

LES GNAMBRO DANS LA GOUVERNANCE DU TRANSPORT ROUTIER EN CÔTE D'IVOIRE : UN MAILLON DE LA CHAÎNE DE RÉGULATION ? (1991- 2010)

GUEU Paul

Enseignant-chercheur, Université Alassane Ouattara, Bouaké

Email : mao2009@yahoo.fr

DJOKOURI Loroux Serge Pacome Junior

Université Alassane Ouattara, Bouaké

Djokouriloroux@gmail.com

Résumé

Cet article interroge l'avènement du phénomène « Gnambro » dans la régulation du transport routier en Côte d'Ivoire entre 1991 et 2010. Né de la rupture de l'unité syndicale consécutive au retour au multipartisme et à la prolifération incontrôlée des syndicats de transporteurs, ce groupe de jeunes désœuvrés s'impose progressivement, par la contrainte physique, comme un acteur de fait de la régulation dans les gares routières et aux carrefours. En croisant sources orales et sources imprimées, l'étude montre que les Gnambro se déploient dans l'espace laissé vacant par la démission conjointe des syndicats légaux et de l'État, sans pour autant constituer un maillon reconnu du mécanisme de régulation. Elle éclaire ainsi, à partir d'un cas sectoriel, les modalités par lesquelles une jeunesse urbaine en déficit d'insertion investit un vide autoritaire pour s'ériger en autorité parallèle.

Mots-clés : *Gnambro ; transport routier ; syndicalisme ; gouvernance ; vide autoritaire*

Abstract

This article examines the emergence of the "Gnambro" phenomenon in the regulation of road transport in Côte d'Ivoire between 1991 and 2010. Born from the collapse of trade union unity following the return to multiparty politics and the uncontrolled proliferation of transporters' unions, this group of unemployed young men gradually imposed itself, through physical coercion, as a de facto regulatory actor in bus stations and at crossroads. Drawing on oral and written sources, the study shows that the Gnambro occupy the space left vacant by the joint abdication of legal unions and the state, without thereby becoming a recognised link in the regulatory mechanism. Through this sectoral case study, it sheds light on how urban youth excluded from formal employment channels seize an authority vacuum to establish themselves as a parallel authority.

Keywords: *Gnambro; road transport; trade unionism; governance; authority vacuum*

Introduction

Les « Gnambro », vocabulaire argotique ivoirien dérivé de la langue malinké signifie « *mes mains* », est utilisé pour désigner un envoyé ou un mandataire. C'est un terme régulièrement utilisé dans le paysage du transport routier en Côte d'Ivoire pour désigner une bande de jeunes travaillant dans le transport routier comme acteur de régulation dans les gares routières et les carrefours. Sauf qu'au regard des normes qui gouvernent ce milieu professionnel, ils n'ont pas ce statut puisqu'ils opèrent totalement dans l'informel. Leur particularité dans le milieu du transport routier, c'est qu'ils s'attribuent le droit de percevoir de force des contributions financières sur chaque départ effectué à partir des points qu'ils contrôlent.

Cette spécificité qui peint leurs activités comme du para-syndicalisme (J-P. DAUBOIS, 2017/P. BOUDREAU et R. SARRASIN, 2018) teinté d'anarchisme (P. LAUBIER, 1968/J-L. BRAU, 1978) dans la régulation du transport routier en Côte d'Ivoire suscite des interrogations.

Comment les Gnambro émergent-ils dans la régulation du transport routier en Côte d'Ivoire ? Pourquoi leur avènement est-il facteur de production des violences dans ce milieu professionnel ? Sont-ils un maillon ou un grain de sable dans le mécanisme de régulation du transport routier en Côte d'Ivoire ? Leur apparition symbolise-t-il la démission de l'Etat et des syndicats dans ce système d'encadrement ?

Deux hypothèses nous semblent nécessaires à vérifier pour la réponse appropriée à ce questionnement. L'avènement des Gnambro dans le transport routier est consécutive à la rupture de l'unité syndicale dans ce milieu avec la prolifération incontrôlée des syndicats après la libéralisation survenue en 1990. Les Gnambro constituent un révélateur et même un amplificateur dans un contexte de régulation étatique défaillant depuis le retour au multipartisme.

