



ACTIVITES DE MECANIQUE AUTOMOBILE ET RISQUES DE SANTE SUR LE TRONCON AGBAN-CARREFOUR ZOO (ABIDJAN-CÔTE D'IVOIRE)

AUTOMOTIVE ENGINEERING ACTIVITIES AND HEALTH RISKS ON THE AGBAN-CARREFOUR ZOO SECTION (ABIDJAN-CÔTE D'IVOIRE)

¹ DIABAGATE Abou, ² TRAORE Kinakpefan Michel, ³ KONATE Djibril

¹ Maître de Conférences, Équipe de Recherche Espace Système et Prospective, Institut de Géographie Tropicale, Université Félix Houphouët-Boigny, aboudiaba76@yahoo.fr

² Maître-Assistant, Équipe de Recherche Espace Système et Prospective, Département de Géographie, Université Lorougnon Guédé de Daloa, traoremichel50@yahoo.fr

³ Maître-Assistant, Équipe de Recherche Espace Système et Prospective, Département de Géographie, Université Péléforo Gon COULIBALY de Korhogo, konatedjibson@yahoo.fr

DIABAGATE Abou, TRAORE Kinakpefan Michel, KONATE Djibril, Activités de mécanique automobile et risques de santé sur le troncon Agban-carrefour zoo (Abidjan-Côte d'Ivoire), *Revue Espace, Territoires, Sociétés et Santé* 6 (11), 21-34, [En ligne] 2023, URL: <https://retssa-ci.com>

Résumé

Capitale économique de la Côte d'Ivoire, Abidjan est l'expression visible de la prolifération d'activités, relevant du secteur informel. Parmi ces activités, apparaît la mécanique automobile, une activité quasi présente dans tous les communes et quartiers de la ville qui dans sa pratique, semble présenter des risques de santé pour les acteurs en particulier et pour la population en général. De facto, la présente étude veut mettre en lumière les risques sanitaires émanant de la pratique de cette activité. De ce fait, la combinaison des méthodes utilisées, à savoir l'approche territoriale systémique, la recherche documentaire, l'inventaire et l'enquête par questionnaires, a montré d'une part que la pratique de l'activité de mécanique renferme une diversité de branches ou spécialités. Ces spécialités,

exécutées par des jeunes et adultes d'ethnies et de nationalités différentes, répartie entre la mécanique générale ou « côté fer », la tôlerie, l'électricité et la climatisation, se pratiquent dans des ateliers de « fortune » ou à « ciel ouvert ». D'autre part, la pratique de cette activité engendre des risques de blessures, de fatigue, de surdité, de pathologies comme les infections respiratoires. Une amélioration du cadre de travail s'impose dans les garages afin de réduire au maximum les risques de santé générés pour les acteurs et la population riveraine.

Mots-clés : Abidjan, tronçon, garage, activité mécanique, risques de santé

Abstract

Abidjan, the economic capital of Côte d'Ivoire, is the visible expression of the proliferation of activities in the informal sector. Among these activities is motor mechanics, an activity that is virtually present in all the city's communes and neighborhoods, and which in practice seems to present health risks for the players in particular, and for the population in general. De facto, the present study aims to shed light on the health risks emanating from the practice of this activity. As a result, the combination of methods used, namely the systemic territorial approach, documentary research, inventory and questionnaire survey, has shown on the one hand that the practice of the activity of mechanics contains a diversity of branches or specialties. These specialties, carried out by young people and adults of different ethnicities and nationalities, divided between general mechanics or

"iron side", sheet metal work, electricity and air conditioning, are practiced in "makeshift" or "open-air" workshops. Moreover, the practice of this activity generates risks of injury, fatigue, deafness and pathologies such as respiratory infections. We need to improve the working environment in garages to minimize the health risks generated for those involved and the local population.

Keywords : Abidjan, section garage, mechanical activity, health risks.

INTRODUCTION

Avec l'urbanisation incontrôlée et galopante que connaît la Côte d'Ivoire (A. Diabagaté, 2012, p 20), les villes ivoiriennes sont devenues des réceptacles du trop-plein de populations venues d'horizons divers. Ces populations pour « vivre » ou « survivre » en ville s'adonnent à la pratique de différentes activités, surtout informelles. Pour K. M. Koffi (2014, p. 2), l'informel signifie au sens large « tous les petits métiers et commerces, les activités artisanales et les prestations de services sur les marchés dont la pratique n'a besoin ni forcément d'une qualification diplômante ou compétente, ni d'un déboursement d'une somme d'argent ». Ce secteur qui représente une bouffée d'air pour de nombreuses familles démunies se définit officiellement comme « un ensemble d'unités produisant des biens et des services en vue principalement de créer des emplois et des revenus pour les personnes concernées. Ces unités, ayant un faible niveau d'organisation, opèrent à petite échelle et de manière spécifique, avec peu ou pas de division entre le travail et le capital en tant que facteurs de

production. Les relations de travail, lorsqu'elles existent, sont surtout fondées sur l'emploi occasionnel, les relations de parenté ou les relations personnelles et sociales plutôt que sur des accords contractuels comportant des garanties en bonne et due forme » (BIT, 1993, p. p. 5). Ce secteur est « actuellement le plus grand pourvoyeur d'emplois avec près de 60% des emplois urbains en moyenne mais peut excéder les 80% dans certaines villes du pays » (K. M. Koffi, 2014, p. 3). Parmi les activités de ce secteur, apparaît la mécanique automobile. Définie comme l'ensemble des tâches requises pour entretenir, contrôler, réparer et améliorer un véhicule, la mécanique automobile est un vaste domaine qui renferme une diversité de spécialités. Il s'agit de la mécanique générale, de l'électricité, de la climatisation, de la tôlerie, etc. C'est une activité qui est quasi présente dans toutes les villes et communes du pays.

