



## GÉOCRIMINALITÉ : DISTRIBUTION DES ACTES D'INSÉCURITÉ DES GNAMBROS SELON LE CONTEXTE SPATIOTEMPOREL EN MILIEU DU TRANSPORT EN COMMUN PRIVÉ DANS LA COMMUNE D'ABOBO (ABIDJAN, CÔTE D'IVOIRE)

**Aléley Angèle OURAGA**

Université Félix Houphouët Boigny d'Abidjan  
[angeleouraga@gmail.com](mailto:angeleouraga@gmail.com)

&

**Opadou KOUDOU**

École Normale Supérieure d'Abidjan  
[opakoudou@yahoo.fr](mailto:opakoudou@yahoo.fr)

&

**César Léonce Koffi EBEN-EZER**

Université Félix Houphouët Boigny d'Abidjan  
[ebenezercesar@yahoo.fr](mailto:ebenezercesar@yahoo.fr)

**Résumé :** Cette étude a pour objectif de décrire la distribution des actes d'insécurité des gnampros selon le contexte spatiotemporel dans le milieu du transport en commun privé dans la commune d'Abobo (Abidjan : Côte d'Ivoire). L'étude se déroule dans la commune d'Abobo et porte sur 385 participant.e.s « Gnampros » et « Non-Gnampros », usagers/ères de gbakas, autorités sécuritaires et communales. La recherche documentaire, l'observation, des entretiens, le questionnaire et la cartographie ont contribué à obtenir des résultats. Les résultats obtenus mettent l'accent sur les formes d'insécurité, ensuite les acteurs de l'insécurité également la distribution spatiale et la distribution temporelle des actes d'insécurité des gnampros dans le milieu du transport en commun privé au sein de la commune d'Abobo.

**Mots clés :** Gnampros – spatiotemporelle - insécurité – transport en commun privé - Abobo

### DISTRIBUTION OF ACTS OF INSECURITY BY GNAMBROS ACCORDING TO THE SPATIO-TEMPORAL CONTEXT IN THE MIDDLE OF PRIVATE PUBLIC TRANSPORT IN THE TOWNSHIP OF ABOBO (ABIDJAN : IVORY COAST).

**Abstract :** The objective of this study is to describe the distribution of acts of insecurity of gnampros according to the spatiotemporal context in the private public transport environment in the commune of Abobo (Abidjan : Côte d'Ivoire), and therefore geocrime. The study takes place in the commune of Abobo and involves 385 "Glambros" and "Non-Glambros" participants, gbaka users, security and communal authorities. Desk research, observation, interviews, questionnaires and mapping contributed to the results. The results obtained focus on the forms of insecurity, then the actors of insecurity also the spatial distribution and the temporal distribution of the acts of insecurity of gnampros in the private public transport environment within the commune of Abobo.

**Keywords :** Gnampros – spatiotemporal – insecurity – private public transport – Abobo

## Introduction

La Côte d'Ivoire, à l'instar de plusieurs pays africains, connaît une explosion de sa population jeune, dont les moins de 35 ans avoisinent 75,6% de la population totale, selon le Recensement Général de la Population et de l'Habitat (RGPH 2021). Cette importante proportion de la population jeune fait face à divers facteurs de vulnérabilité tels que le manque d'accès à une éducation scolaire de qualité, de faibles perspectives d'insertions professionnelles, la délinquance et l'exposition aux discours radicaux et violents, la criminalité, sans omettre le fossé que creuse la pauvreté. Selon CRDI (2021), l'approfondissement de la pauvreté et la marginalité sociale favorisent un écosystème social et géo-localisé de la criminalité juvénile... Les gares routières se transforment en lieux propices à la socialisation à la violence. Ainsi, la violence en milieu urbain, du fait de la démographie également de l'exode connaît une croissance. Également, l'augmentation des actes de criminalité au sein des gares routières alimentent la psychose des populations et développe le sentiment d'insécurité.

Selon Géoconfluences (2019), Robin Haynes a établi une corrélation entre taux de criminalité et taille des villes américaines (Haynes, 1971) et Paul et Patricia Brantingham ont identifié l'espace comme l'un des cinq éléments constitutifs expliquant le crime (Brantingham, 1994). Des géographes ont établi une relation entre le fait criminel et les espaces urbains (Szabo, 1960 ; Herbert, 2006). Ils ont montré que la délinquance se concentrait dans des quartiers dits « socialement désorganisés ». Des quartiers caractérisés par une forte précarité et soumis à une urbanisation anarchique ce qui engendrent une perte de valeurs collectives (Robitaille, 2006).

Le secteur du transport routier connaît plusieurs formes d'insécurité, rapportées par différents auteurs. Ainsi, selon les types d'insécurité routière, il existe le phénomène des coupeurs de routes qui endeuille des familles. Selon Leroy (2021), ce phénomène est passé de 35 attaques en 2019 à 15 en 2020. Une autre des formes d'insécurité concerne les nombreuses infractions au code de la route y compris les conduites en état d'ivresse qui occasionnent des accidents. Selon Tapily (2017), Koné (2018) et Apa News, (2019), les accidents de la route occasionnent en moyenne 600 morts et 13.000 blessés chaque année en Côte d'Ivoire. L'Organisation Mondiale de la Santé (OMS), enregistre chaque année dans le monde près d'1,3 millions de morts dans les accidents de la circulation routière et plus de 50 000 000 de blessé.e.s ou invalides, en sus des pertes économiques. La situation de la sécurité routière demeure préoccupante car les accidents de la circulation constituent la première cause de mortalité des populations âgées de 05 à 29 ans. Les accidents routiers sont également une réalité dans la sous-région. À l'instar de cette forme d'insécurité, se développe une autre forme qui est l'insécurité au sein des gares routières et sur les lignes dans les transports en commun privé. Pour Koudou (2009), certains lieux se caractérisent par des activités économiques particulières et offrent ainsi des occasions de commettre des délits. Les gares routières et les lignes de gbakas sont des lieux qui favorisent les activités économiques d'agression, de délinquance. Ces écrits épousent les premières explications de type sociologique.

Ainsi, la loi thermique de Quetelet et Guerry donne l'explication de l'étiologie du crime selon des saisons. L'école socialiste de Karl Marx et Engels étudie les relations entre le crime et le milieu économique. Également, l'école sociologique de Durkheim



attribue au crime un fait de sociologie normal, puisqu'il se manifeste dans toute société humaine.

