

Problématique de l'entrepreneuriat féminin dans le secteur de la logistique et des transports au Mali

Female entrepreneurship problems in the logistics and transport sector in Mali.

Auteur 1 : TOGOLA Lassina.

Auteur 2 : Yapégué BAYOGO.

TOGOLA Lassina, Docteur en Sciences de Gestion, Faculté des Sciences Economiques et de Gestion, Université des Sciences Sociales et de Gestion de Bamako,

BAYOGO Yapégué, Docteur en Sciences de Gestion, Institut Universitaire de Gestion, Université des Sciences Sociales et de Gestion de Bamako, Mali.

Déclaration de divulgation : L'auteur n'a pas connaissance de quelconque financement qui pourrait affecter l'objectivité de cette étude.

Conflit d'intérêts : L'auteur ne signale aucun conflit d'intérêts.

Pour citer cet article : TOGOLA. L, & BAYOGO. Y (2024) « Problématique de l'entrepreneuriat féminin dans le secteur de la logistique et des transports au Mali », African Scientific Journal « Volume 03, Numéro 26 » pp: 0046 – 0062.

Date de soumission : Septembre 2024

Date de publication : Octobre 2024



DOI : 10.5281/zenodo.13850107

Copyright © 2024 – ASJ



Résumé

A l'instar des autres secteurs d'activités, l'entrepreneuriat féminin est buté à de multiples problèmes dans le secteur de la logistique et des transports au Mali. Ces problèmes sont d'ordre organisationnel et sont dus à la complexité de la planification du matériel de transport ainsi que la gestion du personnel tant bien administratif que celui de la conduite. Ces multiples problèmes font que les entreprises de transport et en particulier celles du secteur de la logistique et des transports naissent et disparaissent en un laps de temps. Selon le droit OHADA, la durée de vie d'une entreprise est de 99 ans. Cette durée est largement supérieure à la durée moyenne de vie de nos entreprises du secteur de la logistique et des transports qui varie entre 10 ans et 20 ans. L'objectif de l'étude est d'établir un lien entre l'entrepreneuriat féminin dans son ensemble et le cas spécifique de la logistique et des transports au Mali. La méthodologie utilisée consiste à faire d'abord une recherche documentaire permettant d'analyser l'évolution des entreprises du secteur de la logistique et des transports, leur durée de vie moyenne puis une étude qualitative a été faite à l'aide d'un guide d'entretien adressé à des personnes cibles. Le guide d'entretien a été adressé aux personnes suivantes : 3 entrepreneurs du secteur de la logistique et des transports, 2 agents de la Direction Générale des Transports, 2 agents de la Direction générale du commerce et de la concurrence, 2 agents du conseil malien des chargeurs, 2 agents de l'Agence pour la promotion des investissements. Les résultats de l'étude montrent la fragilité du dit secteur qui défavorise l'entrepreneuriat féminin et entraîne souvent le déclin rapide des entreprises de la logistique et des transports. De même, l'étude montre que le taux de rentabilité interne des entreprises dudit secteur est faible.

Mots clés : entrepreneuriat féminin; transport ; logistique ; fragilité ; Mali

Abstract

Like other sectors of activity, women's entrepreneurship faces multiple problems in the logistics and transport sector in Mali. These problems are of an organizational nature and are due to the complexity of the planning of transport equipment as well as the management of both administrative and operational personnel. These multiple problems mean that transport companies, and in particular those in the logistics and transport sector, are born and disappear in a short period of time. According to OHADA law, the lifespan of a company is 99 years. This is much longer than the average lifespan of our companies in the logistics and transport sector, which varies between 10 and 20 years. The objective of the study is to establish a link between women's entrepreneurship as a whole and the specific case of logistics and transport in Mali. The methodology used consists of first conducting documentary research to analyse the evolution of companies in the logistics and transport sector, their average lifespan, and then a qualitative study was carried out using an interview guide addressed to target people. The interview guide was sent to the following people: 3 entrepreneurs in the logistics and transport sector, 2 agents of the Directorate General of Transport, 2 agents of the Directorate General of Trade and Competition, 2 agents of the Malian Shippers' Council, 2 agents of the Agency for the Promotion of Investments. The results of the study show the fragility of the said sector, which disadvantages female entrepreneurship and often leads to the rapid decline of logistics and transport companies. Similarly, the study shows that the internal profitability rate of companies in this sector is low.

Keywords : Women's entrepreneurship; transport; logistics; fragility; Mali

Introduction

L'entrepreneuriat est au cœur des problématiques de croissance, de compétitivité économique et d'emploi. Il est assurément aussi, un facteur de progrès. L'impératif d'adaptation à un monde en mutation permanente, tout comme la nécessité de générer de la croissance et de combattre le chômage, ont progressivement amené les pouvoirs publics à engager un effort continu pour établir un environnement incitatif à la création d'entreprises et favorable à la prise des risques (Catherine Léger-Jarniou, 2013). Dans les pays en développement, l'entrepreneuriat au féminin représente plus qu'un moteur de croissance économique, car, ceci a un rôle prépondérant dans la création du travail productif, la réalisation de l'égalité entre les sexes et la réduction de la pauvreté (Vita et al., 2014). L'entrepreneuriat féminin est aujourd'hui considéré comme étant un enjeu pour plusieurs pays. La capacité des femmes à générer de la croissance économique et des emplois explique largement cet intérêt porté à leur égard. Bien que leur participation au développement économique ne soit reconnue et valorisée que récemment, les femmes ont toujours tenu un important rôle économique dans nos sociétés (Sadiki & Moutahir, 2022).

