



## **Isolement géographique et Micros, PME de la région du Kasai-Oriental (en RD. Congo) : Etat de lieux et perspectives**

## **Geographical isolation and Micros, SME of the Oriental Kasai region (in DR. Congo): State of play and prospects**

**KAZADI NKESE François**

Doctorant, Enseignant Chercheur

Université Officielle de Mbuji-Mayi-République Démocratique du Congo

**NKANKA NGANDU Patrick**

Assistant, Enseignant Chercheur

Université Officielle de Mbuji-Mayi-République Démocratique du Congo

**MULAMBA MBIKAYI Jérémy**

Assistant, Enseignant Chercheur

Université Officielle de Mbuji-Mayi-République Démocratique du Congo

**NZENGU NZENGU Felly**

Assistant, Enseignant Chercheur

Université Officielle de Mbuji-Mayi-République Démocratique du Congo

**LUKUSA NGOYI Benoit**

Assistant, Enseignant Chercheur

Centre Interdisciplinaire pour le Développement et l'Education Permanente (CIDEP)/Mbuji-Mayi

**CIBOLA CIBANDA Nathan**

Assistant, Enseignant Chercheur

Université Officielle de Mbuji-Mayi-République Démocratique du Congo

**Résumé :** Les entreprises qui exploitent dans des territoires intégralement intégrés dans les infrastructures de communication efficaces, ont plus de chance de connaître l'émergence. Cependant, le faible niveau quantitatif et qualitatif de ces infrastructures constitue l'un des facteurs majeurs qui freinent la croissance des entreprises et génèrent un impact négatif sur le décollage de l'économie. En effet, ce papier a pour objectifs de faire l'état de lieux sur l'isolement géographique de la province du Kasai-Oriental ; de présenter les enjeux entrepreneuriaux et socioéconomiques de ce phénomène ; et de formuler les perspectives susceptibles de contribuer à l'ouverture géographique, l'émergence des Micros, PME et au développement socioéconomique de cette province. Ainsi, les résultats des entrevues et de l'enquête renseignent que l'environnement d'affaires de cette province n'est pas favorable à l'émergence des entreprises, à cause des plusieurs facteurs parmi lesquels on retrouve les difficultés d'approvisionnement en biens produits dans les autres territoires du pays suite à l'enclavement de la province.

**Mots-clés :** Isolement géographique, Enclavement, Vie socioéconomique, Environnement d'affaires, Ouverture géographique.

**Abstract :** Companies operating in areas that are fully integrated with efficient communications infrastructures have a better chance of emerging. However, the low quantitative and qualitative level of these infrastructures is one of the major factors hampering business growth and having a negative impact on economic take-off. The objectives of this paper are to take stock of the geographical isolation of the province of Kasai-Oriental ; to present the entrepreneurial and socio-economic challenges of this phenomenon; and to formulate perspectives likely to contribute to geographical openness, the emergence of Micros, SMEs and the socio-economic development of this province. The results of the interviews and survey show that the province's business environment is not conducive to the emergence of businesses, due to a number of factors, including difficulties in sourcing goods produced in other parts of the country due to the province's landlocked status.

**Keywords:** Geographical isolation, Landlocked, Socio-economic life, Business environment, Geographical opening.

**Digital Object Identifier (DOI) :** <https://doi.org/10.5281/zenodo.10003806>

**Published in:** Volume 2 Issue 5



This work is licensed under a [Creative Commons Attribution-NonCommercial-NoDerivatives 4.0 International License](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/).

## 1. Introduction

Dans le monde actuel, les discours, les projets, les stratégies d'acteurs, etc. sont tournés vers la défense et l'illustration du principe selon lequel l'ouverture est devenue l'un des paradigmes majeurs du fonctionnement des sociétés, à tel point que nul ne semble pouvoir y échapper. Les différenciations, les discontinuités, les ruptures enserrant toujours des territoires, parfois jusqu'à les enfermer et les isoler. Elles sont susceptibles de bloquer des initiatives et de prolonger des statu quo d'enfermement pour longtemps (Debie J. et Steck B., 2001).

Le territoire, étant à la fois l'objet qui rassemble les hommes et leurs activités en un même lieu et, à plus grande échelle ; constitue un espace de division et de segmentation (Boquet M., 2008) ; et l'entreprise, en tant que corps socioéconomique, contribue à faire vivre des communautés par la création des richesses (emplois et marchés) (Pastré O., 2012).