Le secteur du transport connaît des instabilités. Crizoa (2013), dénonce les prélèvements illicites d'argent par les « Gnambôrôs » auprès des chauffeurs et apprentis qui provoquent souvent des bagarres, des affrontements sanglants donc des actes de violences sont commis au sein des gares routières des Gbakas ... Cela crée un climat d'insécurité et développe le sentiment d'insécurité chez des personnes. Ils se font abusivement appelés "syndicalistes". Ils "opèrent" généralement dans les gares routières et sur les lignes des véhicules de transport en commun privé. Selon Sangaré (2018), depuis plus d'une quinzaine d'années, ils sont omniprésents dans le secteur du transport urbain en Côte d'Ivoire. Sans être des acteurs indispensables, car ne possédant aucun véhicule de transport, ils ont néanmoins réussi à s'imposer dans ce milieu et résistent à toutes les mesures visant à les en extirper. Des acteurs d'insécurité sont décrits (Tanou, 2015 ; Dogui, 2020). L'insécurité est un fait. Les études citées dans cette partie illustrent l'existence du phénomène sous multiples formes notamment dans les gares routières et sur les lignes des gbakas. Les travaux scientifiques en dépit de leur pertinence, ne décrivent pas de façon suffisante les actes d'insécurité dont les gnambros sont des producteurs. Selon Ouraga (2022), le rôle des gnambros, selon des usagers et eux-mêmes, consiste à « assurer » la sécurité des client.e.s. Donc, de par leur présence, des usagers devraient être "rassurés". Il s'agit d'un paradoxe. Car, en principe, ces auteurs ont pour fonction de "réguler" de "sécuriser" le milieu du transport. Or il semble se produire le contraire. Cet article, au contraire des travaux précédents, met l'accent sur les actes d'insécurité produits par des gnambros. Plus précisément, il vise à décrire les actes d'insécurité des gnambros selon le contexte spatio-temporel. Selon Cunty et al. (2007), de nouvelles approches en criminologie ont influencé les orientations des géographes qui ont entrepris d'examiner les relations entre l'espace et la criminalité, dans le but de comprendre la répartition géographique des infractions. Ainsi, des auteurs ont utilisé la géocriminalité pour mettre en évidence des lieux de concentration de la délinquance (*Crime places* (Eck J. E. et Weisburd D., 1995)) appelés « hot spots ». De ce fait, dans le Bronx et à Chicago, R. Block et C. R. Block (2000) ont mis en évidence la concentration des vols dans les rues avoisinant les stations de métro. Brantingham P. J. et Brantingham P. L. (1993) et Roncek D. W. et Maier P. A. (1994) l'ont utilisé sur la proximité des centres commerciaux ou des débits de boissons. Ces études sont effectuées dans le but d'identifier, les secteurs dits vulnérables, mais qui sont représentatifs en termes de commission d'actes d'insécurité. Pour Cunty et al. (2007), ces lieux sont attractifs pour des flux de tous ordres qui augmentent le nombre d'occasions criminelles, les délinquants potentiels et les cibles intéressantes étant plus nombreux. La distribution spatiale des vols qualifiés et des stations de métro.

L'objectif de cet article a pour but de décrire les actes d'insécurité des gnambros selon le contexte spatio-temporel. Des individus, connus sous l'appellation de gnambros, et qui ont pour rôle théorique de charger les mini-bus appelés communément gbaka, sont indexés comme étant des auteurs de troubles au sein des gares routières, points et lignes de chargement des gbakas. Ils sont au centre de l'action et cités comme les principaux acteurs de violence et d'insécurité dans le milieu du transport en commun

détenu par les privés. Quels sont les sites identifiés par les enquêtés.e.s comme étant des endroits insécures dans la commune d'Abobo ? Dans l'optique d'apporter des éléments de réponse à cette interrogation, le présent article se propose de procéder à une géocriminalité dans l'environnement du transport. En termes d'objectifs, il s'agit de décrire les actes d'insécurité des gnambros selon le contexte spatio-temporel.

## 1. Méthodologie

La méthodologie de l'étude est relative au site et aux participant.e.s de l'enquête, aux techniques et outils de collecte des données et aux méthodes d'analyse et de traitement des données.

### 1.1. Site et Participant.e.s à l'enquête

Cette étude s'est déroulée dans l'une des 13 communes constituant le district d'Abidjan, à savoir la commune d'Abobo. Ladite commune regroupe 28 quartiers et villages et possède plus d'une dizaine de quartiers précaires. Elle fait également partie des communes les plus peuplées de la ville d'Abidjan. La commune d'Abobo représente la deuxième commune d'Abidjan en termes de densité. Selon Indigo (2015), la culture de ghettoïsation fait des quartiers populeux de la commune d'Abobo une cité dortoir, un terreau fertile d'une culture de violence qui génère des marginaux.

L'on a eu recourt à diverses sources d'informations, pour une meilleure compréhension de l'insécurité qui prévaut à Abobo. De ce fait, les gnambros et non-gnambros, les passagers/ères de gbakas, des autorités sécuritaires et administratives de la commune ont été invités à se prononcer sur le sujet.

Compte tenu de l'indisponibilité de données précises sur le phénomène de l'insécurité dans le transport en commun privé et du fait des "gnambros", la méthode probabiliste a été récusée, au profit de la méthode non-probabiliste. En d'autres termes, la constitution de l'échantillon de cette étude s'est appuyée sur la technique d'échantillonnage par convenance. Cette technique consiste à choisir n'importe quelle personne, dès lors qu'elle correspond aux caractéristiques et critères définis de la population cible à étudier et qu'elle accepte volontiers de répondre aux questionnaires. Selon le RGPH 2021, la population de la commune d'Abobo est estimée à 1.340.083 habitants.

Pour réaliser cette étude nous souhaitons un échantillon de 400 personnes avec une marge d'erreur de 5% au seuil de confiance de 95%. L'échantillon sera donc constitué à partir de la formule suivante :

Formule :

Avec  $n$  = taille de l'échantillon attendu

$t$  = seuil de probabilité  $p$  = proportion d'apparition du caractère étudié  $q$  = proportion de non apparition du caractère étudié

Étant donné qu'on ne dispose pas de la valeur de  $p$  et de  $q$ , on considère l'hypothèse défavorable, ce qui veut dire  $p = q = 50\%$ . En d'autres termes  $p = 50\%$  et  $q = 50\%$ .

Calcul de l'échantillon de la population :  $n = 1,96^2 \times 0,5 \times (1-0,5) / 0,05^2 = 384,16 = 385$

$n =$

$n = 3,8416 \times 0,5(1-0,5)$

$0,05^2$



n = 0,9604

0,05<sup>2</sup>

n = 384,16

n = 385

385 est donc le nombre retenu pour réaliser cette étude. Pour réaliser cette étude, la sélection des unités a été faite de façon empirique. Toutefois, dans un souci de représentativité de l'échantillon, et en tenant compte des caractéristiques de la population pour cette étude, 85 membres au sein des gares et lignes ont été sélectionnés dont 52 "gnambros" et 33 "Non gnambros". Pour cette étude, 300 enquêtées répartis comme suit, 46 conducteurs-apprentis, également 234 Usagers de gbakas ont été interrogés y compris 20 autorités communales, administratives et sécuritaires. Les 20 autorités communales se déclinent selon le partage suivant, 14 agents des Forces de sécurité de la commune ainsi que 06 membres de la Police municipale et Agents de la mairie.

## 1.2. Techniques et outils de collecte des données

Les instruments de recueil de données utilisés sont la recherche documentaire, l'observation et le questionnaire.

### 1.2.1. Recherche documentaire

Concernant la recherche documentaire, des écrits sur la délinquance routière, des articles et revues scientifiques sur les gnambros ont été consultés. Dans le même ordre d'idées, les nouvelles technologies de l'information, la webographie, des médias ont enrichi cette étude. En effet, l'accès aux Nouvelles Technologies de l'Information a permis de recueillir des données sur la géocriminalité.

### 1.2.2. Observation

Pour ce qui est de l'observation, elle a permis de distinguer les comportements des différent.e.s acteurs / trices interrogé.e.s. de ce fait, divers comportements ont été observés avant et pendant l'étude.

### 1.2.3. Questionnaire

Selon Gaspard (2019), un questionnaire est une technique de collecte de données quantifiables qui se présente sous la forme d'une série de questions posées dans un ordre bien précis. Le questionnaire est un outil régulièrement utilisé en sciences sociales (sociologie, psychologie, marketing). Il permet aussi de recueillir un grand nombre de témoignages ou d'avis. Les informations obtenues peuvent être analysées à travers un tableau statistique ou un graphique.

