



Facteurs institutionnels et socio-économiques de la performance de survie des petits métiers de transport à Mwene-Ditu

NKOMBE LODI

Chef de travaux à l'Université de Mwene-Ditu

KANANGILA MUNYA Albert

Chef de travaux à l'Université de Mwene-Ditu

KAYUMBI KAYUMBI Léonard

Chef de travaux à l'Université de Mwene-Ditu

MUKADI MABWE Jean-Claude

Chef de travaux à l'Université de Mwene-Ditu

KONGOLO MATANDA Alphonse

Assitant à l'Université de Mwene-Ditu

KAZADI MATANDA Anastas

Enseignant – Chercheur

Professeur associé à l'Université de Mwene-Ditu/R.D.Congo

MOSEMA AMBASU

Professeur à l'Université de Kisangani

Résumé : Réalisée à Mwene-Ditu, en République démocratique du Congo, cet article vise à identifier les facteurs institutionnels et socio-économiques susceptibles d'affecter la performance de survie des petits métiers de transport par vélo et chariot. A cet effet, 271 de ces unités économiques œuvrant dans un contexte de forte précarité et d'informalité exaspérée ont été enquêtées. Les données collectées ont été traitées à l'aide des statistiques descriptives, de l'analyse factorielle et du test de Khi-deux. Sur le plan institutionnel, les résultats indiquent une dominance exclusive des tracasseries administratives, constituant la variable significativement associée à la performance de survie des activités. Sur le plan socio-économique, l'accès au financement informel, le soutien familial et le capital initial influencent positivement la survie des activités, tandis que l'expérience entrepreneuriale ne présente aucun effet significatif.

Tout en contribuant à la littérature sur l'entrepreneuriat de nécessité dans des économies fragiles, cette recherche souligne que les mécanismes informels sont un levier majeur de la résilience des petits métiers de transport en contexte de faible effectivité institutionnelle. De ce point de vue, elle offre aux pouvoirs publics des pistes relatives à l'amélioration de l'environnement institutionnel, à la réduction de pressions administratives et à l'adaptation de mécanismes de financement des activités génératrices des revenus.

Mots-clés : Performance de survie, Petits métiers de transport, Facteurs institutionnels, Facteurs socio-économiques, Entrepreneuriat informel.

Digital Object Identifier (DOI): <https://doi.org/10.5281/zenodo.20709390>

1. Introduction

Les petits métiers de transport occupent une place essentielle dans le fonctionnement des économies urbaines africaines. Dans un contexte marqué par une urbanisation rapide, un chômage élevé et une insuffisance des infrastructures publiques, ces activités constituent un véritable levier de survie économique pour une grande partie de la population (UN-Habitat, 2014). Le transport par vélo, communément appelé « taxi-vélo » ou par chariot représente un exemple typique de ces petits métiers. Il joue un rôle central dans la mobilité urbaine, notamment dans les zones où les routes sont difficilement praticables ou insuffisamment desservies par les transports modernes (Porter, 2014).

Ces modes de transport sont à la fois accessibles, flexibles et adaptés aux réalités locales. Dans un contexte où plusieurs jeunes sont désœuvrés et peu qualifiés, ils participent à la création des emplois et servent de source de revenus. De ce fait, ces petits métiers de transport contribuent tant soit peu à la réduction de la pauvreté. De plus, ils fluidifient les échanges commerciaux et améliorent en même temps l'accès aux marchés locaux. Du point de vue social, ils favorisent l'inclusion sociale, offrant l'opportunité d'insertion sociale aux populations marginalisées.

A ce titre, ils exercent un rôle primordial dans la cohésion sociale en facilitant les interactions entre les habitants (World Bank, 2018). Bien qu'il soit pertinent, les pouvoirs publics accordent peu d'intérêt à ces métiers de transport. Evoluant dans l'informel, ils sont exercés en dehors d'un cadre légal formel, ce qui limite leur potentiel de développement (UN, 2014). C'est autant arguer qu'à Mwene-Ditu, les transporteurs à vélo et autres moyens artisanaux sont constamment exposés à des risques juridiques et économiques.

A cet effet, l'exercice de ces activités informelles apparaît à la fois comme une opportunité du fait de l'absence des barrières à l'entrée et une contrainte liée à l'instabilité institutionnelle, réglementaire, économique, accentuant ainsi leur vulnérabilité. De plus d'autres contraintes structurelles pèsent sur leur performance de survie, limitant leur durabilité. Il s'agit notamment de la dégradation des infrastructures routières, de l'inaccessibilité au financement formel et de la complexité du cadre réglementaire.

Il s'ensuit une baisse de la productivité, des coûts excessifs d'entretien, une usure rapide des équipements de transport, de difficultés d'acquisition de matériels et d'innovation, la

multiplicité des contrôles fiscaux et de tracasserie administratives. Par conséquent, il sied de noter que ces contraintes structurelles freinent considérablement le développement des petits métiers de transport et réduisent leur capacité à générer des revenus durables (Kumar & Barrett, 2008), ce qui les expose à une forte mortalité. Malgré ce contexte hostile, force est de constater que certaines microstructures de transport survivent en maintenant leurs activités au strict minimum.

Eu égard à ce qui précède, la préoccupation centrale de cette étude se formule comme suit : **les facteurs institutionnels et socio-économiques influencent-ils la performance de survie des petits métiers de transports dans la ville de Mwene-Ditu?** L'objectif visé est d'analyser l'effet des facteurs institutionnels et socio-économiques sur la performance de survie des petits métiers de transport à Mwene-Ditu.

Dans cette perspective, cet article présente une triple pertinence, notamment scientifique, managérial et en matière de politique publique. Sur le plan scientifique, cette étude contribue à enrichir la littérature existante sur l'entrepreneuriat de survie et l'économie informelle en explorant les réalités des villes secondaires africaines comme Mwene-Ditu. En même temps, elle comble un vide empirique, intégrant les facteurs socio-économiques et institutionnels pour une lecture contextualisée de la survie des petits métiers de transport.