Avec la croissance démographique, le secteur de la logistique et des transports au Mali est en pleine expansion (Direction Générale des Transports, 2022). L'entrepreneuriat féminin dans le secteur de la logistique et des transports en République du Mali est confronté à de nombreux problèmes, à savoir : l'accès au financement par les femmes entrepreneures est un obstacle majeur, le rôle de la femme dans la société, le manque de formation à la création d'entreprise, etc. L'objectif de l'article est d'analyser les difficultés liées à l'entrepreneuriat féminin dans le domaine de la logistique et des transports au Mali.

L'article est structuré de la façon suivante : la première partie traite la revue de la littérature alors que la deuxième porte sur le cadre méthodologique. La troisième partie présente l'analyse et l'interprétation des données et enfin une conclusion achève l'étude.

1. Revue de la littérature

La promotion de l'entrepreneuriat est ainsi actuellement une activité très encouragée et cet environnement socioéconomique joue un rôle très important. Inculquer la culture entrepreneuriale (Fortin, 2002) constitue un élément fondamental de cette de promotion de l'entrepreneuriat (Tsoavina, 2020). Pour les porteurs de projet de l'entrepreneuriat féminin dans le secteur de la logistique et des transports au Mali, le sujet le plus discuté reste l'accompagnement (Theodoraki & Messeghem, 2015), mais aussi, le financement (Paré et Rédis, 2011), et même l'échec (Ben Yakoub et Al., 2020) entre autres. A l'instar de l'entrepreneuriat, le mot « entrepreneur » reste un concept ambigu aux yeux de plusieurs personnes, sa définition ne fait pas l'unanimité, ni au sein des chercheurs, ni pour les praticiens

(Lkhoumsi & Belgaid, 2020). Selon (Verstraete, 1998), il est aussi difficile de définir ce qu'est un entrepreneur que de définir qui est l'entrepreneur. Le concept est polysémique et changeant selon les caractéristiques de l'époque (Boutillier & Uzunidis, 1995). Toutefois, c'est un personnage clé dans la théorie économique, qui s'avère délicat d'en définir le profil avec précision. (Filion, 1991) définit l'entrepreneur comme: « une personne imaginative, caractérisée par une capacité à fixer et à atteindre des buts. Cette personne maintient un niveau élevé de sensibilité en vue de déceler des occasions d'affaires. Aussi longtemps qu'elle continue d'apprendre au sujet d'occasions d'affaires possibles et qu'elle continue à prendre des décisions modérément risquées qui visent à innover, elle continue à jouer un rôle entrepreneurial».

Les femmes entrepreneures peuvent être considérées comme un risque plus élevé pour les prêteurs en raison de stéréotypes de genre, même si leurs projets sont viables. Ainsi, un financement adéquat peut aider à dépasser ces préjugés et permettre aux femmes entrepreneures de prouver leur potentiel. En effet, les jeunes femmes entrepreneures sont souvent confrontées à des obstacles supplémentaires en matière de conciliation travail famille. Un financement adéquat peut leur permettre de réduire leur charge de travail en externalisant certaines tâches et en embauchant du personnel, ce qui peut leur donner plus de temps pour leur famille (Bangagnan Yanga, 2023). L'entrepreneuriat féminin est reconnu comme une méthode efficace pour construire une société entrepreneuriale en offrant des opportunités d'emploi égales basées sur les valeurs d'égalité des sexes et d'autonomisation des femmes. Il s'agit d'un outil impératif pour promouvoir le bien-être social et économique de la nation en tant que déclencheur du phénomène de l'innovation sociale. La principale force de l'entrepreneuriat féminin est de transformer la société en brisant la structure sociétale dominée par les hommes qui prévaut autour de nous. Il ne résoudra pas seulement les problèmes sociaux, mais peut également contribuer à réduire la pauvreté et à construire un pays économiquement supérieur (Tijari & Smouni, 2023). L'activité entrepreneuriale relève des difficultés et des obstacles à franchir de tout un chacun, on ne peut pas naître un entrepreneur, mais, on le devient avec le temps ; facteurs tangibles et incontournables, ceci relève des connaissances techniques et les qualités que doit posséder un entrepreneur, sa présence permet d'accroître l'efficacité en facilitant la transaction entre agents (Bouferas & Najab, 2021).

Définir ce qu'est une femme entrepreneure ne semble pas chose facile, dans la mesure où les définitions des différentes écoles de pensée et des différents domaines de recherche rendent difficile l'obtention d'un consensus sur une définition spécifique de la femme entrepreneure (Sadiqi & Moutahir, 2022). (Lavoie, 1988) présente la femme entrepreneure, qu'il a aussi