Des questions ont été élaborées puis adressées aux "gnambros" et "Non-Gnambros", aux témoins principalement aux usagers/usagères de "gbakas" à l'égard des conducteurs de "gbakas" et leurs auxiliaires appelés "apprentis gbaka". Quant au guide d'entretien, il était destiné aux autorités sécuritaires, municipales et administratives de la commune. Au total, 385 individus ont été interrogés.

### **1.3. Méthodes d'Analyse et de traitement des données**

Lors de cette étude, les données recueillies ont été traitées puis analysées.

#### **1.3.1. Méthodes d'Analyse**

Cette étude a été réalisée via des analyses qualitative et quantitative.

##### **1.3.1.1. Analyse Qualitative**

Les avis, les opinions et les dires des enquêté.e.s ont été recueillis via l'analyse qualitative. Ainsi, leur vécu a été étudié grâce à l'analyse qualitative et figure dans cette étude, sous formes de verbatims.

##### **1.3.1.2. Analyse Quantitative**

Les données issues de l'enquête ont pu être traitées à travers l'analyse quantitative. Cette méthode a été utile dans la mesure où elle a permis la transformation des données en des tableaux statistiques, facilitant ainsi les explications desdits tableaux.

#### **1.3.2. Traitement des données**

Le recueil des données a été possible par le biais des analyses qualitative et quantitative également du logiciel de SPHINX V5.

##### **1.3.2.1. Logiciel Sphinx**

Le logiciel SPHINX a permis de saisir et d'organiser le questionnaire puis de procéder à la saisie des données.

##### **1.3.2.2. Cartographie**

Selon Cuntly et al. (2007), la cartographie de la délinquance est un outil d'aide à la décision et un vecteur de communication... Rien de plus concret qu'une carte, en effet, pour localiser et comprendre des actes ou des phénomènes en symbiose avec l'espace environnant. La cartographie rend lisible la distribution dans le temps et l'espace de l'insécurité. Pour cette étude, la cartographie de connaissance a permis de positionner ou encore d'identifier des zones d'insécurité énumérées par les enquêté.e.s, selon le questionnaire adressé, sur les quartiers « chauds » de la commune d'Abobo.

## **2. Résultats**

La description de l'insécurité dans le milieu du transport en commun privé est développée dans cette partie à travers les formes d'insécurité, les acteurs de l'insécurité et la distribution spatio-temporelle de ces actes d'insécurité.

### **2.1. Formes d'Insécurité**

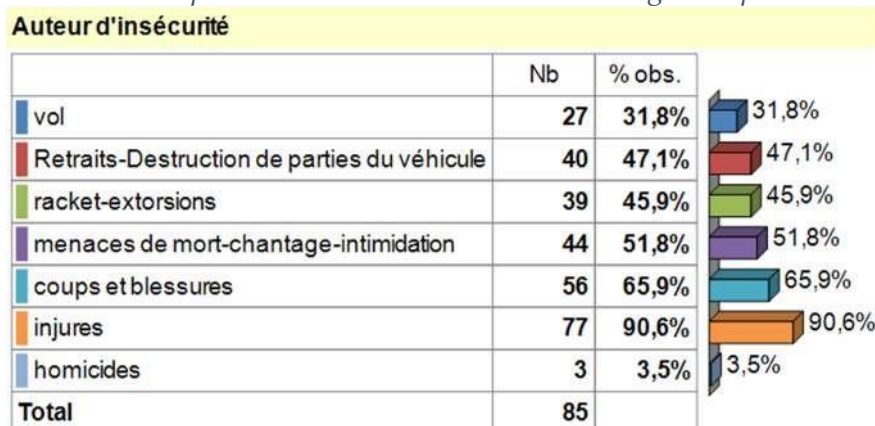
L'insécurité dans les transports se présente sous plusieurs formes :



### 2.1.1. Formes d'insécurité recensées chez des gnammbros

Les acteurs ont été invités à s'exprimer sur les actes d'insécurité dont ils ont été témoins.

Tableau 1 : Répartition des actes d'insécurité enregistrés par les acteurs

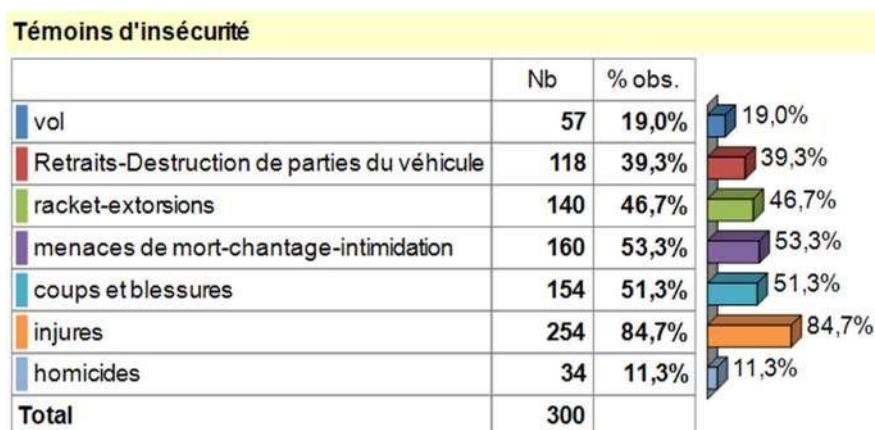


L'enquête révèle que l'insécurité que l'on rencontre dans le milieu des transports et recensée comporte les injures, puisque 90,6% des acteurs disent en avoir été témoins. Il est également observé chez plus de la moitié de ces derniers, une récurrence des actes de coups et blessures (65,9%), et des menaces de mort, chantages et intimidations (51,8%). Par ailleurs, des actes non négligeables en termes de proportion sont recensés chez plus d'un tiers des enquêtés. Ce sont, par ordre décroissant : les actes de racket-extorsions (45,9%), les retraits ou destructions de parties de véhicules (47,1%) et les vols (31,8%). Enfin, interrogés sur les cas d'homicides, les acteurs ne voulaient pas trop se prononcer. Cependant, dans les échanges 3,5% d'entre eux ont reconnu y avoir assisté ou participé pour certains. Les contextes de survenues de ces agressions mortelles ont été précisés. Il s'agit de bagarres, d'affrontements entre « syndicats » rivaux ou de règlements de compte.

### 2.1.2. Formes d'insécurité recensées chez des témoins

Les formes d'insécurité recensées chez les usagers sont de divers ordres et sont contenues dans les tableaux et figures suivants.

Tableau 2 : Répartition des formes d'insécurité selon les usagers témoins



Les témoins renvoient aux personnes ayant déjà emprunté ou qui empruntent des minibus appelés gbakas pour se rendre à leurs destinations respectives. Les formes d'insécurité telles que les injures viennent également en première position chez les usagers à l'instar des "gnambros". Les usagers sont à 84.7 % victimes ou témoins d'injures. Les uns et les autres s'accusent mutuellement. Ensuite, les populations affirment avoir été témoins de menaces de mort, de chantage et/ou d'intimidation à 53.3% et de coups et blessures à 51.3%. Les rackets et les extorsions sont également mentionnés par les usagers comme étant des actions exercées par les "gnambros" sur les autres acteurs du transport en commun privé des gbaka, à 46.7%. Quant aux retraits et destructions de parties de véhicules, les usagers en témoignent à hauteur de 39.3%. Ils répondent avoir vu des "gnambros" arracher des rétroviseurs ou encore des sièges des gbakas, suite aux mésententes entre les apprentis/chauffeurs et eux. Les témoignages de vol des enquêtés s'élèvent à 19% contre 11.3% des homicides. Concernant les actes de vol, les "gnambros" indexent plutôt les « voyous » qui viennent se mêler à eux dans les gares pour semer des troubles et profiter pour voler les usagers. Par rapport aux homicides, les usagers qui exercent aux alentours des gares et lignes de gbaka avaient peur de s'exprimer librement sur la question par crainte d'une éventuelle interpellation par les forces de l'ordre pour témoignage ou par peur de représailles.