Au plan managérial, les résultats de cette étude permettront aux transporteurs d'identifier des leviers de performance, ce qui est favorable à la croissance des revenus et donc à l'amélioration des conditions de vie des ménages. De plus, ils offrent une possibilité d'adaptation aux contraintes de l'environnement, renforçant ainsi leurs stratégies de gestion (Becker, 1993). Enfin, les pouvoirs publics local et national pourront identifier les obstacles structurels qui entravent le développement de ces activités. Par conséquent, cela permet de mettre en place des mesures d'encadrement efficaces en vue d'adapter le cadre réglementaire et d'enclencher une formalisation progressive.

2. CONCEPTS ET CADRE THEORIQUE

La présente section s'articule autour de trois points : la clarification des concepts, la revue de littérature et le modèle conceptuel.

2.1. Clarification des concepts

Dans le monde scientifique, il s'avère nécessaire de circonscrire les concepts opératoires d'un sujet de recherche. Le but poursuivi est évité tout amalgame susceptible compromettre la compréhension de l'information, de délimiter le champ de l'étude et enfin de faciliter l'opérationnalisation des variables. Dans le cadre de cette étude, l'accent est mis sur les concepts suivants : la performance de survie, les facteurs institutionnels et les facteurs socio-économiques.

2.1.1. Performance de survie

La performance de survie désigne la capacité d'une entité économique à maintenir à flot ses activités durablement malgré les perturbations auxquelles elle fait face (Bouloiz, 2020). Dans le contexte de petits métiers comme le transport à vélo, elle traduit l'aptitude à éviter toute disparition en s'assurant le strict minimum nécessaire à la continuité opérationnelle au-delà des premières années d'existence, ce qui suggère un impératif d'optimisation des ressources afin d'atteindre un seuil minimal des résultats économiques.

De cette définition énoncée ci-haut, il se dégage trois éléments majeurs à retenir, notamment le maintien durable des activités, la résistance aux perturbations ainsi que l'adaptation aux contraintes internes et externes. A cet égard, la performance de survie traduit la probabilité de continuer d'exister, laquelle est liée à la capacité de résilience de l'entreprise dans un environnement incertain (Arai & Hirota, 2023 ; Schötz, 2025).

Il convient de noter qu'étant un concept multidimensionnel, la performance de survie peut être appréhendé par des indicateurs de survie. Des études empiriques récentes (Woldehann et al., 2018 ; Nkundabanyanga et al., 2019) mettent en évidence la durée de vie de l'entreprise, la continuité des activités, la capacité de résistance aux difficultés économiques et les stratégies financières et commerciales, la stabilité et la résilience financière ainsi que le maintien de la performance organisationnelle. Les lignes qui suivent abordent le concept des facteurs institutionnels.

2.1.2. Les facteurs institutionnels

Selon North (1990), les facteurs institutionnels regroupent les règles, normes et structures encadrant les activités économiques. Pour ce faire, ils intègrent la réglementation, la fiscalité et la gouvernance locale. Ces facteurs définissent les conditions dans lesquelles sont exercées les activités économiques. Il va sans dire que lorsque ces conditions de sont favorables,

elles impulsent une dynamique entrepreneuriale, ce qui au finish entraîne des externalités positives, socle du bien-être collectif.

Hormis des facteurs institutionnels, le paragraphe ci-après examine les déterminants socio-économiques qui agissent sur la performance de survie des petits métiers de transports. Bien avant de poursuivre plus loin, le concept de facteurs socio-économiques est décortiqué.

2.1.3. Facteurs socio-économiques

Reflète d'une interaction entre les dimensions économiques et sociales, les facteurs socio-économiques résultent de la combinaison simultanée des attributs sociaux et économiques susceptibles d'exercer une influence notable sur les pratiques de gestion, les décisions et l'efficacité individuelle ou organisationnelle dans un cadre précis. Du point de vue entrepreneurial, la création, la gestion ou la survie des entreprises sont affectées par des conditions sociodémographiques et matérielles des entrepreneurs, soutenant l'idée d'une analyse contextualisée.

2.2. Cadre théorique

Plusieurs facteurs expliquent la performance de survie des entreprises œuvrant dans un contexte d'informalité. Étant donné qu'aucune théorie ne peut à elle seule couvrir tous les aspects y afférents, la présente étude mobilise les théories des ressources et compétences et institutionnelle. À cet effet, le cadre théorique mis en place offre l'avantage d'appréhender concomitamment les déterminants internes et externes de la survie des petits métiers de transport dans la ville de Mwene-Ditu.

La théorie de ressources et compétences initiée par Penrose (1959) met en lumière la mobilisation des ressources par les acteurs dans le but de garantir la continuité d'exploitation de leurs activités. Elle postule donc que la survie ou la performance de toute entreprise repose sur sa capacité à détenir et à combiner efficacement ressources internes. C'est d'ailleurs, les ressources internes qui justifient la différence de performance observée entre les entreprises.

De sa part Wernerfelt (1984) apporte une pierre à l'édifice, distinguant les ressources tangibles et intangibles. Il atteste que les ressources stratégiques permettent la construction d'un avantage concurrentiel profitable à l'entreprise. Dans le même ordre d'idée, Barney (1991) complète l'analyse et consolide cette théorie en fixant les conditions pour qu'une ressource soit stratégique. Pour cet auteur, celle doit disposer des caractéristiques intrinsèques, notamment la rareté, l'imitabilité et la non substituabilité.

En somme, l'intérêt de la théorie des ressources et compétences pour cette étude sur la performance de survie des petits métiers à Mwene-Ditu réside dans le fait que les ressources (humaines, financières et relationnelles) exercent un rôle déterminant dans la continuité des activités. Toutefois, la réussite entrepreneuriale repose également sur la capacité d'adaptation de l'entreprise face à un environnement contraignant, ce qui suppose la prise en du cadre institutionnel et règlementaire car les ressources internes seules ne suffisent pas. Raison pour laquelle l'étude recourt à la théorie institutionnelle.

