



Ancrage Territorial Et Profil Sociodemographique Desacteurs Du Portage Par Brouette Dans La Ville De Daloa (Côte D'ivoire)

Territorial Embeddedness And Socio-Demographic Profile Of Wheelbarrow Transport Operators In The City Of Daloa (Cote D'ivoire).

KOUASSI Mangoua Akissi Hélène-Francette

Département de géographie,
Université Jean Lorougnon GUÉDE, Daloa (Côte d'Ivoire)

Résumé

Le développement de l'économie informelle favorise la prolifération de diverses formes d'emplois précaires, destinées à répondre aux besoins socioéconomiques des populations. Parmi ces activités figure le portage, devenu une pratique courante dans les marchés urbains africains notamment ceux de Daloa. Cette étude vise à contribuer à une meilleure connaissance de cette activité informelle. La méthodologie adoptée repose sur la recherche documentaire, l'observation directe, les entretiens semi-directifs et l'administration d'un questionnaire auprès d'un échantillon de 103 porteurs de bagages sélectionnés selon la méthode accidentelle dans cinq marchés de la ville de Daloa (Grand marché, Orly, Lobia, Balouzon, Abattoir). Les résultats révèlent que les acteurs de portage sont majoritairement de jeunes personnes faiblement instruites (23.3%) et en majorité d'origine étrangère (71.84%). Ces derniers (54.37%) exercent principalement leur activité au grand marché de Daloa. Pour ces acteurs, le portage constitue une stratégie d'insertion socioéconomique face à la précarité et au chômage bien que cette activité demeure instable et transitoire.

Mots-clés : Activité informelle, transport, portage, ancrage territorial, Daloa.

Abstract

The development of the informaleconomy has encouraged the proliferation of variousforms of precariousemploymentaimed at meeting the socio-economicneeds of the population. Amongtheseactivitiesisbaggagecarrying, which has become a common practice in Africanurbanmarkets, particularlythose of Daloa. This studyseeks to contribute to a betterunderstanding of thisinformalactivity. The methodologyadoptedisbased on a literaturereview, direct observation, semi-structured interviews, and the administration of a questionnaire to a sample of 103 baggage porters selectedthroughaccidental sampling in five markets in the city of Daloa (Grand Market, Orly, Lobia, Balouzon, and Abattoir).The resultsrevealthat the baggage porters are predominantlyyoung people withlowlevels of education (23.3%) and are mostly of foreignorigin (71.84%). A majority of them (54.37%) carry out theiractivitiesmainly in Daloa's Grand Market. For theseactors, baggagecarryingconstitutes a strategy for socio-economicintegration in the face of poverty and unemployment, althoughthisactivityremainsunstable and transitional.

Keywords : Informal activity, transport, portage, territorial embeddedness, Daloa.

Received 12 Aug., 2026; Revised 22 Aug., 2026; Accepted 24 Aug., 2026 © The author(s) 2026.

Published with open access at www.questjournals.org

I. Introduction

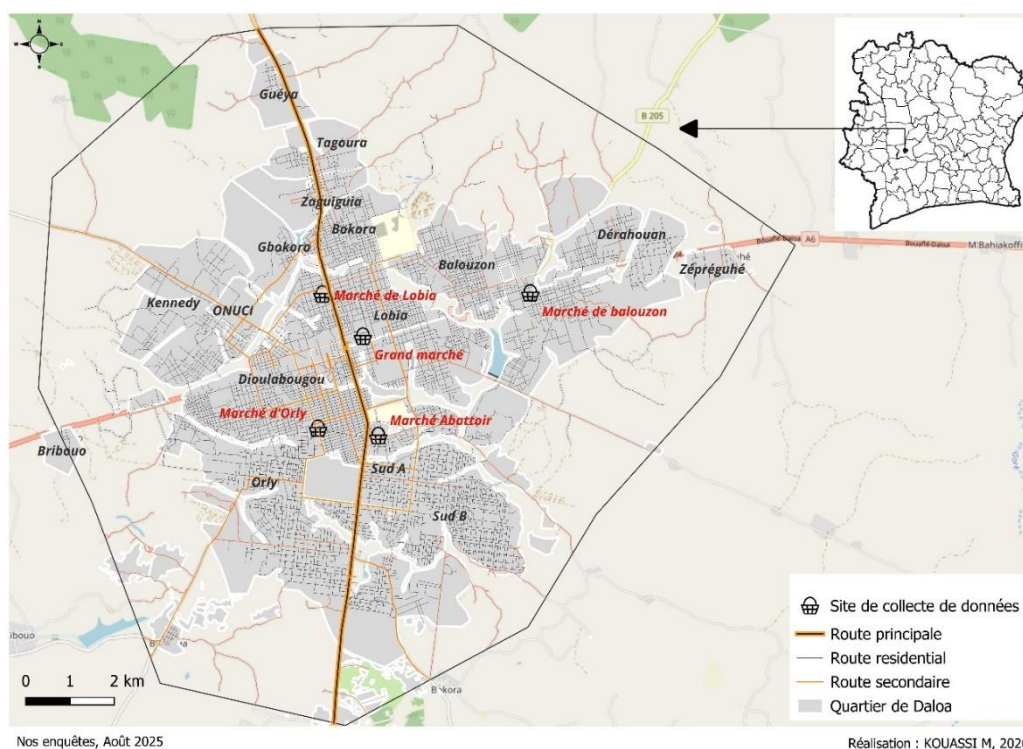
Dans de nombreuses villes d'Afrique subsaharienne, notamment en Côte d'Ivoire, les activités informelles constituent une composante importante de l'économie urbaine. À l'instar des grandes villes ivoiriennes, la ville de Daloa, située dans le centre-ouest du pays, n'échappe pas à cette réalité. Parmi les activités informelles qui s'y développent, le transport de bagages dans les marchés quotidiens occupe une place particulière. Cette activité est généralement exercée par des personnes en situation de précarité qui y trouvent une source de revenus. Le transport de bagages s'inscrit dans la diversité des activités informelles de transport