Cependant, l'environnement incertain dans lequel l'entreprise évolue est susceptible, non seulement de lui offrir des opportunités de croissance, mais aussi de lui présenter des menaces. Selon le contexte, chaque environnement se caractérise par des facteurs spécifiques de réussite et d'échec pour les entreprises. Ainsi, la chance de réussite d'entreprise n'est pas seulement fonction de ses caractéristiques internes mais aussi d'un cadre propice (Legros G., 2014 ; Durand T., 2016 ; Philipponnat T., 2017).

En effet, ce papier a pour objectifs de :

- Faire l'état de lieux sur l'isolement géographique de la province du Kasai-Oriental ;
- Présenter les enjeux socioéconomiques et entrepreneuriaux de ce phénomène ;

- Formuler les perspectives susceptibles de contribuer à l'ouverture géographique, à l'émergence des Micros, PME et au développement socioéconomique de cette province.

Ainsi, pour y arriver, nous nous sommes proposé d'articuler notre réflexion, hormis l'introduction et la conclusion, en trois points suivants :

- Revue de littérature
- Méthodologie
- Résultats et discussion

## **2. Revue de littérature**

### **2.1 Définition et spécificités de l'isolement géographique**

L'espace géographique et les territoires qui le composent constituent un cadre opérationnel au sein duquel s'inscrivent les aménagements et se préparent les décisions (Bérion P. et al., 2007). Aussi, tout lieu géographiquement défini est plus ou moins enclavé et est potentiellement accessible à partir de tous les autres lieux, à condition de franchir les entraves qui s'y opposent (Tchoou Noyoulewa A., 2006).

Bien que la notion d'isolement soit davantage abordée dans la littérature scientifique en sociologie (isolement social « Serres J-F., 2017 »), psychologie (isolement social), en médecine, en biologie (isolement cellulaire, isolement des patients), en physique (isolement thermique), etc. qu'en géographie, l'ancrage géographique de ce concept est essentiel (Peuziat I. et al., 2012).

En effet, le terme « isoler » est défini, depuis 1653 dans les dictionnaires comme suit : « faire prendre la forme d'une île ». Selon Gaffiot (2001) tel que paraphrasé par Peuziat I. et al. en 2012, le mot isolement provient du latin *insulatus*, qui signifie changé en île, isolé, délaissé, et de *insula*, qui désigne une île.

Isoler signifie : séparer, mettre à l'écart. Par exemple, les inondations ont isolé le village (Larousse P., 2017). L'isolement géographique implique une rupture, une discontinuité physique matérialisée par exemple par une étendue d'eau séparant l'île du continent, mais aussi par le caractère accidenté d'un relief ou la rudesse du climat.

L'isolement d'un pays ou d'une région par enclavement, peut être le fait de facteurs différents. Dans certains cas, il est dû à des facteurs naturels, donc d'ordre physique, facilement perceptibles sur le terrain. D'autres cas d'isolement et/ou d'enclavement peuvent trouver leur origine dans des choix politiques, voire dans la combinaison de facteurs différents : physiques, économiques, politiques, etc. (Abdelaziz S., 2015). Il est également aggravé lorsqu'aucune politique publique ne cherche pas à désenclaver les territoires, par l'amélioration des réseaux de transport par exemple (Peuziat I. et al., 2012).

Un territoire isolé du reste de son environnement par enclavement est plus généralement fermé, souffre d'un déficit d'accessibilité pour des raisons géopolitiques ou du fait de sa position en angle mort, privé de façade maritime et de voies de communication praticables avec son environnement régional.

Cette situation de manque de desserte spatiale est généralement considérée comme un handicap et est vécue comme un enfermement, mais elle peut aussi avoir un rôle protecteur vis-à-vis de menaces exogènes (épidémie, tourisme de masse, acculturation) et conservateur de caractères endogènes (cadre de vie, culture, activité) (Raballand G., 2003).

Dans la situation d'isolement géographique, la notion d'enclavement constitue une entrée fondamentale qu'il convient de mettre en question (Sutton K., 2017). L'enclavement, qui n'est souvent qu'un synonyme supplémentaire des situations d'isolement spatial à dépasser (Debrie J., 2001), est un concept important en géographie mais qui intéresse aussi les juristes, économistes ou même les sociologues. Il existe bien un impact spécifique de l'enclavement sur la situation socioéconomique des pays en développement (Raballand G., 2003).