Dans le cadre des petits métiers de transport à Mwene-Ditu, la théorie institutionnelle examine dans quelle mesure les normes sociales, les réglementations, la fiscalité et les contrôles administratifs affectent la performance de survie de ces unités économiques. Selon North(1990) le cadre institutionnel détermine les règles de jeu qui influencent les comportements des acteurs, ce qui suggère que les institutions impulsent le fonctionnement des activités économiques. De ce fait, l'adaptation de l'entreprise au cadre institutionnel lui confère une légitimité, ouvrant la voie à l'accès aux ressources cruciales dans un environnement contraignant. Scott (1995) complète cette perspective en distinguant les dimensions réglementaires, normatives et cognitives des institutions.

Eu égard à ce qui précède, l'approche intégrée permet de démontrer que la survie des petits métiers de transport est liée aux facteurs internes se rapportant aux acteurs d'une part et d'autre part aux contraintes externes relatives au contexte institutionnel.

2.3. Revue empirique

Selon Fatnassi et Gatate(2023) la performance économique des pays en développement est influencée par l'environnement institutionnel, ce qui suggère que qualité institutionnelle stimule les investissements et l'activité entrepreneuriale. En revanche, certains travaux (Urban & Muzamhindo, 2018 ; Koubaa et Benabdallah, 2017 ; Samadi, 2019) attestent l'absence de liens entre la dynamique entrepreneuriale et les facteurs institutionnels. Ces résultats pourraient être liés à la forte informalité d'une part et à la prééminence l'entrepreneuriat de survie sur celui d'opportunité d'autre part.

Dans ce sillage, d'autres études démontrent que l'environnement contraignant, marqué par un accès limité au financement et aux infrastructures et une instabilité institutionnelle, affecte négativement la croissance et la survie des unités économiques dans le contexte africain. A ce titre, Grimm, Hartwig & Lay (2013) soutiennent que des déficiences

observées en fourniture d'électricité freinent la croissance des MPE informelles en Afrique de l'Ouest.

Pour leur part, Mbedzi & Forget Mingiri Kapingura (2023) montrent que dans 12 pays d'Afrique subsaharienne, les performances des entreprises informelles sont réduites par l'insuffisance des infrastructures. Salla (2024) en arrive aux mêmes résultats en travaillant sur les ME en République Centrafricaine. Ces résultats convergents confirment l'importance des facteurs institutionnels dans l'explication de la performance de la survie des micro unités dans le contexte africain, ce qui suggère que l'adaptation à un environnement contraignant constitue le socle de leur survie.

En ce qui concerne les facteurs socio-économiques, il sied de noter qu'ils conditionnent la capacité d'action des promoteurs d'entreprises et comprennent, notamment le niveau d'instruction, l'expérience, l'accès au financement, le soutien familial etc. Dans la littérature entrepreneuriale, plusieurs auteurs considèrent, pour de raison de simplification conceptuelle, le capital financier, humain et social comme principales ressources mobilisables par l'entrepreneur pour assurer de la survie et la croissance de son entreprise (Bourdieu, 1986 ; Granovetter, 1985).

S'inscrivant dans cette perspective, Ndiaye(2021) monte que le capital social constitue un mécanisme d'assurance informel, permettant de prolonger la durée de vie des PME en période de crise grâce à l'accès aux ressources financières. De même, Mamboundou(2020) témoigne, à travers les résultats de sa recherche, que la survie des TPE au-delà de 5ans s'expliquent par une forte mobilisation des réseaux professionnels, soulignant ainsi l'importance du capital social dans la réussite entrepreneuriale.

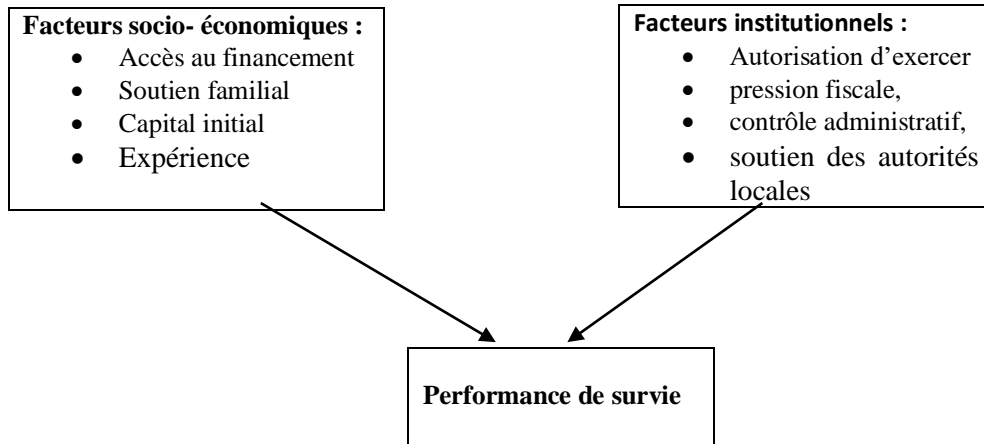
Cependant, Amoako (2018) met en évidence l'interaction entre capital financier et humain, démontrant que ce dernier facilite la transformation de fonds reçus en actifs productifs.

3. Modèle conceptuel de recherche

Au regard du cadre théorique et de la revue empirique ainsi que de la problématique de recherche formulée, le modèle conceptuel de la présente recherche se fonde le postulat selon lequel les facteurs socio-économiques réunis par les acteurs (accès au financement, soutien familial, capital initial, expérience) et les conditions institutionnelles(autorisation d'exercer, pression fiscale, le contrôle administratif, soutien des autorités locales) déterminent la

performance de survie des petits métiers de transport à Mwene-Ditu. Ainsi dit, il est schématisé comme suit :

Figure 1. Modèle conceptuel



Ce modèle laisse entrevoir que la performance de survie des petits métiers de transport est impactée positivement par les facteurs socio-économiques et institutionnels. Ce faisant, le fait de disposer des ressources économiques renforcerait la capacité à perpétuer les activités. De même, un environnement institutionnel favorable est susceptible d'améliorer les conditions d'exercice des activités informelles.