qui se sont multipliées avec l'essor de l'économie des petits boulots (IFT, p. 3). Il mobilise une pluralité d'acteurs relevant de petites organisations ou d'initiatives individuelles, souvent dépourvues de statut officiel, mais participant activement à la dynamique économique locale. Dans les marchés urbains, ce mode de transport constitue un maillon essentiel de la chaîne commerciale en facilitant l'acheminement des marchandises. Véritables espaces d'échanges et de sociabilité, les marchés quotidiens de Daloa accueillent chaque jour de nombreux commerçants et clients, générant ainsi une forte demande de services de portage. Toutefois, comme de nombreuses activités informelles, le transport de bagages présente une organisation particulière dont le fonctionnement demeure peu connu.

Face à ce constat, la présente étude s'intéresse à l'activité de transport de bagages dans les marchés quotidiens de Daloa. Elle met l'accent sur les caractéristiques des acteurs qui l'exercent, leur ancrage spatial ainsi que la dynamique qui structure cette activité dans la ville.

Daloa est située à 383 km d'Abidjan, entre 6°53' de latitude Nord et 6°27' de longitude Ouest. Appartenant à la grande zone forestière ivoirienne, elle constitue l'une des principales zones de production de cacao et de café du pays (MINAGRI, 2010). Grâce à son statut de pôle économique régional, la ville bénéficie d'infrastructures routières favorisant la mobilité des personnes et des biens ainsi que d'une forte présence de services publics, parapublics et privés. Selon le Recensement Général de la Population et de l'Habitat (RGPH) de 2021, sa population est estimée à 421 879 habitants.

Figure 1 : localisation site d'enquête de la ville de Daloa



1. Données et matériels

La méthodologie de cette étude repose sur une recherche documentaire et une enquête de terrain réalisées dans la ville de Daloa. La recherche documentaire a consisté à consulter des ouvrages, des articles scientifiques, des revues et des mémoires en lien avec le sujet étudié. La collecte des données de terrain s'est appuyée sur l'observation directe et l'administration d'un questionnaire. Les variables d'analyse portent sur l'âge, le sexe, la nationalité, des porteurs de bagages, leurs lieux d'exercice ainsi que leur ancienneté dans l'activité de portage. L'enquête a été menée auprès de 103 porteurs de bagages répartis dans cinq marchés de la ville de Daloa. L'échantillon a été constitué selon la méthode d'échantillonnage accidentel ou de convenance. Les données recueillies ont été traitées à l'aide du logiciel Sphinx, qui a permis de réaliser des analyses statistiques et des représentations graphiques (tableaux, histogrammes et diagrammes). Les résultats présentés sont issus d'une approche méthodologique mixte combinant les méthodes quantitatives et qualitatives.

II. Résultat

2.1. Caractéristiques sociodémographiques des acteurs de l'activité de portage à Daloa.

Il s'agit de tenir compte du genre, l'âge, la nationalité et le niveau d'instruction des porteurs de bagages.

2.1.1. Le portage, une activité exercée majoritairement par les hommes

Le portage est plus exercé par les hommes et une minorité de femme (tableau 1)

Tableau 1 : Répartition des porteurs bagage selon le sexe

Genre	Effectif	Pourcentage (%)
Homme	102	99,03%
Femme	1	0,97%
Total	103	100%

Source : nos enquêtes de terrain, août 2026.