Dans le cadre de ce papier, l'isolement géographique dont il est question est celui relatif à l'enclavement dû à l'absence des infrastructures routières interprovinciales adéquates, une situation qui ne manque pas d'effets socioéconomiques négatifs.

## **2.2 Enclavement et vie socioéconomique**

Tous les territoires enclavés ne sont donc pas nécessairement isolés et vice-versa (Raballand G., 2005). Cependant, la première caractéristique d'un territoire isolé reste néanmoins liée à son cadre géographique (Peuziat I. et al., 2012).

L'enclavement, comme souligné précédemment, c'est l'état d'un territoire sans voie de communication avec le reste de son environnement ; ou avec les voies de communication se trouvant dans un état qui limitent la mobilité des hommes et des biens dans l'espace et dans le temps (Berton-Ofouémé Y., 2007).

En effet, il est aujourd'hui communément admis que l'enclavement des territoires constitue un de leurs handicaps majeurs (Duret H., 2008) et que l'absence de connexion routière interterritoriale met en évidence l'enclavement. En lien avec ce dernier, certains territoires sont caractérisés par des spécificités ethno-historiques et socio-économiques et ainsi confrontés à des enjeux particuliers de développement.

En outre, le transport et l'espace entretiennent des relations riches mais complexes et interactives. Les déplacements et les mobilités traduisent la capacité des sociétés à utiliser, à exploiter et à valoriser leur territoire. Les infrastructures qu'elles créent et entretiennent ne sont dès lors que des outils dont elles se dotent pour aboutir dans leur dessein (Bérion P. et al., 2007).

Les liaisons avec l'extérieur, de par la diversité des moyens utilisés, jouent un rôle déterminant dans le développement économique, social et culturel d'un lieu donné. Dans les pays industrialisés par exemple, l'accent est mis sur la création, le développement et l'amélioration des infrastructures de communication de tous genres, notamment les voies ferroviaire, aérienne, fluviale et routière, les médias et la communication satellitaire (téléphone et internet) (Berton-Ofouémé Y., 2007).

Donc, plus qu'une ligne de transport seule, c'est un ensemble de projets qui pourrait désenclaver les territoires, en ayant pour objectif d'améliorer la qualité de la vie des habitants (qualification des

espaces, amélioration de la gestion), de créer de la différenciation urbaine, de permettre des parcours résidentiels, etc. (Duret H., 2008).

Cependant, si dans les régions développées, l'isolement géographique (enclavement) de certains pays a occasionné le développement et l'amélioration de leurs infrastructures, ayant également contribué sensiblement à l'amélioration des conditions et cadre de vie des populations ; en Afrique en général, le phénomène d'enclavement a un bilan négatif sur plusieurs plans et préoccupe de plus en plus les acteurs tant publics que privés.

A titre indicatif, le sous-développement de la province d'Errachidia au Maroc est, pour l'essentiel, dû à sa position géographique. Historiquement, lorsque l'espace de cette province était un nœud de communication entre le Maghreb, l'Afrique et l'Europe, cette zone était plus dynamique et plus développée.

Le sous-développement de cette contrée marocaine ne peut être totalement expliqué par les conditions naturelles. Il est plus le résultat de sa position géographique et de son isolement tels que le démontrent son réseau de voies de communication mais aussi son organisation des échanges à l'intérieur et entre la province et les autres régions. La perspective du développement pour un problème d'enclavement engage donc la responsabilité de l'Etat (Azzi H., 1989).

Comme c'est le cas dans certaines régions du continent africain, en Afrique Sub-saharienne, les voies de communication (voies ferroviaire, aérienne, fluviale et routière, les médias et la communication satellitaire, notamment le téléphone et l'internet) sont insatisfaisantes en termes quantitatif et qualitatif (Berton-Ofouémé Y., 2007).

Par exemple, dans la périphérie du Sénégal, la région des «trois frontières» (Sénégal, Mali, Mauritanie) est isolée du reste du pays par de faibles communications. Les effets se font sentir sur le commerce, sur le dynamisme des villages et petites villes ainsi que sur les mouvements migratoires, plus importants au départ qu'à l'arrivée. Sans une politique volontariste entreprise dans la région, l'éloignement de Dakar et de l'Ouest sénégalais reste synonyme d'isolement et d'enclavement perçu comme négatif (Sakho P., 2023).

Ainsi, les infrastructures de communication adéquates font partie des principaux catalyseurs d'agglomération et d'interconnexion et peuvent influencer le choix du lieu d'implantation des nouvelles entreprises (OCDE, 2019).