4. Méthodologie

La présente recherche adopte une approche hypothético-déductive, elle vise à tester le cadre conceptuel défini préalablement grâce à la revue de littérature. Pour cette fin, une enquête a été effectuée auprès des acteurs des petits métiers de transport du 4 au 11 mai 2026 dans la ville de Mwene-Ditu, province de Lomami en République démocratique du Congo. La taille de l'échantillon de l'ordre de 271 sujets a été déterminée en se référant à la formule de Cochran pour une population inconnue. Cette approche tient compte du fait que la population cible est empiriquement inconnue car exerçant ces activités essentiellement dans un cadre informel.

En vue de palier à la contrainte de temps et de budget tout en s'assurant de la puissance statistique rigoureuse, un niveau de confiance de 90%, soit un Z score de 1,645 et une marge d'erreur de 5% ont été retenus. Dans le même élan, la proportion de 50% est appliquée en raison d'absence d'une étude antérieure portant sur ce phénomène. Ainsi dit, la taille de l'échantillon est justifiée comme suit :

$$n = Z^2 P (1-P) / e^2, \text{ soit } n = 1,645^2 0,5(1-0,5) / 0,05^2 = 271 \text{ sujets.}$$

Il sied de préciser que ces enquêtés, choisis par convenance, ont répondu un questionnaire. Ce dernier leur a été administré indirectement au regard du niveau d'instruction faible. Aussi, il comporte outre l'identification du répondant, les concernés devraient exprimer leur perception sur la performance de survie, les facteurs de l'environnement institutionnel et socio-économique tels que l'autorisation d'exercice, le niveau de taxation, les tracasseries administratives et le soutien des autorités locales, le capital initial, l'expérience entrepreneuriale, le soutien familial et l'accès au financement informel.

5. Résultats et discussion

5.1. Résultats de l'étude

Les résultats de cette étude se focalise d'abord sur les caractéristiques des répondants, ensuite l'accent est mis respectivement sur l'analyse descriptive des variables, la validation des instruments de mesure à travers l'évaluation de la fiabilité et validité factorielle, la construction de l'indice composite de la performance de survie et enfin l'analyse des relations à l'aide de test de Khi2.

5.1.1. Les caractéristiques des répondants

Le tableau ci-après présente les variables sociodémographiques des enquêtés.

Tableau 1. Caractéristiques des répondants

| Variables | Modalités | Fréquences absolues | Fréquences relatives (%) |
|-----------|-----------------|---------------------|--------------------------|
| Sexe | Masculin | 271 | 100 |
| | Féminin | 0 | 0 |
| | Total | 271 | 100,0 |
| Age | Moins de 25 ans | 72 | 26,6 |
| | 25 à 39 ans | 131 | 48,3 |
| | 40 ans et plus | 68 | 25,1 |
| | Total | 271 | 100 |
| | Sans niveau | 88 | 32,5 |

| | | | |
|------------------------------------|-----------------------|------------|--------------|
| Niveau d'éducation du gestionnaire | Primaire | 129 | 47,6 |
| | Secondaire | 54 | 19,9 |
| | Total | 271 | 100,0 |
| État matrimonial | Marié | 173 | 63,8 |
| | Célibataire | 85 | 31,4 |
| | Autres | 13 | 4,8 |
| | Total | 271 | 100,0 |
| Type d'activité exercé | Transport par vélo | 189 | 69,7 |
| | Transport par Chariot | 82 | 30,3 |
| | Total | 271 | 100,0 |

Il ressort de ce tableau que les petits métiers de transport sont exclusivement exploités par les hommes en raison certainement de leur pénibilité, de leurs exigences physiques et des barrières culturelles. En ce qui concerne l'âge, 74,9% des enquêtés ont moins de 40ans ans, ce qui témoigne que l'accès à l'emploi formel est un véritable défis mais aussi ces métiers sont considérés par les jeunes comme activité transitoire.

Quant au niveau d'instruction, il y a lieu de relever que la majorité (80,1%) des sujets ont déclaré être sans niveau ou avoir un niveau primaire, ce qui suggère que ces métiers jouent le rôle de dernier filet de sécurité social pour des jeunes n'ayant pas eu la chance d'accéder au niveau secondaire et supérieur. Aussi, faute de moyens pour poursuivre les études ces jeunes sont contraints d'entrée précocement dans la vie active. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle l'enquête montre 63,8% d'entre eux sont mariés contre 31,4% de célibataires.

Enfin la majorité exerce le transport par vélo (69,7%) contre 30,3% recourant au chariot, la vitesse de rotation, l'efficacité ainsi que l'adaptation dans un environnement marqué par la dégradation des infrastructures routières expliquent en grande partie cette dominance.

5.1.2. Analyse descriptive des variables

Dans cette sous-section, il est à question de dégager les tendances à partir des fréquences des variables de l'étude. Il s'agit concrètement des facteurs institutionnels, des facteurs socio-économiques et de la variable endogène, en l'occurrence la performance de survie. Ainsi, ces tendances sont dégagées afin de donner un panorama descriptif du phénomène observé.