L'analyse du tableau révèle une très forte prédominance des hommes dans l'activité de portage de bagages. Ils représentent 99,03 % des enquêtés, contre seulement 0,97 % pour les femmes. Cette forte représentation masculine s'explique, d'une part, par la pénibilité physique du métier qui exige force, endurance et résistance à l'effort. D'autre part, dans le contexte socioculturel, le portage de bagages est généralement perçu comme une activité masculine. Les femmes s'orientent davantage vers des activités jugées moins exigeantes physiquement. Ainsi, la faible présence féminine traduit l'influence combinée des contraintes du métier et des représentations sociales dans la répartition des activités du secteur informel urbain.

2.1.2. La prédominance des jeunes (de moins de 30 ans) dans l'activité de portage à Daloa.

L'activité de transport de petites marchandises dans les marchés quotidiens de Daloa est majoritairement exercée par des acteurs âgés de moins 18 ans à 30 ans (tableau 2).

Tableau 2 : Répartition des porteurs bagage selon âge

Tranche d'âge	Effectif	Pourcentage (%)
Moins de 18 ans	21	20,39%
18 à 25 ans	70	67,96%
25 à 30 ans	12	11,65%
Plus de 30 ans	0	0
Total	103	100 %

Source : nos enquêtes de terrain, août 2026

L'analyse du tableau 2 montre que l'activité de portage à Daloa est largement dominée par les jeunes. La tranche d'âge de **18 à 25 ans** est la plus représentée avec **67,96 %** des enquêtés. Elle est suivie par les **moins de 18 ans** qui comptent pour **20,39 %**, tandis que les personnes âgées de **26 à 35 ans** ne représentent que **11,65 %** de l'effectif total. Cette forte présence des jeunes (photo 1) s'explique par les exigences physiques de l'activité, qui nécessite force, endurance et mobilité. La proportion relativement élevée de mineurs traduit, quant à elle, une insertion précoce dans le secteur informel. Cette situation peut être liée à des facteurs tels que la pauvreté, la déscolarisation ou encore la nécessité de contribuer aux revenus du ménage. Ainsi, le portage apparaît comme une activité principalement exercée par une population jeune en quête de moyens de subsistance et d'insertion économique.

Photo 1. Transport de bagage à l'aide de brouette par les porteurs

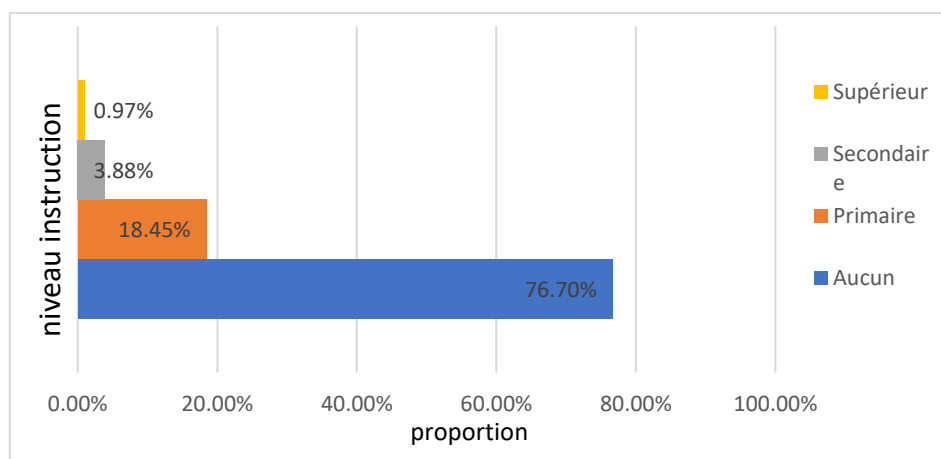


Cliché : Kouassi Mangoua A HF, août 2026

2.1.3. Des porteurs faiblement instruits : une limitation à l'accès à l'emploi formel

Le tableau ci-dessous permet d'apprécier le capital scolaire des acteurs de portage et son influence potentielle sur leur insertion professionnelle.