Le déficit en matière d'infrastructures est l'un des facteurs clés qui empêchent l'Afrique de réaliser son plein potentiel de croissance économique, son pouvoir concurrentiel sur les marchés mondiaux et l'atteinte de ses objectifs de développement, notamment la réduction de la pauvreté. Ce déficit concerne non seulement les infrastructures entre pays mais également les routes de desserte reliant les zones de production, les centres de transformation et de distribution ainsi que l'accès limité à l'électricité (Sané M., 2017).

Donc, le développement des infrastructures en général (de réseaux, de R-D, logistiques, fondées sur les TIC, etc.), crucial pour la croissance économique et la réduction de la pauvreté en Afrique, souffre d'un important déficit de financement. La part du financement public du développement dans les

dépenses totales d'infrastructure est faible et elle a peu de chances d'augmenter dans un contexte de resserrement budgétaire dans les pays pourvoyeurs d'aide (OCDE, 2012).

En RDC et pendant plus d'une décennie, malgré la priorité accordée à l'agriculture dont le développement est tributaire des voies et moyens de transport, le désenclavement durable a retenu peu l'attention des pouvoirs publics. D'une manière générale, les décideurs ont plus pensé à régler les problèmes générés par l'enclavement que ceux qui en sont les causes. Les actions de désenclavement, menées épisodiquement, n'ont pas résolu le problème car, la plupart des zones de production agricole par exemple, sont restées enclavées (Berton-Ofouemé Y., 2007).

Depuis le début de l'année 2021, les grands programmes et projets de construction des infrastructures de base (Tshilejelu, PDL-145T, etc.), à travers des investissements publics massifs, sont initiés par le gouvernement de ce pays ; l'objectif étant de promouvoir l'émergence des économies des territoires et d'améliorer les conditions et le cadre de vie des populations tant urbaines que rurales.

Cependant, les résultats ou les effets socioéconomiques attendus de l'ensemble de ces programmes vont se manifester progressivement si et seulement si, leur réalisation ne rencontre pas d'interruption dans le temps et l'espace.

### **3. Méthodologie**

Nous avons mobilisé plusieurs sources écrites pour élaborer les cadres théorique et pratique de ce travail. En outre, l'enquête par questionnaire et les entretiens semi-directs ont été menés par l'auteur n°1 de cet article dans le cadre de la rédaction de sa thèse de doctorat.

Les individus concernés par l'enquête sont des Micros, Petites et Moyennes Entreprises du secteur formel dont la taille de l'échantillon calculée est de 298. Elles ont été sélectionnées selon les critères relatifs à l'âge de l'entreprise (avoir au moins un an d'existence à Mbuji-Mayi) ; et à la détention d'une patente ou d'un document du guichet unique, ou d'un numéro d'impôts délivré par la Direction provinciale des impôts du Kasai-Oriental. L'enquête a eu lieu du 15/08/ au 20/12/2022.

Les entretiens semi-directifs se sont réalisés au même moment que l'enquête. Ils ont concerné les structures suivantes :

- La Division provinciale de l'économie ;
- La Division provinciale des PME A ;
- Le Fonds de promotion de l'industrie (FPI) ;
- L'Agence nationale de développement de l'entrepreneuriat congolais (ANADEC) ;
- La Fédération des entreprises du Congo (FEC) ;
- La Chambre du commerce et de l'industrie ;
- La Confédération des petites et moyennes entreprises congolaises (COPEMECO) ;
- La Fédération des femmes entrepreneures de la Confédération des PME congolaises (FECO) ;
- L'Amicale des Anciens du séminaire pour le développement (AMASD).

Les questionnaires d'enquête et les guides d'entretiens étaient composés des questions fermées et ouvertes auxquelles les structures consultées ont donné des avis. Les données recueillies ont été traitées grâce au logiciel SPSS et à l'analyse de contenu.

#### **4. Résultats et discussion**

L'existence d'infrastructures efficaces est un élément fondamental des conditions d'activité des entreprises. L'accessibilité, la fiabilité et le caractère abordable de ces infrastructures jouent un rôle déterminant quant à la capacité des PME à se montrer compétitives dans des systèmes de production et de distribution ; à rehausser leur stature économique, et à développer leurs capacités internes (OCDE, 2019).