L'intérêt de cette étude est double. Elle vise dans un premier temps à prospecter un phénomène social d'envergure qui tend à phagocytter le rôle de l'Etat et des organisations syndicales des transporteurs dans le contrôle du fonctionnement de la machine du transport en Côte d'Ivoire. Il s'agit également de participer à la réflexion sur la mobilisation de la jeunesse déscolarisée dans un contexte de crise de l'emploi en montrant comment elle fait de l'informel un refuge.

Pour atteindre ces objectifs une approche méthodologique combinant l'exploitation des sources orales et imprimées s'impose. Des entretiens directifs et semi-directifs réalisés auprès des transporteurs, des leaders syndicaux dans le transport, quelques Gnambro, le haut conseil des transporteurs et l'administration publique sont nos pistes pour pénétrer ce phénomène. Ces témoignages croisés aux sources écrites sur le sujet permettent de cerner à grand trait le phénomène de Gnambros dans le transport routier en Côte d'Ivoire.

Notre analyse s'articule autour de trois axes : le premier dresse le tableau du paysage professionnel du transport en Côte d'Ivoire à l'entame de la décennie 1990-2000 ; la seconde présente la recomposition de ce paysage et l'avènement des Gnambro et enfin la dernière présente les Gnambro comme supplétifs dans la régulation du transport de 1990 à 2013.

1- Rupture de l'unité syndicale dans le transport routier dès le retour au multipartisme

Le retour au multipartisme entraîne un pluralisme syndical incontrôlé dans le transport routier aux conséquences multiples. Ce chapitre se propose d'analyser l'impact de l'unité syndicale et sa rupture sur le transport routier en Côte d'Ivoire.

1-1- L'unité syndicale sous le parti unique, ciment de la régulation du transport routier

L'unité syndicale fut longtemps le socle du syndicalisme dans le transport routier en Côte d'Ivoire. Pratiquée déjà sous la colonisation dans ce secteur d'activité, elle épouse l'orientation sociale imprimée par le PDCI-RDA aux organisations syndicales sous le parti unique. C'est pourquoi, elle est pratiquée avec rigueur malgré quelques entraves de 1960 à 1990. Mais qu'est-ce que l'unité syndicale et comme est-elle facteur de consolidation de la régulation du transport routier sous le parti unique ? La locution unité syndicale peut avoir deux acceptions. Elle peut faire référence à un mouvement syndical unifié, c'est-à-dire un syndicat unique qui regroupe tous les travailleurs d'une entreprise malgré leurs diverses tendances. Elle désigne également un mouvement syndical pluriel, c'est-à-dire différents syndicats dans un ou divers corps professionnels mais unis dans l'action (G. DION, 1986 :499). C'est sous sa première forme que l'unité syndicale est pratiquée sous le parti unique en Côte d'Ivoire

pour demeurer en adéquation avec l'orientation sociale du PDCI-RDA de 1960 à 1990¹.

Ainsi, le syndicat National des Transporteurs des personnes et des marchandises de Côte d'Ivoire regroupa tous les transporteurs routiers de Côte d'Ivoire de 1960 à 1990. Ce syndicat dirigé par quatre différents leaders au cours des trente ans de parti unique (P. Gueu, 2026 :6) a été le principal instrument utilisé par les transporteurs et l'État pour réguler efficacement le fonctionnement de ce secteur d'activité. Le premier secrétaire général a favorisé l'organisation rationnelle du transport routier en la structurant et la modernisant. Son premier successeur impulsa le transport urbain à Abidjan en renforçant les taxis compteurs. Il fut également à l'origine de l'émergence du réseau de transport urbain plus professionnel. Homme politique, il influença énormément la vie syndicale des transporteurs routiers entre 1975 et 1980 (Courrier de Coulibaly Ladji, secrétaire adjoint de l'UGTCI chargé du transport).