Figure 2 :répartition des porteurs de bagage selon le niveau d'instruction



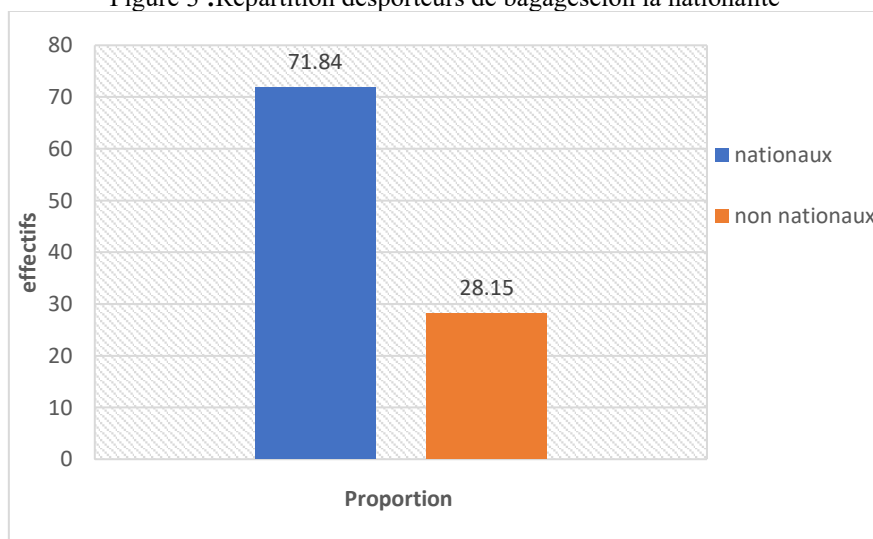
Source : Nos enquête de terrain, août 2026

Les résultats indiquent que **76,70%** des porteurs enquêtés n'ont aucun niveau d'instruction. Ceux ayant fréquenté l'école primaire représentent **18,45%** de l'effectif, tandis que les niveaux secondaires et supérieurs sont faiblement représentés, avec respectivement **3,88%** et **0,97%**. Cette répartition met en évidence le faible niveau d'instruction de la majorité des acteurs du portage à Daloa. Ce déficit éducatif réduit considérablement les possibilités d'accès à l'emploi formel et oriente de nombreux jeunes vers des activités informelles ne nécessitant pas de qualification particulière, à l'instar du portage de bagages. L'absence ou la faiblesse du capital scolaire favorise ainsi le recours à des emplois précaires, caractérisés par une faible rémunération et l'absence de protection sociale. Dès lors, le portage apparaît comme une activité de subsistance pour des personnes exclues du système éducatif et confrontées aux difficultés d'insertion sur le marché du travail formel, contribuant ainsi à maintenir leur vulnérabilité socioéconomique.

2.1.4. Des porteurs de nationalité étrangère en situation de quasi-monopole de l'activité

Le portage de bagages constitue une stratégie de survie économique et d'intégration urbaine, permettant aux migrants de générer des revenus immédiats tout en s'insérant progressivement dans le tissu socio-économique local. La figure 3 suivante présente la répartition des porteurs selon la nationalité.

Figure 3 :Répartition des porteurs de bagages selon la nationalité



Source : Nos enquête de terrain, juillet 2026

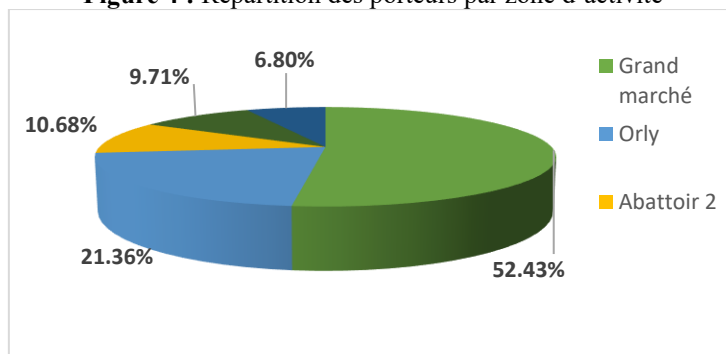
L'analyse de la figure 3 indique que 71,84 % des porteurs enquêtés sont de nationalité étrangère, contre 28,16 % de nationalité ivoirienne. Cette prédominance des non-Ivoiriens s'explique en partie par les difficultés d'insertion professionnelle auxquelles sont confrontés les migrants sur le marché du travail formel. De plus, en l'absence de diplômes reconnus, de réseaux professionnels solides et de ressources économiques suffisantes, ces derniers s'orientent vers des activités plus accessibles, qui ne nécessitent ni qualification formelle ni investissement important. Par ailleurs le portage apparaît ainsi comme une activité de subsistance et d'insertion économique pour de nombreux migrants à Daloa.

III. Dynamique et ancrage spatial des acteurs du portage dans la ville de Daloa

3.1. Une forte concentration spatiale des porteurs au Grand Marché de Daloa

L'activité de portage dans la ville de Daloa présente une répartition spatiale inégale, caractérisée par une forte concentration des acteurs au Grand Marché. Ce marché constitue le principal pôle commercial de la ville et attire quotidiennement un grand nombre de commerçants, de clients et de transporteurs. Cette forte affluence génère une demande importante en services de transport manuel de marchandises et de bagages. Ainsi, le Grand Marché constitue le principal lieu d'ancrage de l'activité, illustrant le lien étroit entre le portage et les dynamiques commerciales urbaines (figure 4).