Cependant, de par sa position géographique, la province du Kasai-Oriental est certainement enclavée (enfermée ou entourée par les autres provinces du pays). Aussi, son enclavement est accentué par l'état déficient de ses voies de communication interprovinciales qui se trouvent jusqu'actuellement dans un état de délabrement très avancé.

La dégradation des infrastructures de transport du Grand Kasai en général et de la province du Kasai-Oriental en particulier, surtout celles de desserte agricole, laisse à désirer et explique la situation d'enclavement et l'absence de connexion rapide dans laquelle est plongé cet espace, avec pour conséquence les surcoûts de transport et des biens provenant d'autres régions du pays, l'abondement de certains trafics interprovinciaux, etc.

Le réseau routier, constituant l'essentiel du système de transport local est fortement dégradé et impraticable une bonne partie de l'année. Toutes les routes nationales sont des pistes actuellement difficilement utilisables pour les camions. C'est le cas par exemple des routes Mbujimayi-Kananga, Mbujimayi-Kabinda, Mbujimayi-Muene-Ditu, etc. Les liaisons routières sud-nord sont presque inexistantes. Il n'est pas facile d'aller de Mbujimayi vers Lodja, Lusambo ou Dekese (Kabata K., 2018).

Cette situation est l'un des facteurs majeurs qui n'occasionnent pas l'attractivité entrepreneuriale et qui freinent le développement socioéconomique du Kasai-Oriental. Ce dernier constitue un environnement d'affaires où la connectivité avec les autres centres d'approvisionnement, de distribution et de consommation n'est pas facile et que la mobilité des personnes et des biens se bute à de nombreux défis (coût de transport élevé, amortissement précoce des automobiles, etc.).

Les résultats des entrevues et de l'enquête par questionnaire par nous réalisées ont révélé que l'environnement d'affaires de cette province n'est pas favorable à l'émergence des entreprises, à cause des plusieurs facteurs parmi lesquels on retrouve les coûts de transport élevé, les difficultés d'approvisionnement en certains biens produits dans les autres territoires du pays, de retard dans le processus d'acheminement des biens suite à l'enclavement de la province. Ce mauvais tableau est confirmé par 79,87 % d'entreprises enquêtées, mais aussi par toutes les structures spécialisées consultées, notamment.

Les infrastructures de transport efficaces et suffisantes, mais jusqu'ici absentes au Kasai-Oriental, font partie des principaux catalyseurs d'agglomération et d'interconnexion et peuvent influencer le choix du lieu d'implantation des nouvelles entreprises (OCDE, 2019). Ils jouent un rôle essentiel de

contreponds aux déséconomies d'échelle, aux problèmes des communautés isolées, aux coûts élevés d'accès aux marchés, et permettent aux populations de bénéficier des services de base (Safran P., 2017).

## 5. Conclusion

Au regard de la revue théorique et empirique évoquée dans les lignes précédentes, ainsi que des résultats des travaux d'enquête et des entretiens réalisés par nous, il y a lieu de souligner en définitive que l'isolement géographique par enclavement est un phénomène qui génère des enjeux socioéconomiques néfastes dans l'environnement où il est présent et, peuvent être davantage aggravés si les dispositions utiles n'y sont pas envisagées et réalisées.

En effet, même si certains auteurs soutiennent avec raison que la construction de voies de communication ne suffit pas à elle seule pour tirer un milieu de son isolement spécial, dans le cadre de la province du Kasai-Oriental concernée par notre étude, l'une des meilleures et prioritaires solutions à son enclavement est le désenclavement. Ce dernier consiste à construire des voies de communications durables afin d'intégrer efficacement cette province dans les réseaux existants (nécessitant aussi des améliorations notables), et de le sortir de son isolement géographique.

Les efforts entrepris depuis quelque temps par les pouvoirs publics, en termes de construction des infrastructures de base destinées à désenclaver les territoires du pays en général et la province étudiée en particulier, sont louables mais non encore satisfaisants car, beaucoup reste à faire pour atteindre cet objectif, et contribuer par conséquent à l'amélioration des conditions de vie socioéconomique du milieu pouvons-nous conclure.