nommée propriétaire manager, propriétaire-gestionnaire, propriétaire-gestionnaire d'une entreprise ou encore femme gestionnaire, comme étant « une femme qui seule ou avec des partenaires a fondé, acheté ou accepté en héritage une entreprise, qui en assume les risques et les responsabilités financières, administratives et sociales et qui participe à sa gestion courante ». Les auteurs conviennent de ce que l'entrepreneure est à la fois la propriétaire et la gestionnaire d'une entreprise (Lavoie, 1988 ; Timmons, 1990). En effet, et selon Belcourt, Burke et Lee-Goselin (Belcourt, 1991), l'entrepreneure est "une femme qui s'épanouit personnellement, acquiert une autonomie financière et un contrôle sur sa vie en lançant et en gérant sa propre entreprise". La définition de l'entrepreneuriat féminin du Groupe de travail canadien sur l'entrepreneuriat féminin : « une personne qui prend des risques financiers pour créer ou acquérir une entreprise, et qui la dirige de manière innovatrice et créatrice en développement de nouveaux produits et en conséquent, de nouveaux marchés » (GTEM, 1997). La personne qui définit la vision (l'entreprise) et la stratégie et la met en pratique ou prend l'initiative de créer une petite entreprise est l'entrepreneur, le leader. Elle veut de l'enthousiasme, est prête à prendre des risques et à une meilleure vision de l'avenir que le présent. Ainsi, en temps de crise, l'entrepreneuriat s'avère souvent être une sortie de solution pour les chômeurs (ou du moins une opportunité de croissance), car, il peut créer des emplois. Les experts estiment que pour réussir, les entrepreneurs doivent posséder certaines compétences : flexibilité, vitalité, créativité, enthousiasme, etc. Ce sont toutes des valeurs nécessaires, car, les entrepreneurs doivent faire face à toutes sortes de difficultés, et les personnes qui les inspirent doivent pouvoir s'adapter à la réalité changeante et même changeante (Nouri et Taoudi, 2022).

(Cowling & Bygrave, 2002) considèrent l'entrepreneuriat de nécessité comme la « pire » alternative à l'emploi. Il semble en fait que se développe une forme d'entrepreneuriat de nécessité parce que ceux qui se lancent ont épuisé toutes les possibilités de trouver un emploi et d'acquérir des revenus. Et, selon (Tessier-Dargent, 2014), les réformes successives qui réduisent le niveau des retraites, le fort taux de chômage des jeunes (dont le capital social et humain est réputé faible), l'augmentation constante du nombre de chômeurs de longue durée, la baisse des barrières à l'entrée de la création d'entreprise par les politiques publiques, sont des facteurs de développement avérés de l'entrepreneuriat par nécessité. L'entrepreneuriat de nécessité est donc essentiellement favorisé par l'environnement, selon que les difficultés du marché de l'emploi sont concomitantes à un contexte plus ou moins favorable aux affaires (Edgar et al., 2022).

2. Cadre méthodologique

Dans notre étude, nous avons adopté la démarche hypothético-déductive selon le paradigme positiviste. Cette démarche nous a permis de formuler l'hypothèse de recherche que nous avons vérifiée dans le cadre d'une étude empirique.

Afin de répondre à notre problématique, nous avons adopté une méthodologie basée sur une méthode mixte. Des recherches documentaires ont d'abord été menées en s'appuyant sur la lecture dans les bibliothèques, des sites Internet, des mémoires de Master universitaire, des thèses de Doctorat et des articles scientifiques. Nous avons fait des explorations de terrain à l'aide du questionnaire adressé aux personnes ressources. Selon le tableau de François DEPELTEAU, la taille de l'échantillon peut être déterminée en utilisant ce tableau et une interpolation linéaire. Ne disposant pas d'information sûre concernant la taille de la population, nous avons opté pour un choix raisonné en prenant 20 entrepreneurs du secteur de la logistique et des transports, 5 agents de la Direction Générale des Transports, 10 agents de la Direction Générale du Commerce et de la Concurrence, 5 agents du Conseil Malien des Chargeurs, 10 agents de l'Agence pour la Promotion des Investissements et 30 femmes actives. Dans le but d'obtenir des données qualitatives, nous avons adressé le guide d'entretien aux personnes suivantes : 3 entrepreneurs du secteur de la logistique et des transports, dont, les codes sont E1, E2 et E3, 2 agents de la Direction Générale des Transports ayant pour codes DT1 et DT2, 2 agents de la Direction Générale du Commerce et de la Concurrence dont les codes sont DC1 et DC2, 2 agents du Conseil Malien des Chargeurs ayant pour codes CC1 et CC2, 2 agents de l'Agence pour la Promotion des Investissements, leurs codes sont notés PI1 et PI2.

3. Analyse et interprétation des résultats

Cette section se focalise sur l'analyse et l'interprétation des données. L'étude de terrain nous a permis d'obtenir des informations sur l'entrepreneuriat féminin en général et en particulier dans le domaine des transports et de la logistique, sur les causes de l'échec de l'entrepreneuriat féminin et les mesures à prendre pour développer l'entrepreneuriat féminin au Mali.

3.1. Opinions des enquêtés sur l'entrepreneuriat

Le tableau N°1 indique la perception des enquêtés sur l'entrepreneuriat féminin en général et en particulier dans le domaine des transports et de la logistique.

Tableau N°1 : opinions des personnes enquêtées sur l’entrepreneuriat féminin au Mali

Questions	Réponses (en %)				Total
	faisable	Non faisable	Difficile	Rien à dire	
Entrepreneuriat féminin d’une façon générale	78,7	4,3	17		100
Entrepreneuriat féminin dans le domaine des transports et de la logistique	42,5	4,3	46,8	6,4	100