Tableau2. Description des facteurs institutionnels

| Variables | Modalités | Fréquences absolues | Fréquences relatives (%) |
|-----------------------------------|------------------|----------------------------|---------------------------------|
| Niveau de taxation | Excessif | 198 | 73,1 |
| | Acceptable | 73 | 26,9 |
| | Total | 271 | 100,0 |
| Tracasseries administratives | Rares | 115 | 42,4 |
| | Fréquente | 156 | 57,6 |
| | Total | | 100 |
| Accès à l'autorisation d'exercice | Difficile | 235 | 86,7 |
| | Moyen | 17 | 6,3 |
| | Faible | 19 | 7,0 |
| | Total | 271 | 100 |
| Soutien des autorités locales | Faible | 173 | 63,8 |
| | Moyen | 85 | 31,4 |
| | Élevé | 13 | 4,8 |
| | Total | 271 | 100,0 |

Le tableau ci-dessus indique que la majorité des enquêtés (73,1%) déclarent excessif le niveau de taxes payés dans le cadre de l'exercice de leurs métiers alors que 26,9% seulement l'estiment acceptable, ce qui dénote potentiellement une différence d'appréciation en fonction de la rentabilité selon le type d'activité exercé. De ce fait, il s'ensuit une proportion dominante des opérateurs de petits métiers de transports (57,6%) affirmant subir fréquemment les tracasseries administratives, ce qui suggère qu'ils font constamment face à des conditions de l'environnement difficile.

Dans cette même perspective, 86,7% de sujets jugent difficile l'obtention de l'autorisation d'exercice de l'activité, confirmant en grande partie un soutien faible des autorités locales (63,8%). En définitive, il est établi à travers ces différentes tendances que l'environnement institutionnel est peu propice à la croissance des métiers de transport à Mwene-Ditu. Par conséquent les opérateurs se contentent d'une performance de survie afin de subvenir à leurs besoins.

Tableau 3. Description des facteurs socio-économiques

| | | | |
|-------------------------------|----------------|------------|--------------|
| Accès au financement informel | Difficile | 44 | 16,2 |
| | Modéré | 140 | 51,7 |
| | Facile | 87 | 32,1 |
| | Total | 271 | 100,0 |
| Soutien familial | Faible | 28 | 10,3 |
| | Élevé | 243 | 89,7 |
| | Total | 271 | 100,0 |
| Expérience dans le métier | Moins de 5 ans | 202 | 74,5 |
| | 5ans et plus | 69 | 25,5 |
| | Total | 271 | 100,0 |
| Niveau du capital initial | Faible | 113 | 41,7 |
| | Moyen | 75 | 27,7 |
| | Élevé | 83 | 30,6 |
| | Total | 271 | 100,0 |

A la lumière du tableau 3, il se dessine que les réseaux informels occupent une place importante chez les opérateurs des métiers de transport à Mwene-Ditu. En effet, 89,7% des sujets atteints par l'enquête déclarent bénéficier d'un soutien familial et 83, 8% d'entre eux soutiennent avoir modérément et facilement accès au financement informel (tontines, prêts). Quant au capital initial nécessaire à l'activité, 41,7% des enquêtés le jugent faible contre 30% l'ayant affirmé élever, ce qui revient à mettre en exergue la sous-capitalisation, caractérisant les activités du secteur informel.

De plus, le transport par vélo et chariot est souvent exercés par de jeunes peu qualifiés ; ils ne nécessitent pas une expérience particulière et sont transitoires en raison de leur pénibilité et exigences physiques. Pour ce faire, il se dégage qu'environ 75% des enquêtés possèdent de moins de 5 ans dans l'exercice des métiers. En somme, des facteurs socio-économiques pourraient être déterminants pour la performance de survie des métiers de transports.

Tableau 4. Description de la variable performance de survie

| Items | Symboles | Échelle de Likert en pourcentages | | | | | |
|---|----------|-----------------------------------|-----|------|------|------|-------|
| | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | Total |
| Stabilité de l'activité | PERSURV1 | 6,6 | 5,9 | 42,4 | 28,8 | 16,2 | 100 |
| Faire face aux difficultés diverses | PERSURV2 | 2,2 | 3,3 | 38,4 | 39,9 | 16,2 | 100 |
| Capacité à subvenir aux besoins | PERSURV3 | 2,6 | 5,2 | 35,8 | 37,6 | 18,8 | 100 |
| Maintenir l'activité malgré les difficultés rencontrées | PERSURV4 | 1,1 | 3,0 | 40,6 | 29,9 | 25,5 | 100 |
| Maintenir durablement l'activité dans les prochaines années | PERSURV5 | 2,6 | 3,7 | 46,1 | 31,0 | 16,6 | 100 |

De ce tableau, il revient de constater que 56,1% les opérateurs de transport connaissent des difficultés diverses dans l'exercice de leurs activités d'une part et d'autre part plus de la moitié d'entre eux affirment être en mesure de naviguer à contrecourant de ces obstacles rencontrés (55,4%).

Toutefois, leurs avis sur la stabilité des activités sont partagés, certains soutiennent une forte stabilité (45%) alors que d'autres se sont exprimés en faveur d'une stabilité moyenne (42,4%). Etant donné le caractère de survie des métiers, 56,4% signalent qu'ils parviennent à subvenir aux besoins de leurs ménages. C'est point de vue est renforcé par la majorité d'enquêtés qui se sont prononcés pour un maintien durable de l'activité des années à venir (47,6%) quand bien même que une bonne partie soit hésitante (46,1%).

5.1.3. Validation des instruments de mesure

Cette phase de la recherche s'articule autour de deux éléments, à savoir : l'analyse de la fiabilité et l'analyse factorielle.

Le test de fiabilité ne renseigne que la performance de survie dispose d'une fiabilité acceptable. L'Alpha de cronbach (α) affiche une valeur de 0,628 pour une moyenne des scores de l'ordre de 3,605, ce qui atteste une cohérence interne entre les items. Au finish, cet instrument de mesure admissible pour une analyse empirique en sciences sociales.