## Bibliographie

1. Abdelaziz, S. (2015). Enclavement montagnard et développement. Le cas de Jijel (Algérie). *Les Cahiers d'EMAM*, 26. DOI : <https://doi.org/10.4000/emam.1001>
2. Azzi, H. (1989). Enclavement et développement au Maroc : le cas de la province d'Errachidia. Thèse de doctorat en Géographie. Aix-Marseille.
3. Bérion, P. et al. (2007). L'évaluation socio-économique des infrastructures de transport : Enrichir les approches du développement territorial. *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, 4, 651-676. DOI : <https://doi.org/10.3917/reru.074.0651>
4. Berton-Ofouémé, Y. (2007). L'enclavement : un frein au développement économique et social de la Cuvette Ouest (R. du Congo). *Espaces enclavés*, 1, 67-88.
5. Boquet, M. (2008). Les banlieues entre ouverture et fermeture : réalités et représentations de l'enclavement dans les quartiers urbains défavorisés. Thèse de doctorat en Géographie. École doctorale ED 68 Littératures, Cultures, Sociétés. Université du Havre.
6. Debrie, J. (2001). De la continentalité à l'Etat enclavé : circulation et ouvertures littorales des territoires intérieurs de l'ouest africain. Thèse de doctorat en Géographie. Centre Interdisciplinaire de Recherches en Transports et Affaires Internationales. Université du Havre.
7. Debrie, J., et Steck B. (2001). L'enclavement, réévaluation théorique et application à l'Afrique de l'ouest. *L'Espace géographique*, 1 tome (30), 26-36. DOI : <https://doi.org/10.3917/eg.301.0026>
8. Durand, T. (2016). *Management d'entreprise 360° : Principes et outils de la gestion d'entreprise*. Dunod Paris.

9. Duret, H. (2008). Pourquoi des quartiers bien desservis sont-ils considérés Comme enclavés ? Un éclairage sur les grands ensembles. *Transports urbains*, 2(113), 23-25. DOI : <https://doi.org/10.3917/turb.113.0023>
10. Kabata, K. (2018). Pouvoir, territorialité et conflictualité au Grand Kasai (République démocratique du Congo). *Revue belge de géographie*, 2. DOI : <https://doi.org/10.4000/belgeo.26916>
11. Larousse, P. (2017). Dictionnaire 74.000 définitions, noms communs, noms propres. Avec 84 tableaux de conjugaison + Un précis de grammaire.
12. Legros, G. (2014), Finance d'entreprise. L'essentiel du cours, exercices corrigés, cas de synthèse (2<sup>ème</sup> éd.). Dunod Paris.
13. OCDE (2012). Point sur le soutien apporté à l'investissement dans les infrastructures africaines.
14. OCDE (2019). Chapitre 4. Infrastructure. Perspectives de l'OCDE sur les PME et l'entrepreneuriat.
15. Pastré, O. (2012). Economie d'entreprise. Economica Paris.
16. Peuziat, I., **et al.** (2012). L'isolement géographique : contrainte ou opportunité pour les territoires ? Regards croisés en Patagonie chilienne. *Norois*, 4(225), 47-59. DOI : <https://doi.org/10.4000/norois.4336>
17. Philipponnat, T. (2017). Le capital : de l'abondance à l'utilité. Rue de l'échiquier Paris.
18. Raballand, G. (2003). L'enclavement : coûts et paradés. Une application à l'Asie centrale. *CEMOTI*, 35, 15-28. DOI : <https://doi.org/10.4000/cemoti.760>
19. Raballand, G. (2005). L'Asie centrale, ou la fatalité de l'enclavement ?. le Harmattan - IFEAC Paris.
20. Safran, P. (2017). Les infrastructures publiques, levier essentiel pour soutenir les acteurs privés. *Secteur privé & Développement*, septembre.
21. Sakho, P. (2005). Marginalisation et enclavement en Afrique de l'Ouest : l'« espace des trois frontières » sénégalais. *Espace populations sociétés*, 1, 163-168. DOI : <https://doi.org/10.4000/eps.2787>
22. Sané, M. (2017). Infrastructures, commerce intra-africain et développement économique en Afrique. *Revue Interventions économiques*, Hors-série, Transformations. DOI : <https://doi.org/10.4000/interventionseconomiques.5793>
23. Serres, J-F. (2017). Combattre l'isolement social pour plus de cohésion et de fraternité. NOR : CESL1100017X.
24. Sutton, K. (2017). Accessibilité et fabrique de la marge en France. *Bulletin de l'association de géographes français*, 94(3), 516-532. DOI : <https://doi.org/10.4000/bagf.2189>
25. Tchoou Noyoulewa, A. (2006). Enclavement et développement des zones rurales d'Afrique subsaharienne : recherche bibliographique. Mémoire de Diplôme d'études approfondies en Géographie. Université de Lomé Togo.