Abidjan, vitrine économique du pays est l'illustration visible de cette émergence d'activités informelles. Cependant, avec l'urbanisation et l'étalement urbain, les métiers de la mécanique automobile sont de plus en plus présents sur de nouveaux sites avec des risques de santé. En effet, ces activités de mécanique se développent le plus souvent dans des espaces aedificandi, des habitations inachevées, des ateliers de « fortune » ou à « ciel ouvert » et le long des caniveaux. Ces sites utilisés présentent un cadre insalubre et indigent où s'entremêlent différentes sortes d'huiles usées et de carcasses de véhicules. La combinaison de tous ces indices semble être à l'origine de nombreux risques de santé encourus dans la pratique de l'activité par les acteurs et populations riveraines.

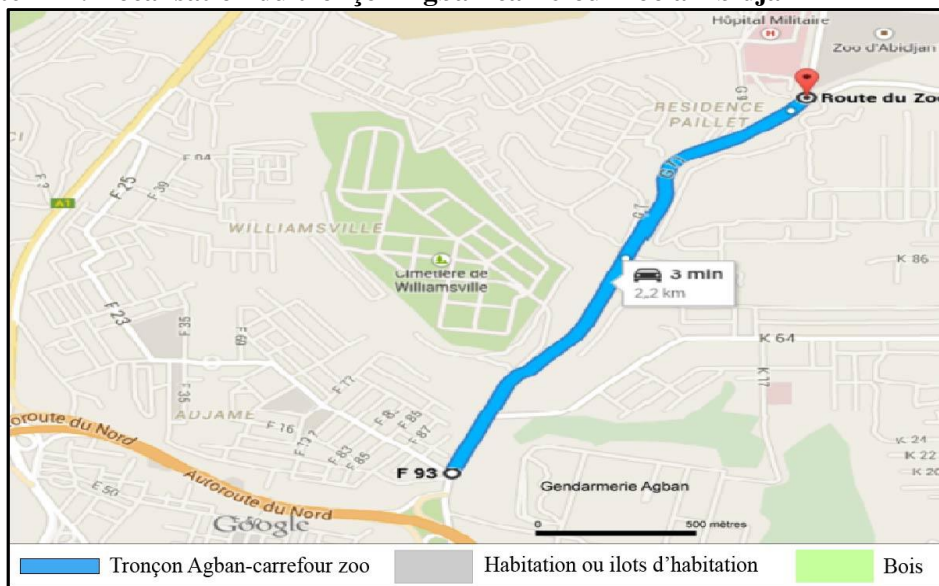
Dans la perspective d'appréhender les risques de santé émanant de cette activité de mécanique automobile, la présente étude s'est intéressée à une portion du tronçon Agban-carrefour zoo. Le problème que pose l'étude est la méconnaissance des risques de santé émanant des différentes activités mécaniques exercées sur cette portion du tronçon. La question qui en découle est : quels sont les risques de santé liés à la pratique des activités mécaniques sur le tronçon ? De ce fait, l'objectif principal visé par l'étude est d'appréhender les différents risques de santé émanant de la pratique de la mécanique. De façon spécifique, l'étude mettra d'une part, l'accent sur les différentes branches de l'activité mécanique et d'autre part, sur les risques de santé encourus par les acteurs et la population.

1. OUTILS ET MÉTHODES

1.1. Présentation de la zone d'étude

L'espace choisi pour mener cette étude est une portion du tronçon Agban-carrefour zoo à Abidjan. Ce tronçon de 2,2 kilomètres est situé sur la voie express reliant les communes d'Adjamé et d'Abobo. La portion du tronçon qui intéresse l'étude s'étend sur environ un kilomètre et sert de zone de transit aux quartiers des Deux-Plateaux, Paillet et Cimetière (Cf. carte n°1). Ce tronçon est en proie à une prolifération tous azimuts des activités informelles dont celles relevant de la mécanique automobile. Certaines sont visibles le long du tronçon et d'autres dans les encablures et les voies sous-jacentes du tronçon.

Carte n°1 : Localisation du tronçon Agban-carrefour zoo à Abidjan



Source : Google Earth

Conception et réalisation A. Diabagaté, 2022

1.2. Données méthodologiques

La méthodologie utilisée s'est d'abord focalisée sur la recherche documentaire afin de mieux cerner et circonscrire les contours du sujet mais aussi de mieux argumenter les analyses. Pour l'enquête de terrain I, plusieurs visites de terrain et entretiens avec les acteurs ont été nécessaires. L'approche territoriale systémique aidée par la méthode de choix raisonné a été utilisée. Le recours à cette approche était de privilégier l'examen des phénomènes dans leurs interactions multiples et dont on retrouve la transcription dans les paysages. Il s'est agi de rechercher les corrélations entre les activités et l'espace basées sur une connaissance antérieure du milieu. Pour cerner la zone d'analyse, l'étude s'est aussi basée sur une section du tronçon partant du carrefour cimetièrre au carrefour zoo, à laquelle a été associée un certain nombre de critères (activités mécaniques exercées, acteurs, nationalités, ethnies, risques de