Figure 4 : Répartition des porteurs par zone d'activité

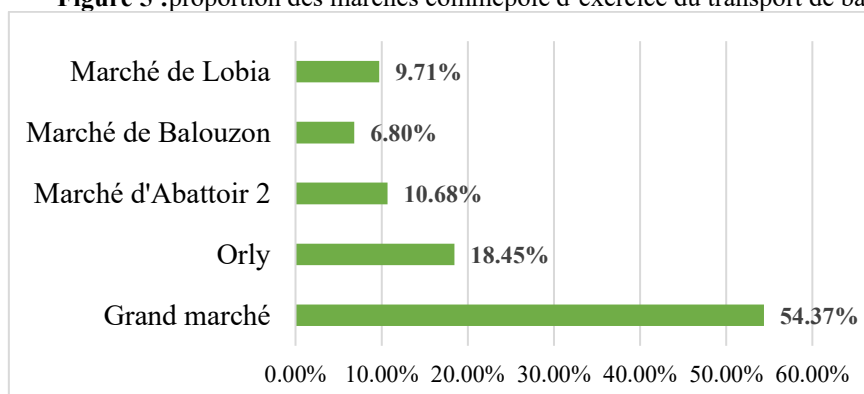


Source : Nos enquête de terrain, août 2026

L'analyse des données montre que plus de la moitié soit **52,43%** des porteurs exercent leur activité dans le quartier du **Grand Marché**. Les autres quartiers présentent des proportions nettement plus faibles, à savoir **Orly (21,36%)**, **Abattoir 2 (10,68%)**, **Lobia (9,71%)** et **Balouzon (6,80%)**. Cette répartition s'explique par l'accessibilité, l'importance des flux de marchandises et de clientèle qui génère une forte demande en services de portage. A cela s'ajoute les opportunités économiques qu'il offre. A ce titre, les porteurs y trouvent ainsi davantage d'opportunités d'emploi et de revenus. Ceux-ci s'y installent afin de maximiser leurs chances d'obtenir des clients et de générer des revenus réguliers. À l'inverse, les autres quartiers, bien qu'abritant également des activités commerciales, présentent un dynamisme économique moins important, ce qui limite le volume de travail disponible pour les acteurs du portage. Ainsi, le Grand Marché apparaît comme le principal espace d'ancrage de cette activité dans la ville de Daloa.

3.2. Le portage de bagages, une activité dominante dans les marchés de Daloa

Le portage de bagages occupe une place importante dans le fonctionnement des marchés de la ville de Daloa. En raison de l'intensité des échanges commerciaux et des importantes quantités de marchandises manipulées quotidiennement, cette activité constitue un maillon essentiel de la chaîne de distribution au sein des espaces marchands. L'omniprésence des porteurs dans les marchés traduit leur rôle central dans le transport des marchandises entre les points de déchargement, les magasins, les étals et les clients. Ainsi, le portage de bagages s'impose comme une activité indispensable au fonctionnement des marchés de Daloa. Il facilite la circulation des marchandises et soutient les activités commerciales. La figure 5 présente la fréquence de recours aux services de portage dans les différents marchés étudiés.

Figure 5 :proportion des marchés commepôle d'exercice du transport de bagages

Source : Nos enquête de terrain, août 2026

La figure 5 révèle que 54,37% des porteurs exercent principalement au Grand Marché, suivi du marché d'Orly avec 18,45%. Les marchés d'Abattoir 2, de Lobia et de Balouzon enregistrent des proportions plus faibles, avec respectivement 10,68%, 9,71% et 6,80% des porteurs. Cette configuration confirme le rôle central du Grand Marché, dont la forte activité commerciale génère une importante demande en services de portage. Cette forte demande en services de portage offre aux porteurs des opportunités de gains réguliers, et met ainsi en évidence le caractère relativement lucratif de cette activité.

3.3. Le portage de bagages : une activité lucrative.

Le portage à brouette constitue une activité lucrative qui permet aux acteurs enquêtés de couvrir leurs besoins essentiels et, pour certains, de constituer une épargne (cf. tableau 3).

