



REVIEW ARTICLE

PRÉSENCE DES GNAMBOLOS DANS LE TRANSPORT URBAIN À ABIDJAN: ENTRE DÉBROUILLARDISE ET CRIMINALITÉ. PRESENCE OF GNAMBOLOS IN URBAN TRANSPORT IN ABIDJAN: BETWEEN RESOURCEFULNESS AND CRIMINALITY

Georges Konan GAULITHY and Abou OUATTARA

Enseignant-Chercheur Université Félix Houphouët Boigny, UFR Criminologie

ARTICLE INFO

Article History:

Received 20th June, 2024
Received in revised form
19th July, 2024
Accepted 19th August, 2024
Published online 30th September, 2024

Key words:

Transport privé urbain, "gnambolos", syndicat, violence, espace public, Abidjan.

*Corresponding author:
Georges Konan GAULITHY

ABSTRACT

Le secteur du transport privé urbain en Côte d'Ivoire est composé d'une kyrielle d'acteurs, formels et informels, ayant parfois des conflits d'intérêts et cohabitant dans le même espace avec un objectif (gagner de l'argent). La présence des "gnambolos" dans le secteur du transport urbain s'explique par la volonté de certains responsables de syndicat de transport, de capter un maximum d'argent dans ce milieu. En effet, ces derniers face à la difficulté de recouvrer certaines "taxes syndicales", ont recruté de "gros bras" (gnambolos) afin qu'ils puissent, dans l'espace public (gares routières informelles et lieux de stationnement sur la voie publique), prendre de gré ou de force (violence) aux chauffeurs l'argent issu desdites taxes syndicales, fussent-ils adhérents ou non de ce syndicat de transport. Ces pratiques qui ne sont rien d'autre que du racket se déroulent dans l'espace public, au vu et au su de tout le monde. Comment de tels actes de violences peuvent-ils se dérouler en toute impunité dans l'espace public ? Pourquoi et comment en est-on arrivé à une telle situation ? Quelle est la perception ainsi que les réactions des différents acteurs du secteur des transports urbains face à cette réalité (appropriation de l'espace public par les "gnambolos") ? L'objectif de cette étude exploratoire est de faire l'historique de cette présence des "gnambolos" dans le secteur des transports, puis de comprendre leur perception de leurs actions dans cette sphère publique ainsi que celle (perception) des autres acteurs à leur endroit. L'intérêt de cette étude réside dans le fait qu'elle (étude) permettra de voir les rapports (apparents et sous-jacents) entre les différents acteurs présents sur le même espace et de voir les dynamiques qui les sous-tendent.

Copyright©2024, Georges Konan GAULITHY and Abou OUATTARA. This is an open access article distributed under the Creative Commons Attribution License, which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited.

Citation: Georges Konan GAULITHY and Abou OUATTARA. 2024. "Présence des gnambolos dans le transport urbain à abidjan : entre débrouillardise et criminalité. Presence of gnambolos in urban transport in Abidjan: Between resourcefulness and criminality.". *International Journal of Current Research*, 16, (09), 29894-29897.

INTRODUCTION

La criminalité, qu'elle soit astucieuse ou violente a souvent intéressé la plupart des chercheurs en sciences sociales. Celle-ci affecte non seulement les personnes physiques mais aussi les personnes morales. La plupart des secteurs d'activités sont touchés par le phénomène. Ainsi Gaulithy¹ (2015), Crizoa² (2019) abordent le phénomène des enfants dits « microbes » à Abidjan. Des enfants dont les actes de violence créent le désarroi dans la cité Abidjanaise. Bah & al³ (2016) tentent de mettre en évidence la socialisation à la violence en

prenant le cas des enfants soldats devenus pour certains des « microbes ». Le CRDI⁴ (2021) évoque les nouvelles formes de violence dans la société Ivoirienne. Il met en évidence l'expression de la violence à travers le viol, les conflits sociaux et la rupture de la cohésion sociale. Toutes choses qui ont un impact négatif sur la socialisation des jeunes des milieux précaires. Aujourd'hui, les criminels tentent de plus en plus de contrôler des espaces publics pour en faire siens en vue de mener leurs activités. Il s'agit souvent des écoles qui deviennent des lieux de consommation voire de commercialisation des produits narcotiques. Outre les écoles, les espaces publics non protégés par l'Etat sont devenus le siège de certains délinquants. Ainsi, ces espaces inoccupés deviennent la chasse gardée des gnambolos⁵ qui en font des gares de fortune pour assoir leurs activités.