santé). La méthode de choix raisonné a fait appel à un questionnaire administré à un échantillon de 75 individus (50 chefs d'atelier soit 1/3 des 150 chefs de garage recensés) et 25 clients ou usagers (choisis au hasard) afin de recueillir des données quantitatives et qualitatives. A côté, une interview avec 02 médecins a été réalisée pour recenser les différents cas de maladies ou d'infections encourus par les acteurs. Enfin, cette approche est soutenue par les techniques de l'observation sur le terrain et de l'inventaire pour appréhender les réalités de l'occupation de la portion du tronçon, d'inventorier les différents types d'activités de mécanique, de dégager leurs caractéristiques, d'identifier et de dénombrer les acteurs de ces activités. La conjugaison de toutes ses techniques de recherche a permis d'obtenir les résultats développés plus bas.

Le traitement des informations alphanumériques collectées à travers ces différentes techniques s'est fait selon une approche à la fois analytique et statistique.

Cette approche a permis d'intégrer les données dans une matrice organisée sous la forme de tableaux croisés dynamiques dans le tableur Excel. Ce module permet d'automatiser le dépouillement et d'élaborer des tableaux statistiques à une ou double entrée issue de croisements des variables les plus pertinents (W. G. Koukougnon, 2012 ; S. Touré, 2018, p. 103). Cette approche, dont l'expression sont des tableaux et des figures, a permis de rendre compte des distributions, des fréquences d'apparition, des moyennes et des tendances générales des phénomènes observés ou exprimés (K. M. Traoré, 2016, p. 92).

2. RÉSULTATS

2.1. Caractéristiques des activités de mécanique automobile sur le tronçon

2.1.1. Un espace dédié aux activités mécaniques automobiles

Sur le tronçon, la mécanique automobile occupe la section partant du carrefour cimetièrè aussi surnommé « *carrefour l'homme n'est rien* » par les apprentis de *gbaka*, à 200 m après celui du quartier Paillet avec plus d'une centaine de garages ou ateliers de « *fortune* » ou « *à ciel ouvert* » (Cf. photo n°1).

Photo n°1 : Vue d'un garage à ciel ouvert



(Cliché Abou D., 2022)

« À l'instar de cette photo, les différents garages qui foisonnent sur la portion du tronçon ont la même configuration ».

Il n'existe pas de garages de spécialités. Toutes les spécialités cohabitent généralement dans le même espace et se partagent la même clientèle. En réalité, le mécanicien fait appel aux autres spécialistes (le tôlier, l'électricien et parfois le peintre). Cette association de spécialistes se fait généralement par affinité (parenté, amitié). Elle a pour objectif principal d'attirer plus de clientèle tout en leur offrant tous les services au même espace. Ces garages fonctionnent selon une certaine hiérarchie. À la tête de celle-ci, se trouve le chef principal ou propriétaire appelé communément « chef de garage » par ses pairs. Il est secondé dans sa tâche par les responsables de spécialité ; qui à leur tour ont sous leur responsabilité deux à cinq apprentis ou apprenants/stagiaires. Ces garages de « *fortune* », sans aucune commodité offrent plutôt des « *génies* » dans le domaine de la réparation. Sur la portion du tronçon dédiée aux activités de la mécanique automobile, notre enquête a dénombré 150 garages sur lesquels travaillent environ 752 agents toutes spécialités confondues, chefs et apprentis compris. Cette répartition dans les spécialités fait la part belle à la mécanique générale ou « *côté fer* » (Cf. tableau n°1). La pratique de la mécanique ne s'improvise pas. Elle devrait se faire après une formation formelle préalable (à travers une formation adéquate dans un établissement assorti d'un diplôme) et non formelle (en dehors des salles de classe, sur le tas et sanctionnée par une confiance du chef ou propriétaire du garage). Sur les 752 agents recensés sur cet espace, 20 % disposent de diplômes soit 152 agents, dont 50 chefs et 102 apprentis/stagiaires. Ce faible taux est dicté par le choix des diplômés d'exercer

dans des garages modernes et professionnels dotés de toutes les commodités. Les 80 % restants (soit 600 mécaniciens) sont sans diplômes et pour la majorité analphabète.

Tableau n°1 : Répartition des agents par spécialité

Spécialités	Nombre de garage	Effectif	%
Mécanique générale « côté fer »	73	363	48
Electricité et climatisation	40	202	27
Tôlerie	37	187	25
Total	150	752	100

Source : Enquête de terrain, 2022

2.1.1.1. La mécanique générale ou mécanique « côté fer »

C'est le cœur de l'activité de mécanique automobile. Elle est la plus répandue et la plus connue sous l'appellation de « mécanique générale » ou « mécanique côté fer ». Elle s'intéresse au *côté fer* du véhicule avec des domaines d'intervention bien précis. Le mécanicien ou réparateur automobile jongle avec aisance entre entretien courant, dépannage et réparation. Cette spécialité compte 73 garages qui enregistrent 363 mécaniciens sur le tronçon. Les 10 usagers interrogés ont reconnu l'existence et la pratique de cette activité ; pour eux, la mécanique générale est la plus répandue et la plus connue ; même pour un problème d'électricité ou de tôlerie, ils se réfèrent à ces mécaniciens, car ils entretiennent des liens fraternels. Les gains que perçoivent les acteurs sont fonction de la nature de la tâche à exécuter. Néanmoins, leurs gains journaliers oscillent entre 20 et 30 000 FCFA. Pour K.B. (chef de garage) : « *Les gains sont proportionnels à la qualité du service rendu...il n'y a pas de prix fixe pour une*