## 2.2. Gnambros et insécurité

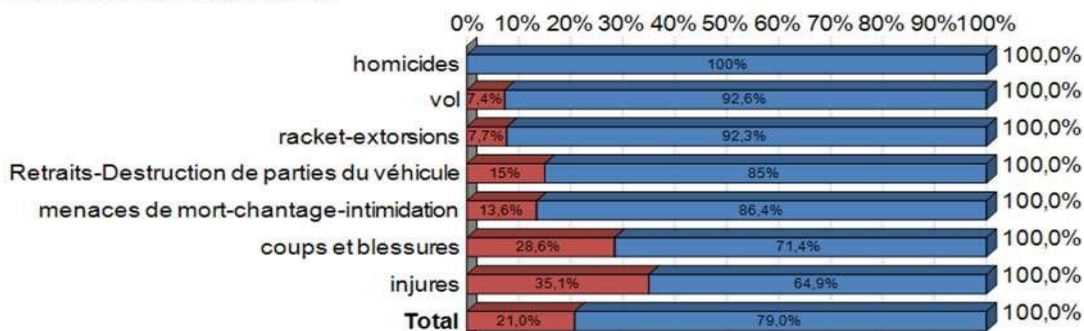
Les gnambros ont été amenés à s'exprimer sur les actes d'insécurité dont ils sont auteurs.

Tableau 3 : Répartition des actes d'insécurité enregistrés selon les acteurs "gnambros"

	Non Gnambros		Gnambros		Total	
	N	% cit.	N	% cit.	N	% cit.
homicides	0	0,0%	3	100,0%	3	100,0%
vol	2	7,4%	25	92,6%	27	100,0%
racket-extorsions	3	7,7%	36	92,3%	39	100,0%
Retraits-Destruction de parties du véhicule	6	15,0%	34	85,0%	40	100,0%
menaces de mort-chantage-intimidation	6	13,6%	38	86,4%	44	100,0%
coups et blessures	16	28,6%	40	71,4%	56	100,0%
injures	27	35,1%	50	64,9%	77	100,0%
<b>Total</b>	<b>60</b>	<b>21,0%</b>	<b>226</b>	<b>79,0%</b>	<b>286</b>	

$p = 0,2\%$  ;  $\chi^2 = 21,41$  ;  $ddl = 6$  (TS)

La relation est très significative.







Les données récoltées au cours de l'étude montrent une différence de répartition des actes d'insécurité entre les "gnambros" et les "non-gnambros". Ainsi, la totalité des homicides (100%) a été commise par des "gnambros". Il en est de même pour les vols et les rackets-extorsions qui ont été perpétrés à plus de 92% par des "gnambros" et à moins de 8% par des "non-gnambros". Quant aux actes de retraits-destruction de partie du véhicule, menaces de morts-chantage-intimidation, l'étude montre qu'ils sont, en majorité (plus de 85%), commis par des "gnambros", contre moins de 15% chez les "non-gnambros".

Enfin, il est observé également une prévalence des actes de coups et blessures et d'injures chez les "gnambros" (plus de 64,9%) que chez les "non-gnambros" (moins de 35%).

Les données telles que présentées montrent que les "gnambros" sont davantage impliqués dans les actes d'insécurité que les "non-gnambros". En d'autres termes, il n'est pas fortuit d'affirmer que le "gnambros" est un producteur d'insécurité. Les statistiques calculées du test de Khi-deux d'indépendance de Bravais-Pearson indiquent au seuil de confiance de 95% pour 6, degré de liberté (6 ddl), une valeur calculée (Khi-cal = 21,41) nettement supérieure à la valeur seuil (Khi-seuil = 12,59). Il en est déduit qu'il existe un lien très significatif entre le "gnambros" et la production de l'insécurité dans le milieu du transport en commun privé ( $p=0,2$ ) %.

Les entretiens menés ont également confirmé cette relation statistique. En effet, les discours tenus par les "gnambros" ne nient pas l'implication de ces derniers dans les actes d'insécurité. Ils reconnaissent bien volontiers les actes d'insécurité mais se défendent en évoquant une légitimité, une nécessité d'agir. C'est ainsi que W. (agent "gnambros" à la gare) affirme que : « la vieille mère, si quelqu'un vient me taper premier ou m'insulter, moi yé pé pas m'arrêter pour le sassa<sup>1</sup> hein, yé dois montrer que yé suis garçon aussi hein! Tchêhê yêrê yêrê lé bin yé » ainsi que B. « souvent le gar même prend les clients et puis il veut fraya avec le tonje. Deh que tu l'attrapes c'est lui qui te tape premier. Ça là maman même si tu n'aimes pas palabre, faut le fata comme ça la prochaine fois, il va te respecter et te voir louper ». Au final, les données obtenues convergent toutes vers l'identification du "gnambros" comme auteur principal des actes d'insécurité observés dans le milieu du transport en commun privé.

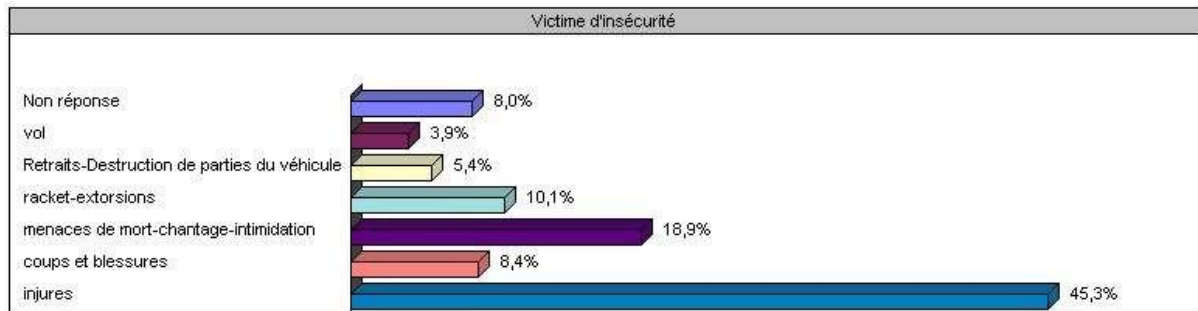
### 2.2.1. Victimes de l'insécurité

Les actes d'insécurité commis par les "gnambros" comportent des victimes qui se comptent parmi les usagers et les chauffeurs.

---

<sup>1</sup> Sassa est un argot nouchi qui veut dire regarder

Figure 1 : Diagramme à barre de répartition des victimes d'insécurité selon les usagers



Source : Ouraga A. Angèle, octobre 2023

La lecture des données précédentes indique que les injures restent à 73,3% les actes d'insécurité les plus vécus par les chauffeurs, les apprentis et les usagers. Ceux-ci ont déclaré également être à 30,7% être victimes de menaces de mort, de chantages et/ou d'intimidations. Les actes de racket-extorsions (16,3%), de coups et blessures (13,7%) constituent des actes d'insécurité vécus par les usagers. Enfin, les actes de retraits- destructions de parties du véhicule (8,7%) et de vols (6,3%) constituent des actes vécus par une minorité des usagers.