En ce qui concerne l'analyse factorielle, la confrontation des résultats de tests de KMO (Kaiser-Meyer-Olkin) et Bartlett démontrent que les données sont intéressantes pour cette analyse, ce qui justifie la nécessité d'une réduction factorielle. En effet, la valeur du test de KMO de 0,715 est supérieure au seuil de 0,6, ce qui indique un échantillonnage acceptable. Dans cet

ordre d'idée avec le Khi 2 de 136,832 et une p-value inférieure à 5%, le test de Bartlett rassure davantage l'existence des corrélations significatives

Au regard de ce qui précède, l'ACP montre qu'un seul facteur est extrait car il possède une valeur propre supérieure à 1, soit exactement de 2,016. Ce facteur explique 40,326 % de la variance totale de la performance de survie, confirmant l'existence d'une structure unidimensionnelle de la variable concernée.

Tableau 5. Matrice des charges factorielles des items de la variable Performance de survie

| Items | Symbole | Charge factorielle |
|---|----------|--------------------|
| Stabilité de l'activité | PERSURV1 | 0,642 |
| Faire face aux difficultés | PERSURV2 | 0,665 |
| Capacité à subvenir aux besoins | PERSURV3 | 0,646 |
| Maintenir l'activité malgré les difficultés rencontrées | PERSURV4 | 0,600 |
| Maintenir durablement l'activité dans les prochaines années | PERSURV5 | 0,620 |

Globalement, les items présentent des charges factorielles se situant au-dessus du seuil de 0,5, ce qui suggère qu'ils apportent une contribution satisfaisante à la mesure de la performance de survie des petits métiers de transport dans la ville de Mwene-Ditu.

5.1.4. De la Construction d'indice composite à la catégorisation de la performance de survie

Au terme de l'analyse factorielle, la moyenne des items composant la performance de survie a été utilisée pour construire l'indice composite s'y afférent. Afin de permettre des analyses à l'aide de Khi2, cet indice obtenu a ensuite été dichotomisé en deux catégories (faible et élevé). Pour y arriver, la médiane de 3,6 a servi de critère objectif, ainsi les seuils retenus sont respectivement de [1–3,6] pour le niveau faible [3,7–5] pour le niveau élevé.

5.1.5. Analyse bivariée : Test de Khi2

Tableau 6. Facteurs institutionnels et Performance de survie

| Variabiles | χ^2 | ddl | p-value | Mesure d'association | Intensité | Décision |
|------------------------|----------|-----|---------|----------------------|-------------|------------------|
| Autorisation d'exercer | 0,788 | 1 | 0,375 | Phi= -0,054 | Très faible | Non significatif |

| | | | | | | |
|------------------------------|-------|---|-------|-------------|-------------|------------------|
| Niveau de taxation | 0,411 | 1 | 0,522 | Phi= -0,039 | Très Faible | Non significatif |
| Tracasseries administratives | 7,513 | 1 | 0,006 | Phi=-0,167 | Faible | Significatif |
| Soutien des autorités | 2,228 | 2 | 0,328 | V=0,091 | Très faible | Non significatif |

Ce tableau indique les résultats des associations entre la variable endogène, la performance de survie et les variables liées à l'environnement. Il sied de retenir qu'au seuil de 5%, l'autorisation d'exercer l'activité, le niveau de taxation et le soutien des autorités locales ne sont pas significativement associés à la performance de survie des petits métiers de transport dans la ville de Mwene-Ditu. Ce constat traduit la rigidité des contraintes institutionnelles et l'absence d'accompagnement.

Par contre, seule la variable tracasseries administratives saisie par les contrôles fréquents, présente une relation significative. Avec le coefficient Phi négatif de -0,167 indiquant une intensité faible, ce résultat signifie que leur augmentation réduit directement et significativement la performance de survie des acteurs de ce type d'activité à Mwene-Ditu.

Tableau 7. Facteurs socio-économiques et Performance de survie

| Variabiles | χ^2 | ddl | p-value | Mesure d'association | Intensité | Décision |
|-------------------------------|----------|-----|---------|----------------------|-------------|------------------|
| Accès au financement informel | 25,357 | 2 | 0,000 | 0,306 | Modérée | Significatif |
| Soutien familial | 14,882 | 1 | 0,000 | 0,234 | Faible | Significatif |
| Capital initial | 25,979 | 2 | 0,000 | 0,310 | Modérée | Significatif |
| Expérience | 1,558 | 1 | 0,212 | 0,076 | Très faible | Non significatif |

Le contenu de ce tableau démontre qu'au seuil de signification de 5%, l'accès au financement informel et le capital initial sont significativement associés à la performance de survie de petits métiers de transport à Mwene-Ditu. Avec des p-values de l'ordre de 0,000 et V de Cramer respectifs de 0,306 et 0,310, ces résultats témoignent de leur lien positif et modéré. Par conséquent, le maintien et la résilience de ces unités économiques sont l'œuvre des mécanismes financiers informels et en même temps du rôle déterminant du capital de départ pour leur performance de survie.

Dans le même élan, le soutien familial est associé significativement à la performance de survie des métiers de transport à Mwene-Ditu (p-value < à 5%). Bien que cela soit à une faible intensité, ce qui atteste une implication modeste et de moindre importance de l'entourage familial par rapport aux facteurs purement financiers. Enfin, l'enquête révèle une relation très faible et non statistiquement significatif entre la performance de survie et l'expérience dans le secteur.

5.2. Discussions

De tous les facteurs institutionnels retenus, l'étude met en évidence le rôle central des tracasseries administratives comme facteur exclusif associé statistiquement et significativement à la performance de survie des acteurs du transport par vélo et chariot dans la ville de Mwene-Ditu. Par ailleurs, l'autorisation d'exercer le métier, le niveau de taxation et le soutien des autorités locales n'affectent pas la survie de ces unités économiques. Goodfellow & Kristof (2012) en arrivent aux résultats similaires, démontrant que la survie des acteurs économiques informels de Kampala est influencée par les interventions administratives.

Dans cette perspective, plusieurs auteurs ayant investigué dans le contexte d'informalité en RDC, notamment Lambertz, 2024 ; Eriksson Baaz, et al., 2018, corroborent les résultats de la présente étude, montrant que les difficultés administratives ainsi que les prélèvements et les contrôles y afférents affectent les activités de transport fluvial, ce qui revient à souligner que ces derniers constituent une contrainte majeure à leur survie. Partant de ce fait, le cadre institutionnel demeure un goulot d'étranglement, fragilisant la survie de ces petites unités économiques informelles.