prestation. En période d'abondance de clients, nous pouvons faire des entrées de 150 000 francs et plus, par contre en période de vaches maigres, c'est autour de 30 000 que nous gagnons par jour ». La mécanique « côté fer » est une activité noble qui demande beaucoup de sérieux et d'abnégation ; toujours selon lui : « *Nous exerçons cette activité par amour et non par dépit* ». Ces mécaniciens sont facilement identifiables par leur accoutrement (souvent combinaison ou vêtements délavés) recouvert d'huile ou de graisse de moteur.

2.1.1.2. L'électricité et la climatisation

C'est la spécialité dont les acteurs sont les plus propres en termes d'apparence physique. En effet, la spécialité d'électricité demande moins de contact avec les huiles et les graisses de moteur. L'électricien se charge du circuit électrique « côté masse ». C'est une spécialité qui nécessite une connaissance préalable des véhicules d'intervention. À côté de l'électricité, il existe la climatisation ou « fréon ». Cette spécialité intervient dans la réparation ou/et l'installation de la climatisation dans le véhicule. Ces deux entités travaillent très souvent ensemble sur les véhicules en tenant compte de leur champ respectif d'intervention. Selon nos enquêtes, les électriciens qui devraient être les plus nantis financièrement de l'activité mécanique ne le sont pas. En effet, leurs entrées journalières oscillent entre 15 et 20 000 FCFA. Cela est nettement inférieur aux entrées journalières des mécaniciens.

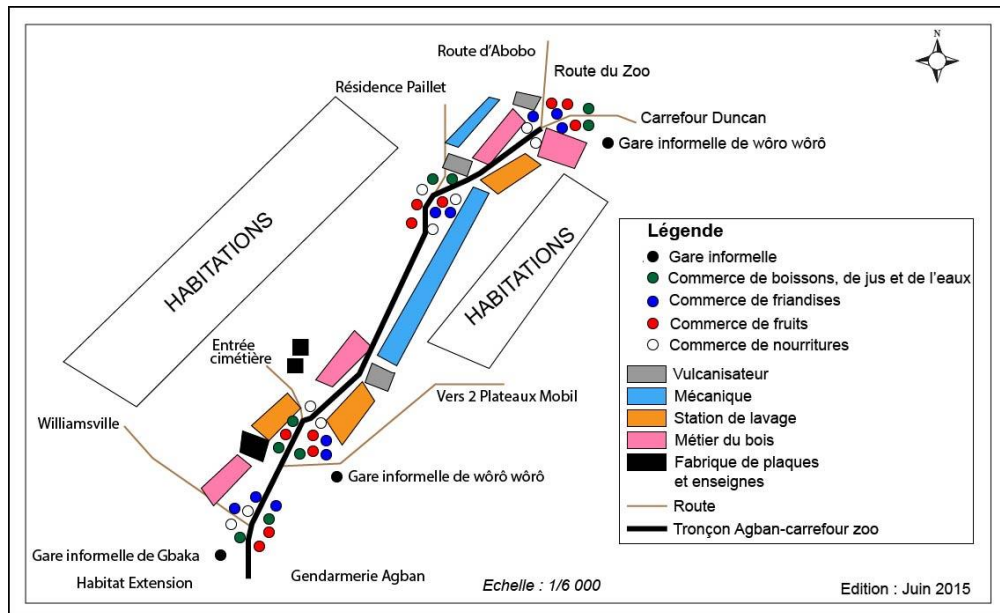
2.1.1.3. La tôlerie

La tôlerie est la spécialité de la mécanique automobile qui s'intéresse à la remise en état physique des déformations subies par le véhicule. Cette spécialité demande une grande dextérité et des connaissances

précises sur la carrosserie des véhicules et leurs accessoires. Les tôliers procèdent également à la mise en conformité du châssis. Pour certains cas de soudure, le tôlier peut faire appel au ferronnier. Le tôlier vit de son activité, puisque la journée, son gain avoisine les 20 000 FCFA. Ce gain est aussi fonction de l'ampleur des tâches à accomplir. En définitive, la mécanique automobile exercée sur la portion du tronçon Agban-carrefour zoo renferme une pluralité de spécialités qui travaillent en symbiose et en complémentarité avec des ateliers extérieurs de parallélisme, d'équilibrage et souvent de scanner

(procédé informatique qui permet à partir d'une connexion avec la boîte noire du véhicule de détecter les différentes anomalies difficiles à percevoir) et fait intervenir une diversité d'activités annexes comme la vulcanisation, les stations informelles de lavage auto, la ferronnerie, la peinture auto, le commerce de pièces détachées comme l'atteste la carte n°2. C'est une activité qui se pratique en réseau, car les différentes spécialités se fédèrent pour le bien-être des clients. Cependant, il serait judicieux d'apprécier le profil des acteurs de cette activité.

Carte 2 : Localisation des activités informelles sur le tronçon



2.2. Des agents aux caractéristiques diverses

L'activité de mécanique automobile exercée sur le tronçon présente diverses caractéristiques surtout au niveau des acteurs.