Source : enquêtes personnelles, 2024

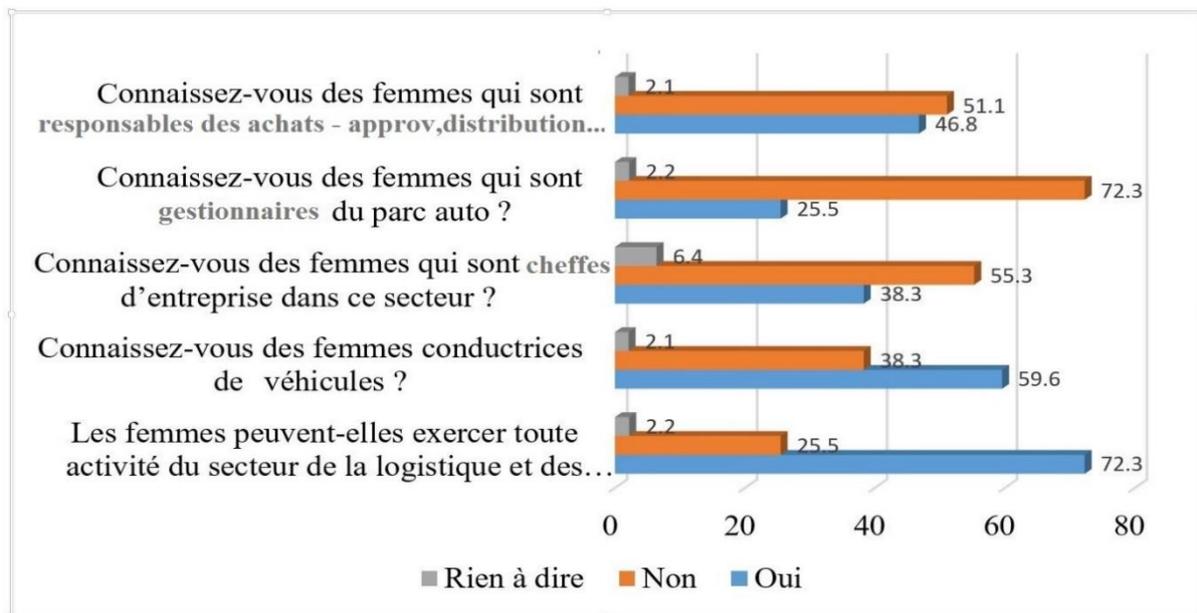
L’analyse du tableau N°1 montre que 78,7% des personnes enquêtées ont approuvé la faisabilité de l’entrepreneuriat féminin contre 17% qui pensent que l’entrepreneuriat féminin d’une façon générale est difficile pour des raisons diverses et 4,3% pensent que c’est non faisable. 48,6% des personnes enquêtées pensent que l’entrepreneuriat féminin dans le domaine des transports et de la logistique est difficile. Les enquêtés pensent que le domaine des transports et de la logistique exige beaucoup de pression et même souvent des sorties de terrain ou le travail nocturne qui n’est pas favorable aux femmes. Les témoignages de E1, E2, DC1 et PI1 ont confirmé les résultats du tableau N°1. Selon E1, « *l’entrepreneuriat féminin est un espace d’évolution des efforts de l’Etat en faveur de la promotion des femmes, mais aussi, un cadre pour valoriser le partenariat entre les institutions publiques et les mouvements associatifs féminins, afin de mieux répondre aux attentes des femmes et des jeunes. Il est donc très important et constitue un vecteur essentiel de lutte contre la pauvreté* ». Et E2 pense que les femmes ont l’appui des hommes pour investir « *moi je pense que l’entrepreneuriat féminin au Mali est sur une bonne voie en matière de gestion. Les femmes commencent à créer et innover dans plusieurs secteurs d’activité y compris celui des transports et de la logistique* ». Selon DC1, l’entrepreneuriat féminin est un grand levier pour la création d’emploi « *A mon avis, au Mali, l’entrepreneuriat féminin représente un levier important en terme de création d’emplois directs, de la richesse et d’innovation*. Le témoignage de PI1 a indiqué que les politiques ne font pas assez pour l’entrepreneuriat féminin qui fonctionne difficilement au Mali. De même, il trouve que l’absentéisme des femmes est un fait marquant dans les entreprises. « *Je pense que l’entrepreneuriat féminin n’est pas encouragé par les politiques. Les femmes maliennes, aussi ne s’impliquent pas davantage pour découvrir l’entrepreneuriat, au seul motif le risque existe dans ce domaine. Ainsi, les femmes doivent prendre la responsabilité de s’engager avec l’intention de réussir. L’entrepreneuriat fonctionne difficilement au Mali. L’absentéisme*

féminin est beaucoup plus accentué dans les entreprises. En effet, les femmes prennent part à de nombreuses cérémonies à caractère social. La gestion du foyer peut les retenir aussi ».

3.2. Diverses opinions

L'analyse de la figure N°1 a montré que les personnes enquêtées ont des opinions très diversifiées au sujet de l'entrepreneuriat féminin. Peu d'entre eux affirment connaître des femmes qui sont responsables des achats, de l'approvisionnement ou de la distribution dans une entreprise (46,8% des enquêtés) alors que 51,1% disent qu'ils ne connaissent pas des entreprises dans lesquelles ces différentes fonctions logistiques sont exercées par des femmes.

Figure N°1 : diverses opinions des personnes enquêtées



Source : enquêtes personnelles, 2024

72,3% des personnes soumises au questionnaire disent ne pas connaître des femmes gestionnaires du parc automobile d'une entreprise, contre seulement 25,5% qui ont répondu oui. De même, plus de la moitié des enquêtés disent qu'ils n'ont pas connaissances d'entreprises, dont, le premier responsable est une femme. Néanmoins, un nombre considérable, 38,3% des enquêtés ont affirmé qu'il y a des entreprises dont le chef d'entreprise est une femme. Plus de la moitié des personnes enquêtées ont affirmé qu'il y a des femmes conductrices de véhicules, soit 59,6% des enquêtées contre 38,3%, 72,3% pensent que les femmes peuvent convenablement gérer les activités du secteur des transports et de la logistique contre 25,5% qui pensent autrement. Les témoignages de E1, E3, DT1 et DT2 illustrent les résultats de l'étude qualitative et concordent avec les résultats de notre étude quantitative. Selon E1 et E3 « *Les femmes sont en train de prendre de plus en plus une place importante au sein de ce secteur, l'entrepreneuriat féminin en logistique et du transport peut être, en effet,*