Il sied de noter que contrairement à la présente étude, certains chercheurs établissent que la réglementation, la fiscalité et l'accompagnement des autorités locales sont significativement associées à la performance entrepreneuriale. Dans ce cadre, Williams & Shahid (2016) mettent en avant la contribution du soutien institutionnel ainsi que de l'intégration réglementaire à la viabilité des micro structures informelles.

S'inscrivant dans cette dynamique, Beck et ses collègues (2005) attestent de leur part que la croissance des petites unités économiques est négativement impactée par la fiscalité et les contraintes d'ordre réglementaires. Ainsi, la divergence des résultats entre la présente étude et celles évoquées précédemment s'explique en grande partie par la logique de la survie qui anime les petits métiers de transport.

De plus, des spécificités socio-économiques et institutionnelles font de Mwene-ditu une ville marquée par l'absence des dispositifs publics d'accompagnement, la prévalence des pratiques administratives informelles, ce qui accentue le poids de l'informalité. Ce faisant, contrairement aux mécanismes institutionnels formels, notamment l'autorisation d'exercice, la taxation officielle et le soutien des autorités locales, les tracasseries administratives exercent une influence déterminante sur la performance de survie des opérateurs des petits métiers de transport.

Au sujet des facteurs socio-économiques, l'étude révèle le rapprochement entre le financement informel, le soutien familial et le capital initial et la performance de survie mais la relation de cette dernière avec l'expérience n'est pas significative. A la lumière des résultats obtenus, il y a lieu de mettre en exergue d'une part la prédominance des facteurs financiers, notamment le capital initial ($\chi^2=25,979$; $V=0,310$) et l'accès au financement informel ($\chi^2=25,357$; $V=0,306$), affichant une intensité d'association modérée et d'autre part, l'aide familiale qui représente un facteur subsidiaire ($\chi^2= 14,882$; $P\text{-value}<0,00$) pour une intensité d'association faible.

A ce titre, la performance de survie des petits métiers de transport est conditionnée par la détention au départ un capital suffisant mais également les mécanismes de financements informels servent de leviers à la résilience économique de ces unités. Toutefois, la famille exerce le rôle de filet de sécurité face aux difficultés rencontrées par les opérateurs, permettant un maintien à flot de l'activité.

Des études récentes réalisées dans le contexte africain (Ngono, 2021 ; Tibi et al., 2024 ; Koumetio Kenfack, 2023) s'accordent sur le rôle essentiel des mécanismes financiers informels, soutenant que les relations familiales et sociales sont le socle de la survie des petites activités génératrices des revenus. Dans ce sens, Beck, Lu et Yang (2015) attestent que la croissance des microentreprises est tributaire du financement de des amis et de la famille d'une part et le capital initial facilite la survie et la résilience de ces entités, ce qui revient à soutenir que les effets combinés de capital social et capital financier propulsent la survie des microentreprises informelles.

Contrairement à l'effet attendu, cette étude montre une absence de relation entre la performance de survie et l'expérience des opérateurs des métiers de transport à Mwene-Ditu. Les études antérieures menées par Huggins, R. et al. (2017) ; Brüderl et al. (1992) ; Dahmane et Belaidi (2023) montrent que l'expérience entrepreneuriale et sectorielle affecte positivement la survie et la croissance des entreprises en raison , notamment des capacités managériales qu'elle développe chez l'entrepreneur grâce à l'apprentissage, à l'amélioration des capacités de surmonter les défis et au renforcement de capacité d'adaptation face au changement de l'environnement d'autre part.

Ainsi, la divergence des résultats se justifierait par la précarité des métiers de transport et la forte proportion de l'informalité, rendant la performance de survie des unités

économiques plus sensible à la disponibilité des ressources financières et des réseaux relationnelles, ce qui suggère un recul du rôle de l'expérience accumulée.

6. Conclusion

Au terme de cette recherche qui avait pour la préoccupation centrale l'analyse de l'influence des facteurs institutionnels et socio-économiques sur la performance de survie des petits métiers de transport à Mwene-Ditu, les résultats obtenus établissent que les tracasseries administratives, le capital initial, le soutien familial et l'accès au financement informel exercent une incidence significative sur le maintien d'une performance minimale de ces activités. En revanche, cette dernière n'est pas affectée par le soutien des autorités locales, l'autorisation d'exercice de l'activité, le niveau de taxation et l'expérience entrepreneuriale.

En contexte de forte informalité, ces résultats soulignent l'importance des mécanismes informels dans la survie des activités de transport par vélo et chariot dans la ville de Mwene-Ditu. En mettant au premier plan les facteurs institutionnels et socio-économiques informels, ce modeste travail apporte une contribution enrichissante à la littérature sur la survie des microentreprises informelles du secteur de transport. En outre, elle constitue une contribution empirique à la littérature africaine en général et congolaise en particulier sur le cadre institutionnel de l'entrepreneuriat de survie.

Dans cette optique, les autorités publiques et les acteurs du secteur de transport trouveront des orientations utiles en vue de promouvoir des mécanismes de financement adapté et d'améliorer l'environnement institutionnel des activités génératrices de revenus ainsi que de réduire les tracasseries administratives. Néanmoins, deux faiblesses majeures marquent cette étude, notamment le mode de choix des enquêtés et la restriction des variables explicatives de la survie des métiers de transport. Pour ce faire, il est recommandé aux futures recherches d'intégrer les variables telles que les réseaux sociaux et la résilience entrepreneuriale.