Après avoir décrit l'insécurité rencontrée dans le transport en commun à Abobo, il convient à présent d'analyser la distribution spatio-temporelle de l'insécurité dans le transport en commun à Abobo.

### 2.3. Distribution spatio-temporelle de l'insécurité

La distribution spatio-temporelle de l'insécurité dans le transport en commun à Abobo s'explique à travers la distribution spatiale et la distribution temporelle.

#### 2.3.1. Distribution spatiale de l'insécurité

Il a été recensé deux éléments essentiels permettant de comprendre la distribution spatiale de l'insécurité dans le transport en commun à Abobo. Dans ce sens, les témoins ont identifié d'abord les secteurs de la commune d'Abobo, puis les destinations de lignes de transport en commun où sont recensés régulièrement des actes d'insécurité.

##### 2.3.1.1. Localisation insécurité Abobo

Interrogés sur les secteurs de la commune d'Abobo qui enregistrent les actes d'insécurité dans le transport en commun, les usagers ont désigné les points suivants.



Tableau 4 : Répartition des localisations de l'insécurité dans la commune d'Abobo

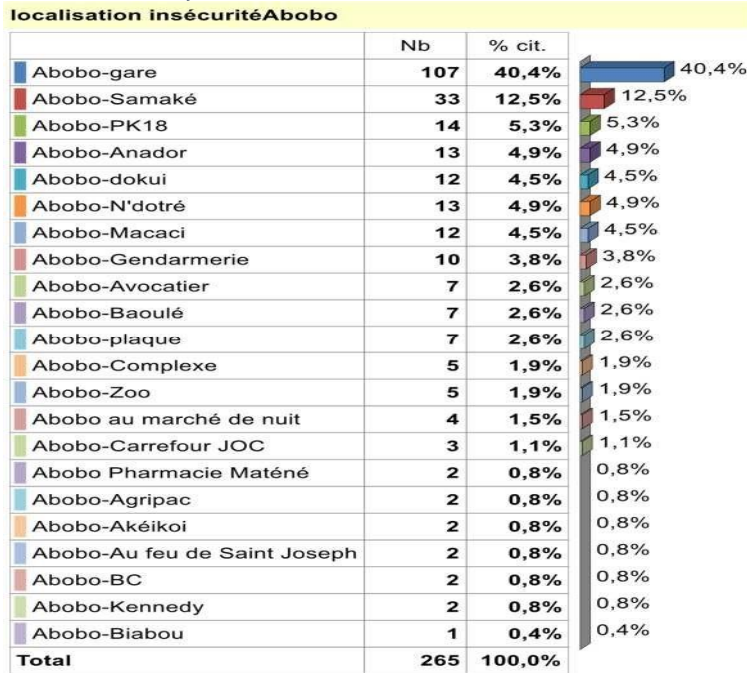
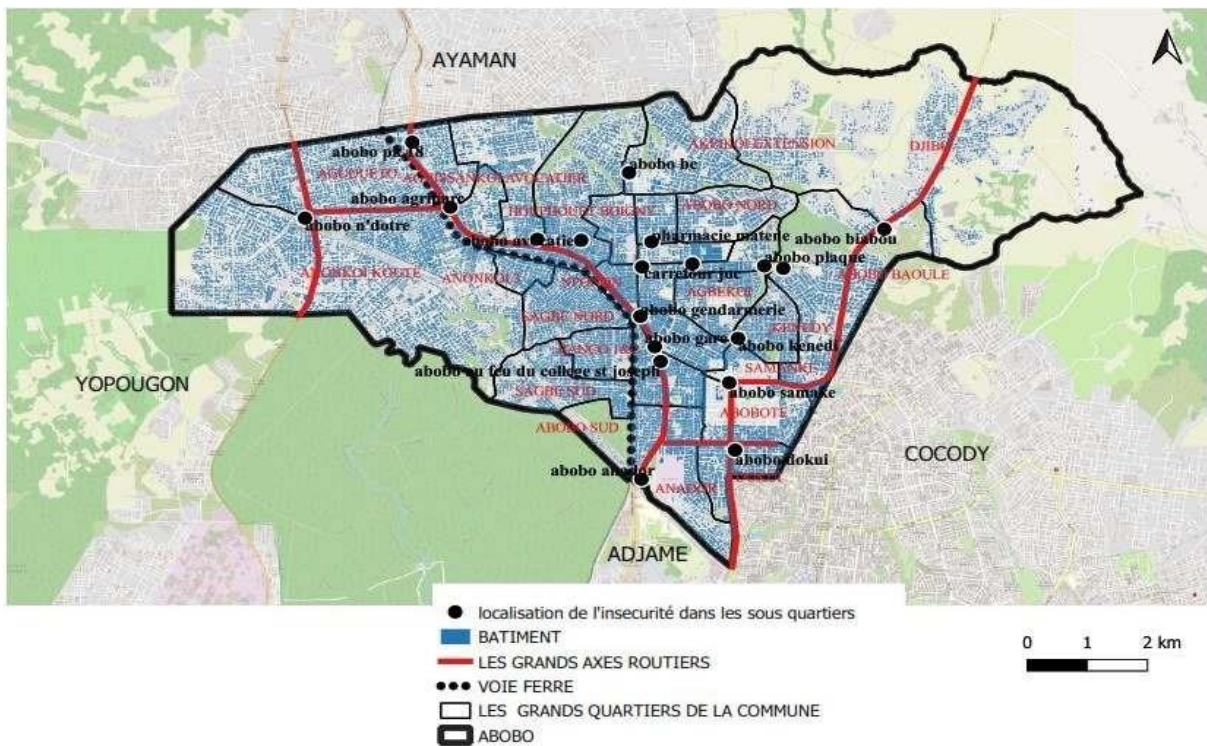


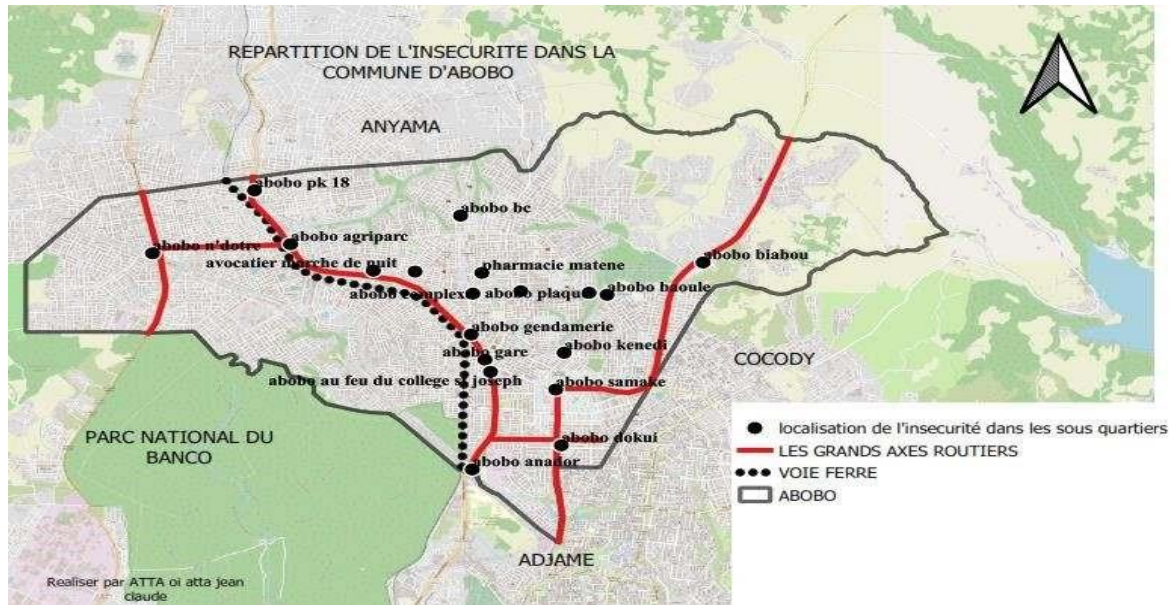
Figure 2 : cartographie de l'insécurité dans la Commune d'Abobo