considéré comme un agent vecteur de l'économie du Mali et assure les fonctions fondamentales pour développer l'espace économique, je pense que nos autorités doivent innover et développer l'organisation du transport, surmonter les distances pour que l'économie fonctionne ». Selon DT1 et DT2 le secteur des transports et de la logistique souffre de la main d'œuvre féminine. Peu de femmes évoluent dans ce secteur et même au niveau des formations universitaire et professionnelle. Le secteur est traditionnellement, le domaine de prédilection des hommes. Les rares femmes sont confrontées à des difficultés de gestion cumulée de l'entreprise et du foyer. « Je pense qu'au Mali, l'entrepreneuriat féminin dans le secteur de la logistique et des transports souffre, une entrepreneure logisticienne, aujourd'hui est indispensable au Mali à cause des enjeux de ce secteur » (tableau N°2).

3.3. Causes de l'échec de l'entrepreneuriat féminin

Tableau N°2 : causes de l'échec de l'entrepreneuriat féminin dans le secteur des transports et de la logistique au Mali

Causes	Oui	Non	Rien à dire	Total
Travail pour les hommes	55,3	31,9	12,8	100
Travail très contraignant	57,4	19,2	23,4	100
Trop de risque dans le secteur de la logistique et des transports	78,7	12,8	8,5	100
Travail nécessitant assez d'effort physique	85,1	10,6	4,3	100
Investissement initial très élevé (matériel très coûteux)	68,1	21,3	10,6	100
Titres (agrément) difficile à obtenir (caution élevée)	59,6	21,3	19,1	100
Rentabilité fiable	34,0	55,3	10,7	100
Délai de récupération long	44,7	38,3	17	100
Manque de politique d'encouragement des femmes entrepreneures	70,2	19,2	10,6	100

Source : enquêtes personnelles, 2024

Selon notre étude, au Mali, les causes de l'échec de l'entrepreneuriat féminin sont multiples et ces causes sont :

- ✓ Travail pour les hommes : selon les enquêtés, le secteur des transports et de la logistique regroupe beaucoup d'activités qui sont, pour la plus part demandent un effort physique considérable (55,3% pour et 31,9% contre). Selon E3, « Dans le secteur de la logistique et

des transports, je pense que les femmes peuvent assurer certaines activités, mais pas toutes ; par exemple, c'est très dangereux pour une femme de faire les voyages internationaux et je dirais même impossible pour celles-ci, d'être gestionnaire de stock, car, les délais de récupération peuvent être longs»; PI2 pense que « *Les femmes doivent travailler dans ce secteur et s'écarter l'idée selon laquelle, ce travail est fait pour les hommes. Il suffit de comprendre que « qui ne risque n'a rien » et découvrir les secteurs dont peu de femmes s'intéresse, alors elles doivent être dévouées et déterminées »*.

- ✓ Travail très contraignant : nos enquêtés pensent que les activités des transports et de la logistique sont très contraignantes en terme de temps, soit 57,4% des personnes enquêtées contre 19,2%. Les discours de DT1, DT2 et PI2 témoignent « *Le secteur des transports et de la logistique est surtout dominé par les hommes à cause des difficultés qu'il présente. Selon, notre constat, les activités des transports et de la logistique nécessitent de la force physique. Il s'agit des activités comme la manutention des marchandises, la conduite des véhicules poids lourds, etc. »*.
- ✓ Trop de risque dans le secteur de la logistique et des transports : selon les 78,7% des enquêtés, ce secteur présente trop de risque dû au secteur informel et le manque de qualification des grands acteurs qui sont les conducteurs des véhicules et un grand nombre de chargeurs. Selon DC1 et CC20, « *je pense que les femmes interviennent peu dans ce domaine parce qu'elles pensent qu'il y a beaucoup de risques dans ce secteur à cause soit de la dangerosité physique des activités ou le risque de perdre beaucoup d'argent. Les conducteurs, chauffeurs sont pour la plus part non instruits »*.
- ✓ Travail nécessitant assez d'effort physique : un grand nombre de personnes enquêtées considèrent que la plus part des activités des transports et de la logistique exigent un effort physique assez important, soit 85,1% de notre échantillon contre 10,6%. D'après CC1, DC1 et E2, « *le travail de logisticien ou de gestionnaire des transports a besoin de beaucoup de sortie de terrain et peut être rappelé au travail à tout moment de la journée »*.
- ✓ Investissement initial très élevé (matériel très couteux) : 68,1% des personnes enquêtées ont expliqué le phénomène par le coût des investissements très élevé lors qu'il n'y a que 21,3% qui ne sont pas d'accord.
- ✓ Titre (agrément) difficile à obtenir (caution élevée) : selon nos recherches, certains ont indiqué que les titres de transport et les licences sont difficiles à obtenir, soit 59,6% des enquêtés.
- ✓ Rentabilité fiable : 34% des personnes enquêtées ont affirmé que la rentabilité des infrastructures du transport et de la logistique sont faibles, lors que plus de la moitié des