Références bibliographiques

- Ajay Kumar, & Fanny Barrett. (2008). *Stuck in traffic: Urban transport in Africa*. World Bank.
- Arai, R., & Hirota, S. (2023). Profitability or Longevity? Cross-Country Variations in Corporate Performance. *Sustainability*, 15(10), 8307. <https://doi.org/10.3390/su15108307>
- Beck, T., Demirgüç-Kunt, A. S. L. I., & Maksimovic, V. (2005). Financial and legal constraints to growth: does firm size matter?. *The journal of finance*, 60(1), 137-177.
- Bouloiz, H. (2020). Sustainable performance management using resilience engineering. *International Journal of Engineering Business Management*, 12, 1-13. Doi:[10.1177/1847979020976205](https://doi.org/10.1177/1847979020976205)
- Bourdieu, P. (1986) The forms of capital. In J. Richardson (Ed.) *Handbook of Theory and Research for the Sociology of Education* (New York, Greenwood), 241-258.
- Eriksson Baaz, M., Olsson, O., & Verweijen, J. (2018). Navigating ‘taxation’ on the Congo River: the interplay of legitimation and ‘officialisation’. *Review of African Political Economy*, 45(156), 250-266.
- Fatnassi.O & Gutate.I.(2023) «Le rôle des facteurs institutionnels dans le processus de croissance économique : justification théorique et application empirique aux PED», *Revue Française d’Economie et de Gestion* «Volume 4 : Numéro 3» pp : 405 – 422.
- Gary Becker. (1993). *Human capital* (3rd ed.). University of Chicago Press.
- Gina Porter. (2014). Transport services and their impact on poverty and growth in rural Sub-Saharan Africa: A review of recent research and future research needs. *Transport Reviews*, 34(1), 25–45. <https://doi.org/10.1080/01441647.2013.865148>
- Goodfellow, Tom and Titeca, Kristof (2012). Presidential intervention and the changing ‘politics of survival’ in Kampala’s informal economy. *Cities*, 29 (4). pp. 264-270.
- Granovetter, M. (1985). Economic action and social structure: The problem of embeddedness. *American Journal of Sociology*, 91(3), 481-510. <https://doi.org/10.1086/228311>
- Grimm, M., Hartwig, R. & Jann Lay (2013). Electricity access and the performance of micro and small enterprises: Evidence from West Africa. *European Journal of Development Research*, 25(5), 815–829. <https://doi.org/10.1057/ejdr.2013.16>
- Koubaa, S. et Benabdallah, M. (2017). Contexte institutionnel et entrepreneuriat dans les économies émergentes. *La Revue des Sciences de Gestion*, 287-288(5-6), 145-151. <https://doi.org/10.3917/rsg.287.0145>.
- Koumetio Kenfack , M. (2023). Flexibilité financière : la clef du succès des entrepreneurs du secteur informel. *Revue française d’économie et de gestion*. 4, 10 (oct. 2023).
- Lambertz, P. (2024). Baleinières’ Riverine Environment and the Materiality of Transport Regulation on Congo’s Inland Waterways. *Africa Spectrum*, 59(3), 375-394.

Mbedzi, E., & Kapingura, F. M. (2023). *Infrastructure availability and disruption levels on performance of firms: A survey of Sub-Saharan Africa informal enterprises*. *African Journal of Economic and Management Studies*, 14(4), 630–642. <https://doi.org/10.1108/AJEMS-10-2022-0413>

Ngono, J. F. L. (2021). Financing women's entrepreneurship in Sub-Saharan Africa: bank, microfinance and mobile money. *Labor History*, 62(1), 59–73. <https://doi.org/10.1080/0023656X.2020.1851666>

North DC. Institutions, Institutional Change and Economic Performance. Cambridge : CUP; 1990. p. 10–40.

Salla, D. S. (2024). *Déterminants de la performance commerciale des micro-entreprises informelles en République Centrafricaine : Une analyse économétrique du chiffre d'affaires*. *Alternatives Managériales Economiques*, 6(4). <https://doi.org/10.48374/IMIST.PRSM/ame-v6i4.50001>

Samadi, A. H. (2019). *Institutions and entrepreneurship: Unidirectional or bidirectional causality?* *Journal of Global Entrepreneurship Research*, 9(3), 1-16. <https://doi.org/10.1186/s40497-018-0129-z>

Schötz, E. (2025). *Resilience vs. survival: Same song, new melody?* *Future Business Journal*, 11(1), 11. <https://doi.org/10.1186/s43093-025-00427-8>

Thorsten Beck, Liping Lu, & Rudai Yang (2015). *Finance and growth for microenterprises: Evidence from rural China*. *World Development*, 67, 38–56. <https://doi.org/10.1016/j.worlddev.2014.10.008>

Tibi, L., Yamb Martine, L. Belle, Tuegno Matawo Fokou, R., & Ndounbissi, R. (2024). Recours au financement alternatif des TPE du secteur informel au Cameroun : un regard sur les facteurs explicatifs. *International Journal of Accounting, Finance, Auditing, Management and Economics*, 5(2), 1-23. <https://doi.org/10.5281/zenodo.10634367>

UN-Habitat. (2014). *The state of African cities 2014: Re-imagining sustainable urban transitions*. United Nations Human Settlements Programme

Urban, B., & Muzamhindo, A. (2018). *An empirical investigation into institutions unlocking entrepreneurial activity*. *South Asian Journal of Business and Management Cases*, 7(1), 37-49. <https://doi.org/10.1177/0971355717738597>

Williams, C. C., & Shahid, M. S. (2016). Informal entrepreneurship and institutional theory: Explaining the varying degrees of (in) formalization of entrepreneurs in Pakistan. *Entrepreneurship & Regional Development*, 28(1-2), 1-25.

Woldehanna, T., Amha, W., & Yonis, M. B. (2018). *Correlates of business survival: Empirical evidence on youth-owned micro and small enterprises in Urban Ethiopia*. *IZA Journal of Development and Migration*, 8(14). <https://doi.org/10.1186/s40176-018-0122-x>

World Bank. (2018). *Africa's pulse: An analysis of issues shaping Africa's economic future* (Vol. 17). World Bank.