2.2.1. Une diversité de nationalités

Les activités de mécanique automobile qui foisonnent sur le tronçon sont exécutées par de nombreux acteurs de diverses origines. En effet, ces acteurs se constituent à 48 % de nationaux ivoiriens et à 52 % de nationaux étrangers composés à 35 % de Maliens, de 32 % de Burkinabés, de 26 % de Guinée et moins de 5 % pour les Togolais et Béninois (Cf. tableau n°2).

Cette population mécanique se caractérise par son extrême jeunesse à dominance masculine et par son fort taux d'analphabètes.

Tableau n° 2 : Répartition des mécaniciens par nationalité

Nationalités	Effectifs	%
Ivoirienne	362	48
Maliennne	138	52
Burkinabé	123	
Guinéenne	103	
Togolaise	14	
Bénoïse	12	
Total	752	100

Source : Enquête de terrain, 2022

2.2.2. De jeunes « génies » en mécanique

Les différentes activités mécaniques exercées sur la portion du tronçon sont l'apanage des jeunes (90 % des acteurs) dont l'âge varie de 15 à 35 ans. Les adultes (10 %), dont l'âge oscille entre 35 et 60 ans, sont principalement les chefs ou propriétaires de garage. Ils interviennent rarement et laissent la tâche à leurs seconds, qui à leur tour, ont le soutien des apprentis. Ces derniers sont constitués majoritairement d'adolescents dont l'âge oscille entre 15 et 20 ans. Ces jeunes se sont adonnés à la mécanique à 60 % par amour et par volonté de se prendre en charge par l'apprentissage d'un métier dès le bas âge, pour les 40 % restants, c'est par manque de moyens financiers des parents. Aussi, viennent-ils pour certains du village et sont confiés à des parents ou connaissances afin de recevoir une « éducation citadine » d'où leur présence dans cette activité. De même, nos enquêtes ont révélé que 85 % des acteurs sont de confession religieuse musulmane à dominance Dioula. Ce qui peut s'expliquer par le fait que « très tôt, le petit dioula est confronté à la débrouillardise. Il forge sa personnalité dans la rue, où il acquiert les rouages des activités » (A. Diabagaté et al, 2015, p 10).

« Chez les groupes islamisés, l'école officielle est traditionnellement perçue de façon défavorable, car en plus des obligations financières qu'elle impose aux parents, elle est considérée comme un facteur de « désislamisation » (K. Atta, 1996, p 8). Aussi, étant donné que cette activité mécanique demande une débauche permanente d'énergie, d'endurance et de force physique, elle est de ce fait exclusivement réservée à la gent masculine. En outre, dans « l'esprit africain », la mécanique est une activité qui ne relève pas de la compétence des femmes ou incompatible avec le statut de la femme (activité salissante, à risque, femme au foyer).

2.2.3. Une majorité analphabète

Les résultats des enquêtes menées auprès des acteurs de la mécanique automobile sur la portion du tronçon Agban-carrefour zoo montrent une part très importante d'analphabètes. En effet, selon l'enquête permanente auprès des ménages « 68 % des personnes employées dans le secteur informel sont sans instruction et 70 % seraient entre l'analphabétisme et le niveau primaire » (K. J. M. YAO et al, 2001 cités par K. M. Koffi, 2014, p. 3). Sur les 50 individus interrogés, les ¾ n'ont pas été à l'école faute de moyens financiers, par obligation culturelle et idéologique. À côté de cette majorité analphabète, il existe 12 acteurs scolarisés dont le niveau varie de la classe du Cours Élémentaire 2 (CE2) à la classe de 5^e et 4^e. Aussi, cette activité enregistre-t-elle 05 diplômés des Centres de Formation Professionnelles (CFP) et des Centres de Métiers ont le Certificat d'Aptitude Professionnel (CAP) et le Brevet de Technicien (BT). Ils exercent en ces lieux depuis plus d'une dizaine d'années pour les anciens et pour les nouveaux, à la fin de la crise post-électorale de 2010 et à la faveur des opérations de

déguerpissement initiées par le pouvoir actuel. De ce fait, leur nombre ne cesse de croître au fil du temps et à mesure de la disponibilité d'une portion d'espace. Les activités de débrouillardises issues de la mécanique sont exercées par plusieurs analphabètes. Toutefois, elles ont plusieurs effets, notamment sur la vie de ses acteurs et sur le tronçon.

2.3. Des agents exposés à des risques de santé

2.3.1. Une exposition à des pathologies liées à l'environnement des garages

L'environnement dans lequel s'exercent les activités mécaniques laissent à désirer au point où il est perçu comme un facteur de risque de santé pour les acteurs et la population riveraine. En effet, le cadre insalubre qui sert d'espace de travail est propice à la divulgation de maladies telles que la diarrhée, le paludisme, la fièvre typhoïde, la gale (démangeaison), les ballonnements, les nausées, les fortes migraines et les infections respiratoires. Les espaces occupés par les activités de mécanique sont envahis par les carcasses de voitures, des pneus usés, des huiles et graisses de tous genres, les parebrises abimés, les filtres à huile utilisés, les batteries usagées, qui deviennent de véritables nids de rongeurs et d'insectes agents de transmissions de certaines pathologies. Ce mélange disharmonieux et indigent expose les acteurs et populations riveraines à certaines maladies citées plus haut. Nos enquêtes auprès des acteurs ont révélé que 60% des pathologies contractées par les acteurs et populations riveraines émanent des garages automobiles. De plus, le contact fréquent des mécaniciens avec les huiles, graisses et autres produits altère leur état de santé physique au point où certains ont perdu l'éclat de leur teint et

aussi vivent avec la présence de tâches sur le corps.