Source : Ouraga A. Angèle, octobre 2023

Les grands axes routiers en rouge notamment les voix du zoo et de l'autoroute pour rallier la commune d'Abobo.

Figure 3 : Répartition de l'insécurité dans la commune d'Abobo



Source : Ouraga A. Angèle, octobre 2023

Le secteur d'« Abobo-Gare » constitue de loin le secteur le plus insécure de la commune d'Abobo avec plus de 40% des observations des usagers du transport en commun privé. En d'autres termes, quatre (04) sur dix (10) actes d'insécurité dans la commune d'Abobo concernent le secteur d'Abobo-gare. La dangerosité de cet espace est confirmée par les propos de Z.A. (officier de police) pour qui « *Abobo gare est pratiquement le point de convergence de tous les véhicules de transport en commun. La circulation des personnes est très dense dans cet espace, et parallèlement, les gares de transport y pullulent* ». Il en résulte une multitude d'actes délinquants posés par les principaux acteurs du transport en commun.

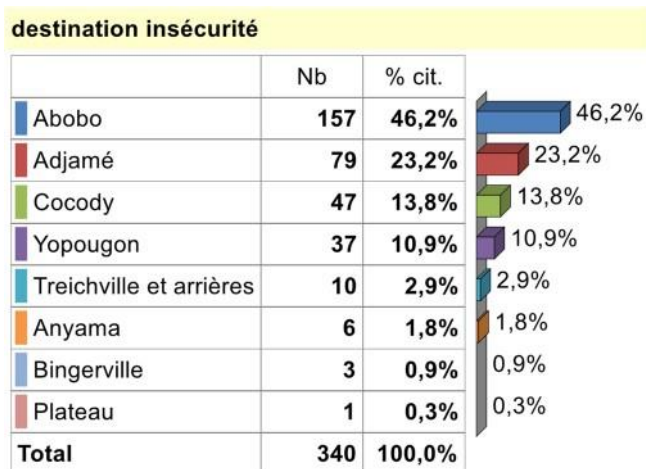
Le secteur d'« Abobo-Samaké » est le deuxième endroit évoqué par les usagers des transports en commun à Abobo à 12,5%. Enfin, des secteurs tels que PK18, Anador, Dokui, N'Dotré, Macaci et Gendarmerie sont également concernés par ces actes d'insécurité dans la commune d'Abobo.

### 2.3.1.2. Destination et insécurité

Les destinations des lignes de transport les plus criminogènes ont été identifiées par les usagers. À cet effet, leurs réponses ont été consignées dans le tableau et le graphique cidessous.



Tableau 5 : Répartition des destinations de l'insécurité en provenance de Abobo selon les usagers



La ligne intra-communale d'Abobo constitue, selon la très grande majorité des usagers (46.2%), la ligne sur laquelle sont enregistrés constamment des actes d'insécurité.

Figurent en deuxième position, les lignes menant à la commune d'Adjamé avec 23,2% des pourcentages d'observation.

Les lignes menant aux communes de Cocody (13,8%) et de Yopougon (10,9%) sont également indexées par les usagers. Enfin, la ligne de transport la moins indexée est celle menant au plateau (0,3%).

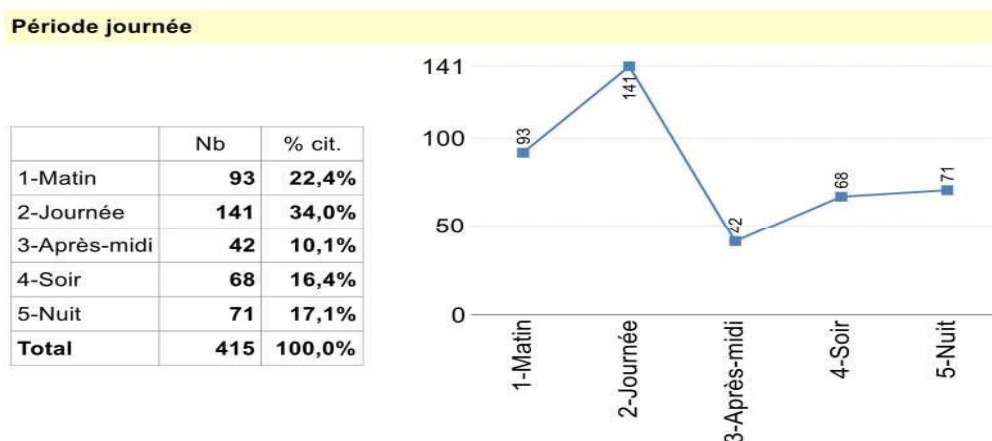
### 2.3.2. Distribution temporelle de l'insécurité

La distribution temporelle de l'insécurité s'est faite selon le moment d'abord, puis selon les circonstances.

#### 2.3.2.1. Distribution selon le moment

Les actes d'insécurité dans les transports en commun à Abobo ont été répartis selon le temps par les usagers. Sur la période d'un jour, ces derniers ont évoqué les moments ou périodes insécures.

Tableau 6 : Répartition des actes d'insécurité selon le moment par des usagers



Au regard des données, il est constaté que la journée constitue le moment le plus marqué par l'insécurité dans le transport en commun privé à Abobo. En réalité, 34% des usagers admettent que la journée est le moment durant lequel se manifestent le plus souvent, les actes d'insécurité dans le transport en commun à Abobo. Le matin constitue la deuxième période, la plus insécure de la journée avec près de 22,4% des observations des usagers. Les périodes du soir (16,4%) et de la nuit (17,1%) sont identifiées presque également comme les périodes les plus marquées par les actes d'insécurité, après la journée et le matin. Enfin, l'après-midi est la période du jour durant laquelle, se manifeste peu l'insécurité dans le transport en commun (10,1%).

### 2.3.2.2. Distribution selon les circonstances

Les actes d'insécurité dans les transports en commun à Abobo ont été répartis selon les événements par les usagers. Sur une année, ils ont évoqué les circonstances qui rassemblent plus d'actes d'insécurité.