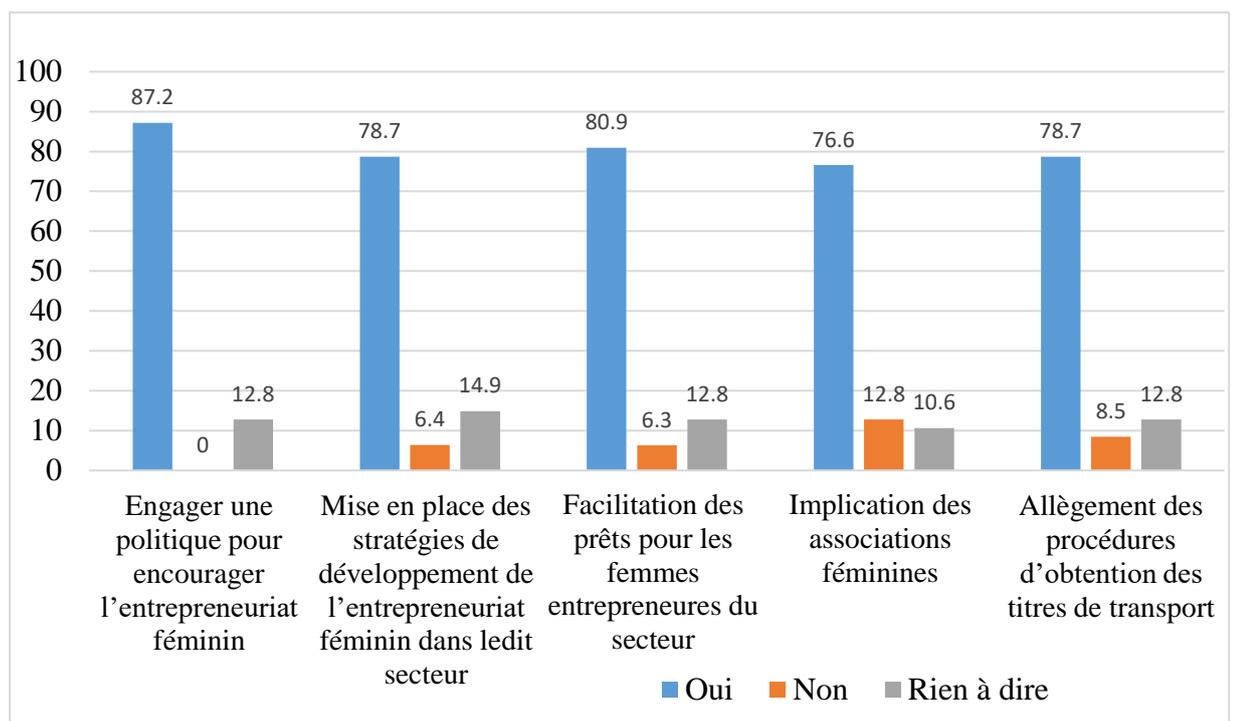
enquêtés n'est pas d'accord avec ce constat. De même, nos recherches ont montré que le délai de récupération des entreprises dans ce secteur est assez long à cause de la faible rentabilité, soit 44,7% des enquêtés.

- ✓ Manque de politique d'encouragement des femmes entrepreneures : Nous avons constaté qu'un grand nombre de personnes pensent que certaines failles de l'entrepreneuriat féminin est dû au manque de politique d'encouragement des femmes entrepreneures par les pouvoirs publics. Plus de 70% des enquêtés ont confirmé cette hypothèse contre 19,2% qui n'étaient pas d'accord et 10,6% n'ont rien dit sur ce sujet.

3.4. Mesures à prendre pour le développement de l'entrepreneuriat féminin

L'étude a permis de faire des propositions de solutions pour le développement de l'entrepreneuriat féminin au Mali. Les résultats concernant ces mesures sont consignés sur la figure N° 2).

Figure N°2 : mesures à prendre pour le développement de l'entrepreneuriat féminin au Mali



I.

Source : enquêtes personnelles, 2024

L'analyse de la figure N°2 montre que les enquêtés sont pour la plus part, soit plus de 70% d'accord avec les mesures proposées. Les mesures permettant d'atténuer l'échec de l'entrepreneuriat féminin et de développer l'initiative dans le secteur des transports et de la logistique sont entre autres :

- ✓ engager une politique pour encourager l'entrepreneuriat féminin ;

- ✓ mise en place des stratégies de développement de l'entrepreneuriat féminin dans ledit secteur ;
- ✓ facilitation des prêts pour les femmes entrepreneures du secteur ;
- ✓ implication des associations féminines pour mieux informer et sensibiliser l'opinion sur la question de l'entrepreneuriat féminin dans ce secteur ;
- ✓ allègement des procédures d'obtention des titres de transports.

Les témoins de E3, E2, DC1, DT2 PI1 et PI2 ont confirmé que la mise en œuvre des différentes mesures permettra de développer la participation des femmes dans le secteur des transports et de la logistique.

Selon E1, il faut une incitation, une valorisation des femmes et la sensibilisation avec celles qui ont réussi dans le secteur *« je pense qu'il faut les inciter à se lancer, il faut mettre en avant les femmes entrepreneures ayant réussi, montrer des exemples de succès féminin en encourageant les initiatives de création d'entreprise, valoriser leur présence, encourager les femmes en leur montrant que c'est possible »*. Selon E2, *« Il faut appliquer une politique d'accompagnement qui doit passer par la démythification du secteur, C'est-à-dire ne pas faire erreur que c'est un domaine réservé aux hommes. Il faut également une sensibilisation sur les différentes activités qu'offrent le secteur aux femmes »*. DC1 raconte, *« Pour inciter les femmes à entreprendre dans ce secteur, la première chose à faire, c'est de sensibiliser, d'encourager et de motiver les femmes. Nous pouvons recenser et évaluer les meilleurs secteurs dans lesquels, les femmes ont facilement créé et développé leurs entreprises. Parmi ceux-ci figurent les secteurs où les femmes sont déjà très présentes. On peut encourager les femmes à se lancer dans les activités qui sont traditionnellement dominés par les hommes »*. DT1, dans son intervention a attiré notre attention sur la mise en place de politique d'orientation des femmes vers l'entrepreneuriat dans le domaine des transports et de la logistique. *« Je suggère la mise en œuvre d'une bonne politique éducative incluant les filles. La formation des femmes dans le secteur des transports et de la logistique. La formation des femmes est une condition sine qua non de la réussite de ce secteur. IL faudra mettre en place un fond étatique pour booster l'entrepreneuriat féminin dans ce secteur. Le développement des infrastructures du transport permet de mieux employer les femmes dans ce secteur. Une aide financière allouée aux entrepreneures, le cas échéant, des garderies d'enfants pour aider les entrepreneures mariées »*.