2.3.2. Une exposition aux risques de blessures et de fatigue

La pratique de l'activité expose les acteurs à des risques de blessures et de fatigue. En effet, astreints en permanence à des dépannages de clients, à la portée de charges lourdes et à des postures contraignantes pour accéder aux organes des véhicules (élévation prolongée des bras, position accroupie, flexions et rotations du dos, à genou ou couché en dessous des véhicules (G. Thomas, 2022, p. 141), les acteurs sont confrontés à des pathologies de la colonne vertébrale et des articulations, mais également à la fatigue générale. D'après les enquêtes de terrain, 80 % des acteurs ont affirmé avoir connu ce genre de pathologies. Quant aux blessures, elles sont le fait des objets tranchants, des brûlures ou chocs lors des différentes interventions de réparation. Selon les acteurs enquêtés, les blessures sont les premiers risques de santé auxquels ils sont confrontés. Les enquêtes ont révélé que 96 % des mécaniciens toutes spécialités confondues ont été « baptisés » ou victimes de ces risques. D'autres risques de blessures provoqués par les glissades sont aussi engendrés par l'environnement dégradé et délabré de pratique des activités. De plus, les outils et techniques utilisés pour les interventions sur les véhicules sont aussi responsables des blessures corporelles subies par ces derniers.

2.3.3. Des risques de surdité et d'infections respiratoires

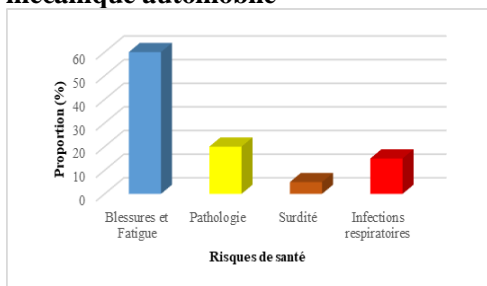
La présence des garages automobiles est un facteur de nuisance sonore pour les acteurs et les populations riveraines. En effet, les activités génèrent souvent des bruits assourdissants et intenses qui indisposent

certaines acteurs et les riverains en créant un état d'irritation, de stress, d'anxiété, de perte auditive, d'acouphène (sifflement ou bourdonnement dans les oreilles) et d'hyperacousie. Au-delà des risques directement liés aux nuisances sonores engendrées par la pratique des activités mécaniques, les acteurs sont également confrontés à la baisse de vigilance et à l'augmentation des accidents de travail.

De plus, d'autres risques de santé se présentent aux mécaniciens et sont surtout liés à leur exposition aux produits toxiques par inhalation ou par contact cutané avec les huiles, graisses, carburant, solvants, fumée des gaz d'échappement des moteurs. Les produits nuisibles à la santé des personnes sont fréquemment présents dans leur quotidien ; ce qui est à la base de certaines irritations de la peau, et des problèmes respiratoires. Les médecins interrogés durant nos enquêtes ont révélé que la plupart de leurs patients mécaniciens ont des infections respiratoires dues au contact permanent avec ces produits.

Dans l'ensemble, les risques de santé engendrés par la pratique des activités de mécanique automobile sont réels et matérialisés par la figure n°1 ci-dessous. Cependant, les risques encourus sont dominés par les blessures et la fatigue qui concentrent environ 60 % des acteurs.

Figure n°1 : Proportion des signes de risques de santé dans l'activité de mécanique automobile



Source : Enquête de terrain, 2022

3. DISCUSSION

L'objectif de l'étude est d'appréhender les différents risques de santé émanant de la pratique des activités de mécanique automobile. Ces activités s'inscrivent dans ce qui convient de désigner par le thème générique d'informel de service à côté d'activités comme la restauration populaire, les transports urbains, la location, les lavages autos, les pressings, la plomberie (S. Touré, 2019, p. 36). L'auteur note que ces activités sont dites informelles car elles sont très peu soumises aux règles de fonctionnement normales et naissent sans tenir compte du cadre normatif de création d'entreprise comme l'enregistrement au registre des fisces, occupation d'espace propice à l'activité, déclaration des travailleurs.

C'est ainsi que dans sa diffusion spatiale, l'informel de service a une grande préférence pour les voies de communication de grande circulation comme le tronçon Agban-Carrefour Zoo qui est pratiqué quotidiennement par les résidents de trois communes populaires (Adjamé, Cocody et Abobo). Ce constat corrobore les conclusions de S. Touré, (2019, p. 282) à Daloa et de A. F Aka et M. Touré (2020, p. 13) dans les communes d'Abidjan (2016, p. 29). C. Happi (2015, p. 3) et C. Vidal (1985, p. 550) soulignent que ces acteurs préfèrent s'installer ainsi au niveau des *servitudes* publiques afin de ne pas échapper à l'affluence de la clientèle. Cette diffusion de la pratique de l'activité de mécanique automobile le long des emprises publiques est sources de désordre et de nuisances sonores.