Tableau 3 : Répartition des revenus journaliers et de l'épargne mensuelle des porteurs

Gain journalier (FCFA)	Effectif	Pourcentage (%)	Épargne mensuelle (FCFA)
Moins de 3 000	10	9,7	Aucune ou moins de 10 000
3 000 à 5 000	26	25,2	10 000 à 25 000
5 001 à 8 000	41	39,8	25 001 à 50 000
8 001 à 10 000	16	15,5	50 001 à 75 000
Plus de 10 000	10	9,7	Plus de 75 000
Total	103	100,0	

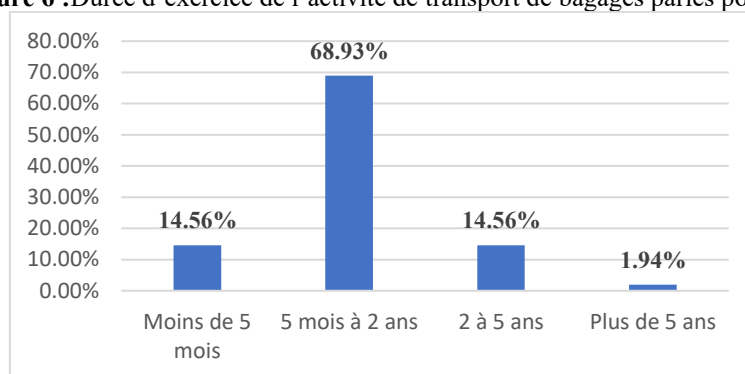
Source : nos enquêtes, août 2026

Les données du tableau 3 montrent que (39,8 %) des porteurs perçoivent un gain journalier compris entre 5 001 et 8 000 FCFA. Cette catégorie constitue le groupe le plus représentatif de l'activité et dispose d'une capacité d'épargne relativement satisfaisante. Par ailleurs, 25,2 % des porteurs gagnent entre 3 000 et 5 000 FCFA par jour, tandis que 25,2 % réalisent des revenus supérieurs à 8 000 FCFA. Ces résultats confirment que le portage représente une activité génératrice de revenus permettant non seulement d'assurer la subsistance quotidienne des porteurs, mais également de constituer une épargne susceptible de financer des projets personnels ou une éventuelle reconversion professionnelle.

3.4. Le portage, une activité occasionnelle de transition professionnelle

L'activité de portage est exercée de manière temporaire par certains acteurs, tandis que d'autres la pratiquent sur une plus longue durée. L'ancienneté des porteurs dans cette activité varie selon les individus, traduisant des parcours professionnels différents. La figure 6 présente ainsi la répartition des porteurs selon leur durée d'exercice et permet d'apprécier le caractère souvent transitoire de cette activité.

Figure 6 : Durée d'exercice de l'activité de transport de bagages par les porteurs



Source : Nos enquête de terrain, Janvier 2026

Les résultats montrent que 68,93% des porteurs exercent cette activité depuis 5 mois à 2 ans. Ceux ayant moins de 5 mois d'ancienneté représentent 14,56%, tout comme ceux exerçant depuis 2 à 5 ans. Les porteurs comptant plus de 5 ans d'expérience sont très peu nombreux (1,94%). Cette répartition met en évidence le caractère précaire et transitoire de l'activité de portage. Souvent pratiquée comme une solution face au chômage, à la migration récente ou aux difficultés économiques, elle attire principalement des acteurs en quête de revenus immédiats. La faible proportion de porteurs ayant une longue ancienneté traduit également une tendance à quitter cette activité dès qu'une opportunité d'emploi plus stable se présente. Ainsi, 68,9% des enquêtés envisagent d'abandonner l'activité à moyen ou long terme contre 31,1% des enquêtés qui souhaitent poursuivre l'activité. Cette volonté de reconversion s'explique principalement par la pénibilité physique du travail (45,8 %), la faiblesse des revenus (32,4 %) et la recherche d'un emploi plus stable (21,8%). Quant aux perspectives professionnelles, le commerce constitue l'activité la plus envisagée (39,4 %), suivi du transport (23,9 %), d'un emploi salarié (21,2%), et de l'artisanat (15,5 %), secteurs perçus comme plus stables offrant davantage d'autonomie et de meilleures opportunités économiques. À l'inverse, les 31,1 % de porteurs qui n'envisagent pas d'abandonner l'activité semblent y trouver une source de revenus satisfaisante. Leur attachement au portage des bagages s'explique par son accessibilité, la faiblesse des opportunités d'emploi alternatives et l'autonomie qu'il procure dans l'organisation du travail. Le portage apparaît ainsi davantage comme une activité de transition que comme un emploi durable.