Selon PI1, *« Les femmes doivent comprendre qu'elles constituent le levier, le plus important en terme de création d'entreprise, surtout, dans les secteurs où elles ont une représentativité faible, il est important de diversifier les modules de formation, d'encourager et de diversifier les sources de financement avec des garanties moins contraignantes pour les procédures*

d'obtention des prêts des banques. Plusieurs éléments permettent de développer l'entrepreneuriat féminin en transport et logistique. Selon moi, ces éléments sont : (1) la motivation dans la création d'entreprise; (2) faciliter les procédures de financement dans le secteur des transports et de la logistique; (3) former davantage les femmes à œuvrer le style managérial; (4) soutenir les femmes en mettant une portion plus élevée d'employabilité des femmes». Quant à PI2, il pense qu'il sera judicieux de créer une organisation dédiée à l'entrepreneuriat féminin. Selon PI2, « Je pense qu'il faut continuer à favoriser l'intégration des femmes dans les recrutements. La création d'une organisation dédiée à l'entrepreneuriat féminin dans le secteur des transports et de la logistique; faciliter les procédures d'obtention du financement ; multiplier les formations et l'accès aux services des transports et de la logistique ».

4.5. Analyse du Taux de Rentabilité Interne (TRI)

Un investissement est rentable, s'il apporte plus qu'il en a coûté. L'étude a montré que le taux de rentabilité des entreprises dans le secteur des transports et de la logistique est faible. La valeur actuelle nette notée VAN est l'écart entre la somme des flux entrant net actualisés et la valeur totale de l'investissement. Le taux de rentabilité interne est le taux pour lequel la VAN est nulle.

4.6. Discussion des résultats

Les résultats de l'étude ont montré les contraintes dudit secteur qui défavorise l'entrepreneuriat féminin et entraîne souvent le déclin rapide des entreprises de la logistique et des transports. De même, l'étude a montré que le taux de rentabilité interne des entreprises dans ce secteur est faible. Plus de 70% des enquêtés ont confirmé que l'investissement initial très élevé dans le secteur de la logistique et du transport (matériel très coûteux). Aussi, il y a le manque de politique d'encouragement des femmes entrepreneures par les pouvoirs publics. Les résultats d'une étude du Fonds Monétaire International (2022) ont abordé dans le même sens que 18% des entreprises au niveau mondial sont dirigées par les femmes. Un chiffre bas, mais encore plus dérisoire en ce qui concerne certains métiers du secteur de la logistique et de la supply chain, entièrement acquis par les hommes. Les études menées par Cornet et Constantinidis (2004) sont venues affirmer dans le même sens que, les femmes sont peu représentées dans les secteurs industriels et de la logistique et du transport.

Par ailleurs, une étude de ORTIZ-DIAZ Sara (2013), un peu plus d'un tiers (36%) des projets de création et des entreprises portées par les femmes dans les clubs des créatrices à Montpellier est dans le secteur de services aux entreprises et/ou aux particuliers (dont conseils, assistance et services opérationnels). Puis, 17% des femmes ont un projet ou ont créé leur entreprise dans

le secteur de la santé et l'action sociale, suivi par des métiers de l'art et l'artisanat (15%) et le commerce (10%). Par contre, elles sont très minoritaires dans l'industrie (2%) et la construction (1%), et aucune créatrice ou entrepreneuse est dans le secteur de transport.

Conclusion

L'objectif de l'étude était d'analyser la problématique de l'entrepreneuriat féminin dans le secteur de la logistique et du transport au Mali. Pour y parvenir, nous nous sommes servis de la revue des écrits sur l'entrepreneuriat féminin. Ensuite, nous avons adopté une méthodologie mixte qui nous a permis d'avoir des données quantitatives et qualitatives. Cette étude menée à travers des explorations de terrain nous ont permis d'obtenir des données que nous avons analysées et interprétées. Les résultats ont montré qu'il existe des problèmes qui entravent l'entrepreneuriat féminin au Mali, à savoir : travail pour les hommes, travail très contraignant, trop de risque dans le secteur de la logistique et des transports, travail nécessitant assez d'effort physique, investissement initial très élevé (matériel très coûteux), titre (agrément) difficile à obtenir (caution élevée), rentabilité fiable, manque de politique d'encouragement des femmes entrepreneures. L'étude a permis de proposer des solutions pour développer l'entrepreneuriat féminin au Mali : l'engagement une politique pour encourager l'entrepreneuriat féminin, la mise en place des stratégies de développement de l'entrepreneuriat féminin dans ledit secteur, la facilitation des prêts pour les femmes entrepreneures du secteur, l'implication des associations féminines pour mieux informer et sensibiliser l'opinion sur la question de l'entrepreneuriat féminin dans ce secteur, l'allègement des procédures d'obtention des titres de transports.