¹ Gaulithy, Konan Georges, «Les gangs de microbes à Abidjan.» *Revue internationale de criminologie et de police scientifique* 2015: 406-422.

²HERMANN, CRIZOA. «Délinquance juvénile à Abidjan aujourd'hui: une analyse causale du phénomène des "microbes".» *Sciences et actions sociales* Décembre 2019.

³L., Bah M. J.-M. et Niamké J. «Socialisation à la violence en Côte d'Ivoire : des enfants soldats aux « microbes » dans le district d'Abidjan.» *Laboratoire d'Études et de Recherches Interdisciplinaires en Sciences Sociales* 2016: 23-26.

⁴Centre de recherches pour le développement international

⁵ Terme malinké désignant la main tendue des acteurs informels du secteur des transports. En d'autres mots des rabatteurs de clients.

En 2016, le centre international pour la prévention de la criminalité aborde la question de la sécurité dans les transports publics terrestres. CIPC⁶ (2017) peint la nomenclature des infractions dans le milieu du transport urbain terrestre. Il s'agit entre autres des infractions contre les biens et les personnes à savoir les soustractions frauduleuses, les agressions aussi bien physiques que verbales. Lebugle et l'équipe de l'enquête Virage⁷ (2017) s'intéressent aux violences touchant les jeunes femmes dans les espaces publics. La CEMT⁸ (2002) met en lumière le vandalisme, le terrorisme et la sûreté dans les transports publics urbains de voyageurs. Le rapport met en exergue l'insécurité vécue et ressentie dans les transports urbains. Une étude de l'IAU⁹ (2012) montre que le ressenti de l'insécurité dans les transports urbains tranche d'avec les faits. En effet, selon cette étude la présomption d'un transport insécure est en réalité démentie par la réalité.

A la lumière de ces lectures, nous constatons que l'espace public est criminogène et le transport urbain qui y est logé n'échappe pas à cette réalité. L'espace public devient le lieu d'exercice ou de constitution de l'économie criminelle des Gnambolos à Abidjan. Cette étude repose sur l'hypothèse selon laquelle les facteurs environnementaux et sociaux favorisent le développement de l'occupation de l'espace public, la construction de la débrouille et des activités criminelles. Notre objet d'étude sera exploré à travers la théorie des activités routinières de Cohen et Felson, la théorie du choix rationnel, développée par Cornish et Clark, la théorie de la désorganisation sociale, développée par l'école de Chicago et la théorie économique du crime de Becker.

MÉTHODOLOGIE

Terrains d'étude: La présente étude s'est déroulée dans le district d'Abidjan. Elle s'est particulièrement intéressée aux communes d'Abobo, Adjamé, Koumassi, Marcory, Port-Bouët, Treichville et Yopougon. Ces communes sont le lieu d'ancrage des activités de transport urbain et les lieux de prédilection des Gnambolos.

Population d'enquête: Elle est constituée des acteurs formels et informels du monde des transports, des usagers des gares routières, des autorités administratives et policières. Les acteurs formels sont entre autres les conducteurs des véhicules et leurs apprentis, les propriétaires des véhicules de transports, les syndicats légalement constitués. Les acteurs informels sont les Gnambolos et les syndicats informels ou de fait.

Echantillon

Tableau 1. Echantillon de la population d'enquête.

POPULATION	EFFECTIF
Transporteurs	5
Chauffeurs et apprentis	10
Syndicats	5
Gnambolos	30
Usagers des gares	15
Autorités policières et administratives	5
TOTAL	70

⁶ Centre international de prévention du crime

⁷ Amandine Leguble, l'équipe virage « Les violences dans les espaces publics touchent surtout les jeunes femmes des grandes villes » <https://www.cairn.info/revue-population-et-societes-2017-11-page-1.htm>

⁸ Conférence Européenne des Ministres des Transports

⁹ Institut d'aménagement et d'urbanisme

Techniques de recueil des données: Le recueil des données s'est opéré à travers l'étude de documents, l'entretien et l'observation. L'étude de documents nous a permis de consulter des articles de presse et des publications scientifiques sur le phénomène. Par le biais de l'entretien, nous avons pu recueillir des données liées au vécu des enquêtés et particulièrement l'expérience des gnambolos.

Méthodes d'analyse des données: Deux méthodes d'analyse des données ont été utilisées dans le cadre de cette étude. Il s'agit notamment de l'analyse qualitative et de l'analyse quantitative.

RESULTATS

Les communes de prédilection: Aucune commune n'échappe au phénomène des gnambolos à Abidjan. Cependant, il faut reconnaître que certaines communes sont réputées être le centre névralgique ou les communes de prédilection du phénomène.