Notre étude a montré, cependant, qu'en dépit de cette informalité et le désordre subséquent, cette activité constitue une importante source d'emplois qui occupent à la fois des jeunes et des adultes, des nationaux et des non nationaux. Ainsi comme l'ont constaté A. F Aka (2016, p. 29) et M. Bamba (2018, p. 268) à Adjamé et à Yopougon le secteur informel constitue non seulement la principale source de revenus fiscaux des gestionnaires locaux, mais aussi l'essence de la création d'emplois qui fait vivre de nombreux ménages.

En outre, l'exercice de cette activité constitue indéniablement un risque supposé et/ou avéré pour la santé des acteurs. Le facteur prééminent de ce risque de santé se trouve indéniablement dans le cadre mal sain d'exercice de *l'activité* mais aussi dans l'absence de mesures appropriées de sécurité. Cette susceptibilité d'exposition des acteurs des activités informelles aux risques pathogènes est également le constat de S. Touré (2019, p. 353) et S. Ouattara (2022, p. 197) dans la ville de Daloa.

S. Ouattara (2022, p. 188) relève par ailleurs que la plupart du temps ces risques sanitaires restent méconnus ou mal connus par ces acteurs. Cette méconnaissance est relative à ce que les psychologues désignent par « biais d'optimisme » ou « illusion d'optimisme » qui altère la conscience du risque ou du danger auquel l'on est exposé (K. M. Traoré et al, 2016, p. 226). Dans ce contexte, l'individu s'en remet à la fatalité et à la volonté d'une force supérieure de laquelle relèverait tout ce qui lui arrive ou est susceptible de lui arriver (K. M. Traoré et al, 2021, p. 439).

Ce fatalisme en lien avec les antécédents socio-culturels de l'individu rend la gestion préventive de ces risques problématique.

CONCLUSION

L'invasion du tronçon Agban-carrefour zoo par les activités informelles a eu pour incidence un foisonnement d'activités de mécanique automobile sur une portion d'environ un kilomètre. Cette activité renferme une diversité de spécialités méconnues des populations. Ces spécialités, qui concernent la mécanique générale ou « côté fer », la tôlerie, l'électricité et la climatisation, se pratiquent dans des ateliers de « fortune » ou à « ciel ouvert » sur un espace à risque. Ces différentes spécialités travaillent en réseau et en synergie avec certains ateliers externes et ont souvent recours à d'autres activités annexes comme la peinture automobile, la ferronnerie, la vulcanisation et les stations de lavage. En outre, ces activités sont exécutées par des nationaux ivoiriens et de ressortissants de la CEDEAO. Aussi, ces mécaniciens exclusivement masculins, se caractérisent-ils par leur extrême jeunesse et leur fort taux d'analphabètes. Cependant, cette prolifération d'activités de mécanique automobile qui se déroule dans des conditions difficiles et un cadre indigent, engendre des risques de santé pour les acteurs directs, indirects et pour les populations riveraines. Les risques encourus concernent les blessures, la fatigue, la surdité, les maladies et les infections respiratoires. Les autorités devraient se pencher sur l'amélioration du cadre de travail dans les garages afin de réduire au maximum les risques de santé générés.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

AKA Assalé Félix et TOURE Mamoutou, 2020, « Espaces publics d'Abidjan à l'épreuve dans l'exercice des activités commerciales informelles », *Études caribéennes* [En ligne], 45-46 | Avril-Août 2020, mis en ligne le 15 août 2020, consulté le 20 juin 2023. URL : <http://journals.openedition.org/etudescaribeenne/18447> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/etudescaribeenne.s.18447>

AKA Assalé Félix, 2016, *Aménagement et désordre sur les espaces publics urbains d'Adjamé : cas des voiries*. Thèse Unique de Géographie, UFR: Sciences de l'Homme et de la Société, Institut de Géographie Tropical, Université Félix Houphouët-Boigny Cocody, 307 p.

ATTA Koffi, 1996, *Contraintes et atouts de développement d'une région de Côte d'Ivoire : le Nord-est*, Abidjan, Université de Cocody, IGT, 31 p.

BAMBA Mamadou, 2018, *Artisanat et désordre urbain à Yopougon nord-est*. Thèse Unique de Géographie, UFR : Sciences de l'Homme et de la Société, Institut de Géographie Tropical, Université Félix Houphouët-Boigny Cocody, 321 p.

BUREAU INTERNATIONAL du TRAVAIL, 1993, *Résolution concernant les statistiques de l'emploi dans le secteur informel adoptée par la quinzième Conférence internationale des statisticiens du travail*, Genève, 19-28 janvier 1993, 15 p.

COING Henri, LAMICQ Hélène, MALDONADO Carlos, MEUNIER Christine, 1979, *Approches du "secteur informel" de l'économie des villes du tiers-monde*, Créteil, IUP, Université Paris-Val-Des-Marne, 159 p.

DIABAGATE Abou, 2012, *Importance numérique et répartition spatiale des ethnies et nationalités dans l'agglomération d'Abidjan*, Thèse unique de Doctorat de géographie, Abidjan, IGT, 435 p.

DIABAGATE Abou, KOUAKOU David Brenoum, GOGBE Tére, KOFFI Atta et COULIBALY Sam Alhassane, 2015, « Impact des activités informelles sur le tronçon Agban-carrefour zoo à Abidjan (Côte d'Ivoire) », in *Revue des Sciences Sociales du PASRES*, PASRES Editions, n°8, juillet-septembre, Abidjan, pp 61-75.