3.5. L'organisation et fonctionnement de l'activité de portage à brouette.

L'activité de portage est principalement organisée autour de l'auto-emploi : 78,6 % des porteurs exercent à leur propre compte, contre 21,4 % qui travaillent pour le compte d'autrui (tableau 4). Son fonctionnement repose essentiellement sur l'utilisation de brouettes. Parmi les porteurs exerçant à leur propre compte, le mode d'accès à cet équipement s'effectue principalement par la location (56,3 %), tandis que 40,8 % en sont propriétaires, enfin des occasionnels avec 2,9% (tableau 5). Les porteurs ne disposant pas de brouette personnelle louent généralement cet équipement auprès de particuliers pour un montant de 300 fCFA par jour. Cette somme est versée au propriétaire avant la prise de la brouette. Ces porteurs recherchent eux-mêmes leurs clients, négocient directement les prestations, gèrent leurs revenus de manière autonome et conservent l'essentiel des gains générés par leur activité. À l'inverse, les porteurs travaillant pour le compte d'autrui utilisent généralement la brouette de leur employeur et perçoivent une rémunération correspondant à 40 % de la recette journalière, selon un accord préalablement défini. Après l'exécution des prestations, ils reversent le reliquat des recettes au propriétaire de la brouette. Ils interviennent souvent pour les mêmes commerçants, avec lesquels ils entretiennent des relations de travail régulières. S'agissant des porteurs occasionnels (2,9 %), ils utilisent la brouette d'un tiers sans en être propriétaires. Généralement empruntée pour exercer l'activité, cette brouette donne lieu à un partage égal de la recette journalière entre le porteur et son propriétaire. Cette forme d'arrangement repose sur des accords informels fondés sur la confiance et l'intérêt mutuel. Cette organisation met en évidence le caractère informel de l'activité de portage, fondé sur l'initiative individuelle, et l'utilisation d'équipements à faible coût d'acquisition d'environ 22 000 fCFA.

Tableau 4 : Répartition des porteurs selon leur statut dans l'activité

Statut dans l'activité	Effectif	Pourcentage (%)
A son Compte propre	81	78,6
Compte d'autrui	22	21,4
Total	103	100,0

Source nos enquêtes, août, 2026

Le tableau 4 montre que la majorité des porteurs exercent à leur propre compte. En effet, 81 enquêtés, soit 78,6 %, travaillent de manière autonome contre 22 porteurs (21,4 %) employés par un tiers. Cette prédominance du travail indépendant traduit le faible niveau de formalisation de l'activité et l'importance de l'auto-emploi dans le secteur du portage

Tableau 5 : Répartition des porteurs selon le mode d'accès à la brouette

Mode d'accès à la brouette	Effectif	Pourcentage (%)
Locataires	58	56,3
Propriétaires	42	40,8
Autres	3	2,9
Total	103	100,0

Source nos enquêtes, août,2026

Le tableau 5 indique que plus de la moitié des porteurs (56,3 %) utilisent une brouette louée, tandis que 40,8 % sont propriétaires de leur équipement de travail. Les autres modes d'accès demeurent marginaux (2,9 %). Cette forte proportion de locataires témoigne des difficultés d'investissement auxquelles sont confrontés de nombreux acteurs, qui recourent à la location pour exercer leur activité. Cette prédominance du travail indépendant et le recours fréquent à la location de brouettes illustrent le caractère peu capitalistique du portage, une activité accessible aux populations disposant de faibles ressources financières.

IV. Discussion

L'analyse du profil sociodémographique des porteurs et des modalités de transport des bagages met en évidence une activité fortement influencée par la précarité socioéconomique, les dynamiques migratoires et le caractère informel du marché du travail. Les résultats montrent que le portage à Daloa est une activité presque exclusivement masculine et majoritairement exercée par une population jeune. La forte représentation des personnes âgées de 18 à 25 ans, ainsi que la présence notable de mineurs, traduit le rôle de cette activité comme une stratégie d'insertion économique précoce face au chômage, à la pauvreté ou à la déscolarisation. Cette situation est renforcée par le faible niveau d'instruction des porteurs, dont la majorité n'a jamais fréquenté l'école ou possède seulement le niveau primaire, limitant ainsi leurs possibilités d'accès à l'emploi formel. Par ailleurs, l'activité est largement dominée par des porteurs de nationalité étrangère, principalement originaires du Mali, suivis de la Guinée et du Burkina Faso. Cette prédominance met en évidence le rôle des réseaux migratoires et communautaires dans l'accès à cette activité, qui constitue pour de nombreux migrants un moyen de subsistance et d'intégration économique dans l'espace urbain. Ces résultats corroborent ceux de Kouassi Mangoua A H F (2018, p. 118), qui souligne que les pousse-pousseurs, communément appelés « Bella », sont majoritairement des adolescents dont l'âge moyen se situe autour de la vingtaine d'années en situation de précarité, originaires des pays limitrophes acheminant des marchandises vers les petits marchés de quartiers de courtes distances. A contrario, Ces résultats diffèrent de ceux de Nyarko S. H. et Tahiru A. M. (2018, p. 53-59), qui montrent que les kayaye sont majoritairement des femmes migrantes originaires du nord du Ghana qui exercent leurs activités dans les grands centres urbains du sud du pays. Dans la même sens, l'étude de J-L Mataski (2006, p 249), menée au Congo révèle une représentativité minime (moins du quart des hommes) des femmes dans la manutention. De même, Agyei et al (2016, p 293) soulignent que le portage au Ghana est principalement assuré par des femmes migrantes confrontées à un manque d'opportunités économiques dans leurs régions d'origine. Malgré cette différence de genre, les deux contextes présentent des similitudes quant aux déterminants de l'activité, notamment la pauvreté, le chômage et les difficultés d'insertion professionnelle.