Tableau 7 : Répartition des actes d'insécurité par les usagers selon les circonstances dans la commune

Autres circonstances		
	Nb	% cit.
Pendant les périodes de fête	30	49,2%
Aux heures de pointes	28	45,9%
Après les périodes de fêtes	1	1,6%
Lors des cérémonies de rejoissances(mariages,baptême, danse simpa)	1	1,6%
Lors des embouteillages	1	1,6%
<b>Total</b>	<b>61</b>	<b>100,0%</b>

La distribution des circonstances selon les client.e.s de gbakas interrogé.e.s, l'évènement ou encore les évènements qui occasionnent des actes d'insécurité sont premièrement pendant les périodes de fête avec 49,2%. Aussi, ceux-ci ont indiqué les heures de pointes à 45,9% comme deuxième circonstance déclenchant la commission d'actes d'insécurité sur les lignes et au sein des gares des gbakas à Abobo. Les après périodes de fête, les cérémonies de rejoissances notamment les mariages, les baptêmes, les danses simpa et les embouteillages sont identifiés au même niveau comme les circonstances alimentant les comportements insécures des "gnambros".

## 3. Discussion

### 3.1. Rappel des Résultats

Cette recherche a eu pour objectif de décrire les actes d'insécurité commis par des gnambrs selon le contexte spatio-temporel dans la commune d'Abobo. Les résultats relatifs à cet objectif ont permis de mettre en avant premièrement les formes d'insécurité, ensuite les acteurs de l'insécurité et la distribution spatio-temporelle de ces actes d'insécurité. Les résultats correspondants aux formes d'insécurité ont montré l'existence de formes d'insécurité recensée chez des gnambrs, des formes d'insécurité



recensées chez des témoins. De manière précise, la majorité des acteurs reconnaissent avoir été témoins d'injures. En outre, des actes de coups et blessures et des menaces de mort, chantages et intimidations ont été également mentionnés. Aussi, les actes de racket-extorsions, les retraits ou destructions de parties de véhicules et les vols. Enfin, des cas d'homicides ont été difficilement évoqués dans les échanges. Ces cas d'homicide ont été perpétrés lors de bagarres, d'affrontements entre « syndicats » rivaux ou de règlements de compte.

Quant à la distribution spatio-temporelle de l'insécurité dans le transport en commun à Abobo, elle se matérialise à travers la distribution spatiale et la distribution temporelle. De ce fait, relativement à la distribution spatiale, les témoins ont identifié d'abord les secteurs de la commune d'Abobo, puis les destinations de lignes de transport en commun où sont catalogués régulièrement des actes d'insécurité.

Par ordre décroissant, la zone d'« Abobo-Gare » constitue la zone la plus évoquée comme secteur le plus insécure de la commune d'Abobo. Ensuite, la zone d'« Abobo-Samaké » est le deuxième endroit souligné par les usagers des transports en commun à Abobo. Enfin, des zones de PK18, Anador, Dokui, N'Dotré, Macaci et Gendarmerie sont aussi citées comme zones d'insécurité dans la commune d'Abobo.

Concernant la distribution temporelle de l'insécurité, elle s'est articulée autour du moment d'abord, puis selon les circonstances.

Selon le moment, les actes d'insécurité dans le milieu du transport en commun à Abobo, ont été répartis selon le temps par les usagers. Ainsi, la journée est le moment durant lequel se manifestent le plus souvent, les actes d'insécurité dans le transport en commun à Abobo. Le matin constitue la deuxième période et les périodes du soir et de la nuit suivent. Selon les enquêtés, l'après-midi est la période du jour durant laquelle l'insécurité dans le transport en commun est peu manifestée.

Par ailleurs, pour ce qui est des circonstances, les clients de gbakas interrogés, ont mis l'accent sur des événements qui sont vecteurs d'actes d'insécurité. Premièrement, pendant les périodes de fête ensuite les heures de pointes. En outre, les après périodes de fête, les cérémonies de réjouissances telles que les mariages, les baptêmes, les danses simpas et les embouteillages sont admis comme alimentant les circonstances de commission d'actes d'insécurité sur les lignes et au sein des gares des gbakas à Abobo. Alors, de tout ce qui précède comme résultat, l'on peut affirmer l'existence de formes, d'acteurs victimes et de zones d'actes d'insécurité dans le milieu du transport en commun au sein des gares routières et lignes de gbakas, dans la commune d'Abobo. Également, la présence de ces zones et formes d'insécurité contribue à nourrir la psychose des populations vis-à-vis des gnambros et surtout vis-à-vis de la commune d'Abobo.

Le cadre de référence théorique de cette étude est la théorie de la rationalité de CUSSON. Elle peut être définie comme la « recherche du maximum de satisfaction et d'un minimum d'effort pour atteindre un objectif déterminé ». L'approche du choix rationnel a pour objet d'étude les processus décisionnels du délinquant lors de la perpétration d'un crime. Le délinquant est vu comme un être qui possède sa propre rationalité et qui est capable de choix (Cusson, 1994). Ainsi, lorsqu'un criminel motivé prend la décision de passer à l'acte, il procède à une analyse de la cible et ce, quant à sa valeur, à sa proximité et à sa vulnérabilité. Boudon (2015), montre que la conception utilitariste de la rationalité défendue par Becker est très souvent mise en œuvre dans l'analyse sociologique. Selon cette conception, une action est dite rationnelle dès lors qu'elle comporte des effets que l'acteur perçoit comme lui étant « utiles ». La théorie de la rationalité de CUSSON relève que le délinquant effectue un choix, un calcul rationnel de son acte avant de s'engager dans la délinquance. Ainsi, le fait pour le "gnambros" d'adopter des actes violents, dont il se sert délibérément pour extorquer, brimer les chauffeurs et apprentis, donc produire des actes d'insécurité a été analysé. L'insécurité produite par le fait des agissements du "gnambros" résulte donc de sa volonté manifeste de faire preuve de violence. C'est donc de manière consciente que le "gnambros" fait usage des actions délinquantes donc l'insécurité est utile pour le "gnambros" du moment où elle lui procure du profit. Cette théorie permet de dégager le comportement du gnambros à être acteurs d'actes d'insécurité quand, comme sur qui il le veut dans le milieu du transport en commun privé. Le choix rationnel est un critère de passage à l'acte.

### ***3.2. Comparaison de Résultats avec ceux des travaux antérieurs***

Pour cette étude, les "gnambros" renvoient aux auteurs d'actes d'insécurité selon les espaces et en fonction des événements. Les différents crimes dont ils sont auteurs évoluent des injures au sein des gares routières de gbakas jusqu'aux homicides perpétrés lors des affrontements entre différents groupes rivaux tels que les syndicats. Dans ce sens, cette étude s'accorde avec les travaux de ... (affrontements de gangs rivaux). Cette étude concorde avec celle de Crizoa (2013), qui dénonce ... les « Gnambôrôs » qui provoquent souvent des bagarres, des affrontements sanglants, des actes de violences au sein des gares routières des Gbakas. Aussi, la manne financière qui circule dans le milieu est également une cause importante d'actes d'insécurité. Pour Koudou (2009), certains lieux se caractérisent par des activités économiques particulières et offrent ainsi des occasions de commettre des délits. La distribution des actes d'insécurité des gnambros selon le contexte spatiotemporel en milieu du transport en commun privé dans la commune d'abobo (abidjan : côte d'ivoire) est une réalité.

Les résultats de cette étude ont des similitudes avec les résultats de travaux antérieurs. Ces travaux attestent que des formes d'insécurité recensées sont fonction des zones les





plus fréquentées telles que Abobo gare. Également, ces actes d'insécurité sont commis à tout moment et surtout les circonstances de ces actes sont relatives aux événements qui ont lieux dans les environs des gares routières, lignes de gbakas et point de chargement de gbakas. Ces résultats obtenus peuvent donc être validés et faire l'objet d'une généralisation conformément aux limites méthodologiques qui caractérisent cette étude.