Les limites de la recherche demeurent la non analyse du nombre des entreprises féminines dans le secteur de la logistique et du transport au Mali. L'étude a permis d'identifier les différents problèmes de l'entrepreneuriat féminin dans le domaine de la logistique et du transport au Mali. En termes de perspective, il s'agira pour nous d'orienter notre réflexion sur la contribution de l'entrepreneuriat féminin dans le développement économique de la République du Mali.

BIBLIOGRAPHIE

Bangagnan Yanga, E. (2023). «Entrepreneuriat féminin en République du Congo: Rôle des politiques publiques de garantie de crédit», *Revue Française d'Economie et de Gestion* «Volume 4: Numéro 9 » pp: 371 –391.

Belcourt , et al. (1991) : Une cage de verre : les entrepreneures au Canada. Ottawa, Canada : CCCSF, 101 p.

Ben Yakoub, S. et Al. (2020). Vision sur l'échec entrepreneurial: études bibliographiques entre 1930 et 2020. *Revue internationale des sciences de gestion*, Volume 3, numéro 3, 202-225.

Bouferas, N. & Najab, M. (2021). Entrepreneuriat et croissance au Maroc : quel effet ? *Revue Française d'Économie et de Gestion* « Volume 2 : Numéro 11 » pp : 468-489.

Boutillier, S. & Uzunidis D. (1995). *L'entrepreneur : une analyse socio-économique*. Paris, France : Editions Economica.

Catherine, L. J. (2013). *Le grand livre de l'entrepreneuriat*. Paris, France : Dunod.

Cornet, A., et al. (2004). *Les femmes Entrepreneures Face à la Formation, au Financement et aux Réseaux. Une Recherche Quantitative*.

Cowling, M. & Bygrave, W. (2003). *Entrepreneurship and Unemployment: Relationship Between Unemployment and Entrepreneurship in 37 Nations Participating in the Global Entrepreneurship Monitor (GEM) 2002*. Babson College, Wellesley, USA.

Drucker, P. (1985). *Les entrepreneurs*. Paris, France : Hachette.

Edgar, M. K. et al. (2022). Entrepreneuriat de nécessité et entrepreneuriat d'opportunité : analyse exploratoire des enjeux et défis des deux paradigmes entrepreneuriaux. *Revue Française d'Economie et de Gestion* « Volume 3 : Numéro 10 » pp : 186 -212.

Filion, L. J. (1991). *Visions et relations : clés du succès de l'entrepreneur*. Montréal, Canada : Les Editions de l'entrepreneur.

Fortin, P. A. (2002). *La culture entrepreneuriale, un antidote à la pauvreté*. Paris, France : Collection Entreprendre.

Lavoie, D. (1988). *Les entrepreneures : pour une économie canadienne renouvelée*, Ottawa, Canada : Conseil consultatif canadien sur la situation de la femme.

Lkhoumsi, S. & Belgaid B. (2020). Compétences, entrepreneuriat et performance : quelle dynamique pour le territoire ? *Revue Française d'Economie et de Gestion* «Volume 1 : Numéro 4» pp : 344 366.

Nouri, K. & Taoudi, J. (2022). *L'entrepreneuriat vert au Maroc : défis et opportunités*. *Revue Française d'Economie et de Gestion* «Numéro spécial : Publication des actes du colloque

"L'entrepreneuriat innovant à l'ère de la Covid-19 : Quelle réalité et quelles actions à entreprendre ?" » pp : 92- 105.

Ortiz-Diaz, S. (2013). L'impact des réseaux professionnels des femmes sur l'entrepreneuriat féminin: de la reconnaissance à la lutte contre l'isolement dans des clubs des créatrices de Montpellier et ses alentours, Université Montpellier III – Paul Valéry.

Paré, J. & Rédis, J. (2011). Réorienter la recherche en finance entrepreneuriale. *Gestion 2000*, volume 28(4), 17-31.

Sadiqi, K. & Moutahir D. (2022). L'accompagnement Entrepreneurial en contexte de crise. *Revue Française d'Economie et de Gestion* «Numéro spécial : Publication des actes du colloque "L'entrepreneuriat innovant à l'ère de la Covid-19 : Quelle réalité et quelles actions à entreprendre ?" » pp : 38- 47.

Tessier, D. C. (2014). Les paradoxes de l'entrepreneuriat de nécessité : Strapontin ou tremplin ?, Dans *Entreprendre & Innover* /1 (n° 20).

Theodoraki, C. & Messeghem, K. (2015). Ecosystème de l'accompagnement entrepreneurial. Une approche en termes de coopération. *Entreprendre & Innover*, 27(4), 102-111.

Tijari, K., & Smouni, R. (2023). Entrepreneuriat féminin dans les économies émergentes: quelle réalité en Afrique ? *International Journal of Accounting, Finance, Auditing, Management and Economics*, 4(1-1), pp: 307-321.

Timmons, J. (1990). *Entrepreneurial Mind: Winning Strategies for Starting, Renewing and Harvesting*, Brick House Publishing Company, 1-208.

Tsoavina, R. (2020). « Perception de l'entrepreneuriat : le rôle de la famille », *Revue Française d'Economie et de Gestion* « Volume 1 : Numéro 3 » pp : 47 – 63.

Verstraete, T. & Saporta, B. (2006). « Création d'entreprise et entrepreneuriat », Les éditions de l'adreg.

Vita, C. et al., (2014). The foundations of the theory of entrepreneurship in austrian economics – Menger and Böhm-Bawerk on the entrepreneur. *Revue de philosophie économique*, 15 (1), 49-97.