L'étude révèle également une forte concentration spatiale du portage au Grand Marché de Daloa, principal pôle commercial de la ville. Cette polarisation s'explique par l'importance des flux de commerçants, de clients et de marchandises qui y génèrent une forte demande en services de manutention. Les marchés périphériques, parfois à fonctionnement hebdomadaire, offrent quant à eux des opportunités plus limitées. Ces résultats rejoignent ceux d'Agyei et al. (2016, p. 293-318) soulignent que les *kayaye* sont principalement concentrées dans les grands marchés urbains, où elles assurent le transport manuel des marchandises entre les points de stockage, les espaces de vente et les clients. Enfin, la faible ancienneté de la majorité des porteurs met en évidence le caractère transitoire de cette activité. Le portage apparaît davantage comme une stratégie de survie économique et d'insertion temporaire que comme un emploi durable. Il constitue ainsi une réponse aux difficultés d'accès au marché du travail formel et s'inscrit pleinement dans les logiques de fonctionnement de l'économie informelle urbaine.

V. Conclusion

L'activité de portage occupe une place importante dans les marchés urbains de Daloa et constitue pour de nombreux acteurs une source de revenus de subsistance. L'étude a montré qu'elle est majoritairement exercée par de jeunes hommes, souvent de nationalité étrangère et faiblement instruits. Ce faible niveau

d'instruction limite leur accès à l'emploi formel et les oriente vers cette activité relevant du secteur informel. L'analyse a également révélé une forte concentration des porteurs au Grand Marché de Daloa, principal pôle commercial de la ville, où l'importance des flux de marchandises génère une forte demande en services de portage. Par ailleurs, la faible ancienneté de la majorité des acteurs met en évidence le caractère précaire et transitoire de cette activité. Ainsi, le portage apparaît comme une stratégie d'insertion économique et de survie pour des populations confrontées aux difficultés d'accès au marché du travail formel. Il demeure toutefois une activité marquée par l'instabilité, la précarité et l'absence de véritables perspectives professionnelles durables.

Bibliographie

- [1]. ADRIAN Philippe, 2015. Logistique et transport de marchandises : les solutions de l'économie pour une Suisse forte et interconnectée, Suisse, p 45
- [2]. AGYEI Yaa Ankomaa, KUMI Emmanuel et YEBOAH, Thomas, 2016. « Is Better to Be a Kayayeithan to Be Unemployed: Reflecting on the Role of Head Portering in Ghana's Informal Economy ». *GeoJournal*, vol. 81, n° 2, p. 293-318.
- [3]. ALOKO-N'GUESSAN Jérôme, 2001. « Les relations transport collectif/espace urbain de Bouaké ». *Revue de Géographie Tropicale et d'Environnement*, n° 1, Abidjan, Presses Universitaires de Côte d'Ivoire, pp. 93-111.
- [4]. ARROYO-ARROYO Federico, FINN Brendan et VAN RYNEVELD Philip, 2025. *Embracing Informal Transport : A New Paradigm for Urban Mobility*. Washington, DC, SSATP / World Bank.
- [5]. **Geoforum** (2022). Informalities in urban transport : Mobilities at the heart of contestations over (in)formalisation processes. Vol. 136, p. 225–231.
- [6]. KOUASSI Mangoua Akissi Hélène-Francette, 2018, Transport et approvisionnement des marchés d'Abidjan en produits vivriers, p 118
- [7]. MÉRENNE Emilie., 2013, Géographie des transports ISBN Presse universitaire de Rennes, www.pur-editions.fr 16p
- [8]. NYARKO Samuel Harrenson et TAHIRU, Abdul Majeed, (2018), Harsh Working Conditions and Poor Eating Habits : Health-Related Concerns of Female Head Porters (Kayaye) in the Mallam Atta Market, Accra, Ghana. *Public Health Review International Journal of Public Health Research*, p 53–59.
- [9]. MATASKI Jean-Louis N. Mataski, (2006), Le rôle des goulots d'étranglement de la commercialisation dans l'adoption des innovations agricoles chez les producteurs vivriers du Sud-Kivu (Est de la R.D. Congo) ». Dissertation originale présentée en vue de l'obtention du grade de docteur en sciences agronomiques et ingénierie biologique Filière : Economie et Développement Rural, 249 p.