HAPPI Christian., 2015, « Désordre urbain : Pourquoi les commerçants préfèrent vendre sur la chassée ? », in : *overblog*, christian-happi.overblog.com/2015/03/désordre-urbain-pourquoi-les-commerçants-préfèrent-vendre-sur-la-chaussée. Html, consulté le 15 juillet 2022.

JANIN Pierre, 2001, « Une géographie sociale de la rue africaine, Bouaké Côte d'Ivoire », in *Politique africaine*, n°82, Paris, pp. 177-189.

KOFFI Kouakou Mathieu, 2014, *Les analphabètes et le secteur informel en Côte d'Ivoire : le français outil ou obstacle de travail ?* in *revue Ltml*, Abidjan, n°10, pp. 1-17

KOUKOUGNON, Wilfried Gautier, 2012, Milieu urbain et accès à l'eau potable : cas de Daloa (centre-ouest de la Côte d'Ivoire), Thèse Unique de Géographie, UFR : Sciences de l'Homme et de la Société, Institut de Géographie Tropical, Université Félix Houphouët Boigny Cocody, 371 p.

LARSEN Sven Erik et BALLEGAARD Annelise Petersen, 1998, La rue, espace ouvert, Odense, University Press, 219 p.

LAUTIER Bruno, 2004, L'économie informelle dans le tiers-monde, la découverte, Colloque « Repères », Paris, 121 p.

LOUKOU Alain François, 2003, « Économie informelle et télécommunications en Côte d'Ivoire : le cas des cabines téléphoniques privées », NETCOM, vol. 17, n° 1-2, pp. 99 – 112.

LUSSAULT Michel et LEVY Jacques, 2003, Dictionnaire de la géographie, de l'espace et de la société, Paris, Bellin, 1033 p.

MADORE François, 2006, Le commentaire de paysage en géographie humaine, Paris, Armand colin, 270 p.

MORELLE Marie, 2006, « La rue dans la ville africaine (Yaoundé, Cameroun et Antananarivo, Madagascar) », in Annales de géographie, 650, pp. 339-361.

MATHILDE Gauvin, 2008, « Les territoires de l'informel. Etude du commerce de rue à Caracas », in Cahiers des Amériques Latines, 53, pp 101-116

MERENNE-SCHOUMAKER Bernadette, 2002, Analyser les territoires, savoirs et outils, Presse

Universitaire de Rennes, collection didact géographique, 2è édition, 166 p.

NASSA Dabié Désiré Axel, 2009, « Abidjan : Rue du commerce et rue des jardins à l'épreuve de la mondialisation », in Où en est la rue face à la globalisation(dir.) Djemila Zeneidi, Géographie et Culture, l'Harmattan, N°7, pp. 73-90.

OUATTARA Sahoti, 2022, « Les risques urbains méconnus : cas des activités économiques sous les hautes tensions dans la ville de Daloa », in DaloGéo, revue scientifique spécialisée en Géographie, Université Jean Lorougnon Guédé, numéro 006, pp. 187-201

Thomas GOZE, 2022, « Les garages automobiles et leur impact sur le cadre et les conditions de vie des populations à la Riviera Faya (Abidjan, Côte d'Ivoire) », in Revue Africaine de Sciences Sociales et de la Santé Publique (RASP), volume 4, N°2, pp. 134-149.

TOURE Abdou, 1985, Les petits métiers à Abidjan, l'imagination au secours de la conjoncture, Paris, Karthala, 288 p.

TOURE Abdou, 1982, La civilisation quotidienne en Côte d'Ivoire : Les petits métiers à Abidjan, Karthala, Paris, 185 p.

TOURE Siaka, 2019, Activités informelles et désordre urbain à Daloa. Thèse Unique de Géographie, UFR: Sciences de l'Homme et de la Société, Institut de Géographie Tropical, Université Félix Houphouët-Boigny Cocody, 463 p.

TRAORE Kinakpefan Michel, YAO Kouassi Ernest et ADOU Aka Giscard, 2021, « ‘Re-anthropisation’ des espaces vulnérables au risque d'inondation dans la ville de Bouaflé (centre-ouest de la Côte d'Ivoire) », Actes du colloque international de Géographie, Sociétés, espaces et pouvoir en Afrique Subsaharienne (Bouaké du 10 au 12 juin 2021), Géovision, Hors-Série N°2 Tome 3, Décembre 2021, ISSN : 2707-0395, pp. 430-441

TRAORE Kinakpefan Michel, 2016, Analyse des vulnérabilités de la ville côtière de San-Pedro (sud-ouest de la Côte d'Ivoire), Thèse de Doctorat, Géographie, Université Felix Houphouët-Boigny de Cocody, Abidjan, p. 355.

TRAORE Kinakpefan Michel, DIABAGATE Abou et GOGBE Téré, 2016, « Perception des risques par les populations vulnérables de la ville côtière de San Pedro », RGO, Revue de Géographie de l'Université de OUAGA I Pr Joseph KI-ZERBO (BURKINA-FASO), N°005, Octobre 2016, vol. I, ISSN 2424-7374, pp. 215-233

VIDAL Claudine, 1985, « L'artisanat féminin et la restauration populaire à Abidjan » in : Femmes et politiques alimentaires, Paris, ORSTOM, pp 548-559

YAO Koffi Jean Marie, DODO Mathurin, Auteur ; NSHIMYUMUREMYI Adalbert, 2001, Etude du secteur informel à travers les enquêtes auprès des ménages en Côte d'Ivoire, ENSEA, Abidjan, 38 p.