Tableau 2. Espaces publics sous contrôle des Gnambolos

COMMUNES	ZONES DE PREDILECTION
ABOBO	ABOBO GARE-SAMAKE-PK18
ADJAME	BRACODI (en bas du pont) - RENAULT-LIBERTE
TREICHVILLE	GARE DE BASSAM-BELLE VILLE
YOPOUGON	PALAIS DE JUSTICE- SIPOREX-NOUVEAU LAVAGE- SOGEFIHA SOLIC I (carrefour magasin)

Débrouillardise des Gnambolos: Les actions des Gnambolos relèvent la plupart du temps de la débrouille. Ce sont des acteurs informels du transport qui cherchent le minimum vital pour se maintenir.

Pour Bacus: « On n'a pas de diplômes, c'est à la gare qu'on vient se chercher. On vient se débrouiller sur le terrain pour manger. »

Les Gnambolos occupent l'espace public ou le domaine public pour en faire des lignes de transport urbain entre les communes et à l'intérieur des communes.

Selon Abou Nèguè (Abou le fer ou le dur): « nous on ne vient pas pour faire du mal. On crée nos petites gares pour avoir de quoi nourrir nos familles. »

Pour DJACKISS: « Avant de prendre un terrain pour travailler, nos boss discutent avec les boss de la mairie et les « Gonmons ». »

Bolo quant à lui affirme: « Dans ce secteur, tout le monde mange. On fait le point aux boss qui à leur tour gèrent ceux qui sont en haut. C'est un mouvement donnant donnant » Pour petit AMARA, les encaissements des chauffeurs permettent de faire vivre toute une chaîne. Il évoque qu'ils gagnent sur le terrain par jour au moins dix mille francs CFA en tant qu'acteurs directs.

Pour LOSSENI: « Chaque jour, tu peux rentrer le soir avec au moins huit mille ou dix mille souvent même plus. Tout dépend de la façon dont tu es sur le terrain. L'argent qu'on gagne nous aide à soutenir nos familles. On paie nos loyers, on se soigne et on se débrouille avec. C'est vrai parmi nous il y a des faux mais tout le monde n'est pas même chose. Il y a

des gens qui étaient avec nous ils ont cotisé un peu un peu pour aller derrière l'eau. On a des projets aussi. »

A travers ces discours, il faut noter que le phénomène Gnambolo en apparence constitue une activité permettant aux acteurs de se prendre en charge financièrement. Les besoins essentiels des acteurs sont assurés par les ressources issues de ces activités.

Violence et criminalité: Bien que jouant un rôle de régulation sociale, l'activité des Gnambolos s'accompagne de violence et de criminalité. Le milieu vit au rythme de la violence car seuls les plus violents arrivent à occuper et à gérer l'espace public. Les batailles rangées pour le contrôle des espaces servant de gares sont légion dans le milieu. De violents affrontements entre "Gnambolos" ont eu lieu très tôt le matin du lundi 20 juin 2022, au grand carrefour de Koumassi, faisant plusieurs blessés dont S.Y poignardé au couteau dans le dos. Août 2019, un gendarme est abattu avec son arme de service dans une gare à Yopougon par un Gnambolo. Le 21 Août 2017, les affrontements sur le boulevard VGE ont fait une perte en vie humaine d'un Gnambolo. Des voies de faits sont enregistrées dans le milieu. En effet, pour contrôler l'espace public acquis, les Gnambolos usent de voies de faits ou des intimidations sur les acteurs du transport urbain notamment les chauffeurs qui ne veulent pas se plier à leur exigence.

Selon Drissa: « Avec ces gars, il faut coopérer sinon tu as des problèmes. Ils ont la force et ils peuvent te faire mal. On fait avec pour ne pas subir le sort de certains de nos collègues qui ont voulu les défier. »

Ousmane un autre chauffeur affirme: « Ici, il faut rentrer dans le système pour éviter les problèmes. Il n'y a pas de gares où ils ne sont pas. Mieux vaut se débrouiller avec ces gens pour travailler. »

