de Guinée, 2013, Annuaire statistique de la République de Guinée, Ministère des Transports de Guinée, Conakry, Guinée, 79 p.

OPARA OPIMBA Lamert, 2009, L'impact de la dynamique de l'intégration régionale sur les pays de la SADC : une analyse théorique et empirique. Economies et finances. Ecole doctorale de sciences économiques, gestion et démographique, Université Montesquieu-Bordeaux IV, 409 p.

ROSNAY (Joël de), 1975, Le Macroscopie, Editions du Seuil, France, 205 p.

SÉNÉH Khadijetou, 2012, *Système territorial et développement : Impact de la route Nouakchott-Nouadhibou sur le Parc National du Banc d'Arguin*, thèse de doctorat de Géographie, Université du Havre, France, 315 p.

YONLIHINZA Issa Abdou, 2011, *Transports et désenclavement dans la problématique du développement local à Téra au Niger*, thèse de doctorat en géographie, Université de Toulouse 2 Le Mirail, 417 p.

ZOMA Vincent, 2021, Fondements des politiques de transport de l'espace UEMOA. Revue des Sciences Sociales-Programme d'Appui Stratégique à la Recherche Scientifique, 9^e année, vol. 31, pp. 99-111, hal-03545791