## Conclusion

Cette étude traite de la description des actes d'insécurité circulant au sein des gares et des lignes des gbakas, qui sont commis par des individus avec plusieurs appellations mais le plus communément appelés "gnambros". Ladite description s'articule autour de plusieurs facteurs relatifs entre autres aux altercations entre les acteurs du transport dans le milieu du transport en commun privé. De ce fait, différents endroits ont été mentionnés comme étant des « points chauds » dans la commune d'Abobo. Ces points chauds sont des espaces d'exercice des gnambros. Ils seraient par ailleurs, les responsables qui alimentent ces endroits par des actes d'insécurité. Outre les rôles divers qui leurs sont attribués tels que chercher les passagers/ères, faciliter la monnaie, faire patienter la clientèle, aller chercher des véhicules, fixer les montants du transport, encaisser les "chargements", les gnambros sont également en charge d'assurer la sécurité des acteurs/trices qui fréquentent les gares routières entre autres les chauffeurs, les apprentis, les usagers/ères et même les commerçantes. Cependant, ces gnambros sont au centre de l'action et cités comme les principaux acteurs de violence et d'insécurité dans le milieu du transport en commun détenu par les privés. Quels sont les sites identifiés par les enquêtés.e.s comme étant des endroits insécures dans la commune d'Abobo ? Dans l'optique d'apporter des éléments de réponse à cette interrogation, le présent article se propose en termes d'objectifs de décrire les actes d'insécurité des gnambros selon le contexte spatio-temporel. Les principaux résultats obtenus mettent l'accent sur les formes d'insécurité, ensuite les acteurs de l'insécurité également la distribution spatiale et la distribution temporelle des actes d'insécurité des gnambros dans le milieu du transport en commun privé. Pour les résultats relatifs aux formes d'insécurité, la majorité des acteurs reconnaissent avoir été témoins d'injures, des actes de coups et blessures et des menaces de mort, chantages et intimidations, des actes de racket- extorsions, des retraits ou destructions de parties de véhicules et des vols. Enfin, des cas d'homicide perpétrés lors de bagarres, d'affrontements entre « syndicats » rivaux ou de règlements de compte. Quant à la distribution spatio-temporelle de l'insécurité dans le transport en commun à Abobo, elle se matérialise à travers la distribution spatiale et la distribution temporelle. Relativement à la distribution spatiale, les témoins ont identifié d'abord les secteurs de la commune d'Abobo, puis les destinations de lignes de transport en commun où sont catalogués régulièrement des actes d'insécurité. Par

ailleurs, la distribution temporelle de l'insécurité, s'est articulée autour du moment d'abord et des circonstances.

Concernant les recommandations pour les perspectives de recherche, cette étude s'est penchée sur la description des actes d'insécurité selon le contexte spatio-temporelle dans la commune d'Abobo. Selon Cuntty et al. (2007), la cartographie de la délinquance est un outil d'aide à la décision. Toutefois, elle ne donne pas les positions exactes des zones criminogènes sur la carte. Alors, dans des études ultérieures, l'utilisation de GPS pourrait être associée afin de donner les positions exactes des lieux mentionnés par les enquêtés.e.s comme étant des endroits criminogènes. Ainsi, il sera souhaitable de procéder à un géocodage pour mieux placer les actes d'insécurité de manière précise dans les zones concernées avec les numéros de rues, par exemple, telles que les données des applications Map ou encore Yango.



### Références bibliographiques

- Apa News, (2019), Accidents en Côte d'Ivoire : 156 morts au 1er trimestre 2019 (pompiers).
- CRDI (2021), Centre de Recherches pour le Développement International Résultat de Recherche. Leur resocialisation à la violence s'effectue alors dans les gares routières et les fumoirs.
- Cunty C., Fussy F. et Perez P. (2023), « Géocriminologie, quand la cartographie permet aux géographes d'investir la criminologie », *Cybergeog: European Journal of Geography* [En ligne], Cartographie, Imagerie, SIG, document 378, mis en ligne le 08 juin 2007, consulté le 23 novembre 2023.
- Cusson M. (1998), *Criminologie Actuelle*. Paris : Les Presses universitaires de France, 1ère édition, 1998, 254 pp. Collection Sociologies.
- Cusson M. (1984), le contrôle social du crime. *Compte-rendu Didier Lapeyronnie* *Revue française de sociologie* Année 1984 25-4 pp. 691-695
- Durkheim E. (1893), *De la division du travail social*, huitième édition, Presses Universitaires de France.
- Interpeace et INDIGO CI (2015), *Exister par le gbonhi Engagement des adolescents et jeunes dits 'microbes' dans la violence à Abobo (Abidjan, Côte d'Ivoire) Février 2017*. [Interpeace---Exister-par-le-Gbonhi---Rapport-2017.pdf](#)
- Koné, A., (2021), Dossier de Presse. Ministère des Transports de Côte d'Ivoire, *Système de Transport Intelligent, Stop à l'Incivisme sur la route*.
- Koudou O. (2009), *Insécurité Urbaine, analyse Criminologique et Prévention situationnelle*. *Rivista di Criminologia, Vittimologia e Sicurezza*, Vol 111, n°2, 68-79, P68, P69.
- Leroy A. (2021), *Violences de genre et résistances*, Alternatives Sud, Éditions Syllepse
- Ouraga A. (2022), *l'insécurité liée à l'action des gnambrôs dans le milieu du transport en commun privé, cas de la commune d'Abobo, Abidjan, Côte d'Ivoire*.
- Recensement Général de la Population et de l'Habitat (RGPH 2021).
- Sangare M. (2018), *Journal d'Abidjan* 10 Janvier 2018.
- Tanou M. (2015), *Prenant la défense d'un vendeur ambulant : Un « gnambrô » tabasse un policier en pleine gare et déchire sa tenue*, Publié le 25/03/2015 à 00 :45
- Tapily, O. (2017), *échange avec les médias concernant les 8è jeux de la Francophonie déroulés à Abidjan du 21 au 30 juillet dernier. Près de 5000 accidents de la circulation ont été enregistrés en Côte d'Ivoire au premier semestre 2017, rapportait mi-juillet dernier, le lieutenant Oumar Tapily du bureau des opérations du GSPM*.
- URL : <http://journals.openedition.org/cybergeog/7058> ;  
DOI : <https://doi.org/10.4000/cybergeog.7058>
- Géocriminologie, quand la cartographie permet aux géographes d'investir la criminologie (openedition.org)*

Geoconfluences (2004), Ecole des Ponts, Paris Tech, Master Transport et Développement Durable, 2004. [Geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/milieu-geographique](http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/milieu-geographique).

<https://www.institut-numerique.org/ii-facteurs-explicatifs-et-consequences-53119a9d5f40a>

[criminalite-et-violence-en-cote-divoire-fr.pdf](http://www.institut-numerique.org/ii-facteurs-explicatifs-et-consequences-53119a9d5f40a) (idrc-crدي.ca)

Les facteurs criminogènes ou les causes du phénomène criminel – Cabinet ACI

<https://www.institut-numerique.org/ii-facteurs-explicatifs-et-consequences-53119a9d5f40a>

<http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/delinquance-et-criminalite-en-geographie>

[criminalite-et-violence-en-cote-divoire-fr.pdf](http://www.institut-numerique.org/ii-facteurs-explicatifs-et-consequences-53119a9d5f40a) (idrc-crدي.ca)

<https://www.institut-numerique.org/ii-facteurs-explicatifs-et-consequences-53119a9d5f40a>