Le racket des chauffeurs est l'acte par lequel les Gnambolos rentabilisent leur présence dans les espaces publics. Tous les chauffeurs exerçant sur leur territoire ont l'obligation de s'acquitter d'un droit d'exercice. Ce droit est une taxe imposée par les Gnambolos à chaque chargement du véhicule. Il varie en fonction de la capacité d'accueil du véhicule. Ainsi, les taxis intercommunaux de quatre places pour les passagers paient aux Gnambolos entre 100frs CFA et 300frs par voyage. Les mini cars appelés Gbaka paient entre 300frs et 500frs par chargement ou par voyage. Il faut noter que chaque véhicule fait environ une dizaine de voyages par jour. Nous avons en moyenne une centaine de véhicules qui exploitent chacune des gares. Avec une moyenne de 300 francs par véhicule, la centaine de véhicule rapporterait par voyage, 30.000frs CFA soit environ 300 000frs par jour. Ce qui équivaut à 7.800.000 pour 26 jours d'activités. En moyenne, une gare ayant une flotte de cent véhicules engrange 93.600.000frs l'an soit 142.693 Euros. Une manne financière qui doit être préservée, d'où les interminables affrontements dans le milieu pour le contrôle des espaces. Il faut noter que la volonté affichée de la débrouille s'accompagne de la commission de plusieurs infractions de droit commun. Il s'agit entre autres des violences et voies de faits, des vols et des opérations de déchargement des véhicules. Concernant cette dernière, les gnambolos s'emploient à vider ou à faire descendre les passagers d'un véhicule dont le chauffeur n'a pas voulu s'acquitter des droits de sortie. En effet pour les gnambolos, il s'agit d'une forme de sanction infligée aux chauffeurs qui

s'opposer à leurs taxes. Pour Mousco : « Ici ou ailleurs sur les autres sites, le principe c'est de payer à défaut on décharge ton chargement. Si tu refuses de payer on fait descendre les passagers pour les mettre dans un autre véhicule qui est d'accord avec notre système. Si tu veux charger, tu attendras que tous les chargent avant de te laisser travailler et après avoir payé ton chargement. »

Tableau 3. Tableau des infractions sur les sites visités

Infractions	Effectifs
Violences et voies de faits	35
Vols	50
Bagarres, coups et blessures volontaires	45
Extorsion de fonds	55
Vandalisations de véhicules	20
Opérations de déchargement des véhicules	30
Total	235

REPONSE ETATIQUE FACE AU PHENOMENE

SENSIBILISATION ET CONDAMNATION

Des campagnes de sensibilisations menées par les autorités administratives et policières ont été menées pour amener les Gnambolos à abandonner leurs pratiques illégales. Pour l'un des conseillers municipaux : « Nous nous employons à rencontrer les acteurs du transport et notamment les gnambolos quant à la nécessité de changer leurs modes d'acquisition des ressources financières. »

Pour MARC: « nous avons initié des rencontres avec les gnambolos afin qu'ils abandonnent les pratiques d'extorsions de fonds à l'encontre des chauffeurs. On leur a proposé une reconversion dans d'autres activités. »

« Les autorités nous ont rencontré pour échanger sans nous proposer des solutions concrètes. Ils nous demandent de ne pas prendre de l'argent aux chauffeurs mais elles ne nous disent pas comment on doit faire et si elles peuvent nous aider à changer d'activités » raconte Ali un gnambolo rencontré à la gare de Yopougon Siporex.

Pour Didier: « les gens nous demandent de nous reconverter sans des mesures d'accompagnement. Nous allons continuer de gérer sur le terrain. Comme c'est la violence qu'on nous reproche souvent, on va essayer de régler les choses entre nous. Sinon, c'est avec cette activité qu'on défend. »

Moussa un autre acteur rencontré à la gare d'Abobo affirme : « C'est avec ce qu'on fait qu'on gagne à manger. On organise les chauffeurs et les passagers à monter dans les véhicules. On ne fait rien de mal même si par moment on constate des affrontements. Ce sont des choses qui arrivent mais on fait avec, c'est la vie. Dans tous les secteurs, il y a des palabres mais c'est pour nous qu'on voit. C'est pour cela ils viennent nous demander de laisser nos gares. »

Au regard de ces entretiens, l'on se rend compte que des initiatives visant à sensibiliser les gnambolos ont été prises par les autorités. Elles avaient essentiellement pour objectif de dissuader les gnambolos à la pratique de leurs activités illégales. Ces campagnes se sont heurtées à des fins de non-recevoir de la part des Gnambolos en raison des avantages financiers colossaux. Suite au meurtre perpétré contre un gendarme par les gnambolos à Yopougon, le Conseil National

des Droits de l'Homme de Côte d'Ivoire (CNDHCI) par la voix de sa présidente a produit un communiqué pour condamner ces actes de violences. Face à la résistance des Gnambolos au désistement volontaire, l'Etat a conduit une vaste opération de démantèlement. Cette répression a permis d'interpeller 300 Gnambolos à Abidjan.

DISCUSSION AND CONCLUSION

Nous retenons que le phénomène Gnambolo est tributaire du manque de contrôle de l'Etat sur les espaces qui relèvent de sa compétence. Ces espaces « sans maître » sont conquis par les Gnambolos en vue de fuir le chômage et se réinventer une existence. Cette quête d'une identité sociale valorisée s'accompagne souvent de méfaits préjudiciables à la société et aux acteurs formels du transport qui appellent à leur démantèlement.

La logique des Gnambolos rend compte de la théorie économique du crime mis en évidence par BECKER. En effet, les avantages financiers qui découlent de la prédation effectuée par les Gnambolos à l'encontre des acteurs formels du monde du transport urbain démontrent la rationalité économique qui sous-tend les activités criminelles des Gnambolos d'où la théorie du choix rationnel. La configuration des communes de prédilection d'exercice des Gnambolos permet de répondre à la théorie de la désorganisation sociale. En effet, toutes les communes visitées et le secteur du transport des personnes à usage commercial à titre privé présentent une certaine désorganisation. Désorganisation qui profite aux gnambolos. Sous le prétexte fallacieux d'« organiser » le secteur, ils passent à l'acte par l'imposition d'un dictat. Le caractère routinier de l'activité de transport n'échappe pas à théorie des activités routinières. Une théorie qui rend pertinente la débrouillardise dont font montre les gnambolos tout en masquant leurs activités illégales par la défense de leurs « territoires » ou espaces publics sous leur contrôle. L'étude montre que l'espace public est devenu le lieu d'ancrage de la constitution de l'économie criminelle des Gnambolos à Abidjan. Les facteurs environnementaux et sociaux qui favorisent le développement de l'occupation de l'espace public, la construction de la débrouille et des activités criminelles sont confirmés. Face à ces acteurs qui jouent un rôle social, hormis ceux qui s'adonnent aux actes répréhensibles, ne serait-il pas intelligible de réorganiser le secteur Réorganisation qui pourrait passer par la formalisation de cette activité tout en luttant contre les pires formes de violences et d'actes de rackets qui gangrènent le secteur des transports urbains.

REFERENCES

- AKA, Assale Felix, MAMOTOU, Toure, 2020, «Espaces publics d'Abidjan à l'épreuve dans l'exercice des activités commerciales informelles.» in *Etudes Caribéennes*, p 45-46
- BAH, Mahier Jules-Michel, NIAMKE Jean Louis, 2016, « Socialisation à la violence en Côte d'Ivoire : des enfants soldats aux « microbes » dans le district d'Abidjan. » in *International Journal of Multidisciplinary Research and Development*, p. 23-26.
- CLAVEL, Gilbert, 2014, *La gouvernance de l'insécurité. La pénalisation du social dans une société sécuritaire*, Paris, L'Harmattan
- CRIZOA, Hermann. 2019, « Délinquance juvénile à Abidjan aujourd'hui: une analyse causale du phénomène des "microbes". » in *Sciences et actions sociales*, 12, p 161 - 172
- DJAH, Okon Marguerite Koffi, 2017, «Violence et culture de la rue dans le district d'Abidjan: cas des enfants dits « microbes » dans la commune d'Abobo.» in *Communication en Question*, p.1-27. <www.comenquestion.com>.
- DRIS, Nassima, 2020, *Les paradoxes de l'espace public*, Paris, L'Harmattan
- GAULITHY Konan Georges, 2015, «Les gangs de microbes à Abidjan.» in *Revue internationale de criminologie et de police scientifique*. 406-422.
- JAWAD, A, 2015, *Délinquance et incivilités au Maroc, contribution à l'analyse des politiques sécuritaires*, Paris, L'Harmattan
- LEGUBLE Amandine, l'équipe virage, 2017. « Les violences dans les espaces publics touchent surtout les jeunes femmes des grandes villes » <https://www.cairn.info/revue-population-et-societes>.
- LEIMDORFER, François, 1999, « Enjeux et imaginaires de l'espace public à Abidjan. » in *Politique africaine* p. 51-75.
- Ministère de l'intérieur et des outre-mer " Insécurité et délinquance en 2021 : bilan statistique" <https://mobile.interieur.gouv.fr/Interstats/Actualites/Insecurite-et-delinquance-en-2021-bilan-statistique>
- OUMET, Marc, TREMBLAY, Pierre, 2001, « Trajets urbains et risques de victimisation: les sites de transit et le cas du métro de Montréal.» in *Criminologie* p. 157-176.
- PONCELA, Pierrette, 2010, «La pénalisation des comportements dans l'espace public », in éditions pedone, archives de politique criminelle, P. 5-21.