Avec le troisième secrétaire général du SYNTMVCI, s'instaura le bannissement de toute concurrence déloyale, ce qui améliora les conditions de travail des chauffeurs. Il suscita la véritable régulation du secteur des transports en obtenant de l'État la réglementation du contrôle routier par les forces de l'ordre. Grâce à son engagement, l'État produisit des textes qui permirent de réguler sainement le transport routier en Côte d'Ivoire (P, Gueu, 2026 :9). Il généra aussi des textes qui fédérèrent les propriétaires de véhicules et leurs chauffeurs dans une même organisation.

Le successeur de Yaya Fofana adhéra au principe de loyauté dans la concurrence, de sorte qu'il attribua des destinations fixes à chaque compagnie de transport.

Comme vue, l'unité syndicale permit à la fois au syndicat des transporteurs routiers de Côte d'Ivoire de bien gérer le fonctionnement du secteur du transport sous le parti unique. Cependant cette unité ne s'est pas opérée sans faille.

1-2- Les faiblesses de l'unité syndicale sous la férule du monopartisme dans le transport routier

Si l'unité syndicale au sein du syndicalisme dans le transport routier en Côte d'Ivoire date de l'avènement de ce mouvement dans ce secteur d'activité, son maintien sous le parti unique ne fut pas aisé. Les facteurs

¹ Confère aux actes du 3^{ème} congrès du PDCI-RDA de septembre 1959.

de l'usure de l'unité syndicale au sein de ce corps professionnel sont à la fois d'ordre économique et politique.

L'explosion de l'activité du transport routier postcoloniale en Côte d'Ivoire ne pouvait que rompre les amarres de l'unité syndicale. En effet, alors que le transport routier n'était que l'affaire de quelques citoyens ou étrangers nantis sous la colonisation, l'activité prolifère avec l'implication massive de plusieurs opérateurs attirés par le gain financier que génère l'exploitation de ce secteur d'activité. Le libéralisme économique que le pouvoir politique adopte comme doctrine économique permet l'implication massive de tous dans divers domaines d'activités dont le transport routier. L'attrait du gain financier qui mobilise tous ces opérateurs est certes le levier principal de la prolifération du transport routier en Côte d'Ivoire en moins de deux décennies d'indépendance mais il est aussi le levain de la rude concurrence qui s'instaure dans ce secteur d'activité. La lutte pour les intérêts partisans finit par aiguïser l'aspiration chez chaque acteur au pluralisme qui garantirait lesdits intérêts. La croissance du nombre de transporteurs routiers additionnée à la lutte acharnée pour la préservation des intérêts personnels sont des facteurs de lésion de l'unité syndicale au sein de ce secteur d'activité.

L'unité syndicale sous le parti unique en Côte d'Ivoire se résume à l'unicité syndicale par corporation. Obtenue au forceps suite aux injonctions du troisième congrès du PDCI-RDA de septembre 1959², cette unité est vécue à contre-cœur dans plusieurs organisations syndicales. Dans le transport routier, l'unité est bousculée par des associations et coopératives comme celle de Yaya Fofana ce qui obligea Kassoum Coulibaly à lui céder la direction du syndicat des transporteurs routiers de Côte d'Ivoire en 1985 pour rester conforme aux directives du parti unique.

1-3- Le multipartisme, exutoire des contradictions dans le syndicalisme dans le transport routier

Le retour au multipartisme survient en Côte d'Ivoire dès l'entame du second trimestre de l'année 1990. Son avènement est consécutif à des tensions sociales exacerbées par la paupérisation généralisée provoquée par la crise économique qui asphyxie le pays depuis 1980. Les tensions sociales ont plusieurs facteurs au nombre desquels figure

² Archives du PDCI-RDA, les résolutions du 3^{ème} congrès du PDCI-RDA, septembre 1959, orientation sociale du parti.

l'embrigadement du mouvement syndical et ses contradictions sous le parti unique.

En effet, la vie syndicale exercée sous la fêrule du monolithisme politique avait engendré de profondes frictions au sein de plusieurs organisations syndicales dont celui des transporteurs routiers. Les syndicats intégrés au système politique accompagnaient beaucoup plus les politiques gouvernementales que ne défendait les travailleurs contre les abus et autres dérives de l'État. Dans le transport routier, les dirigeants syndicaux étant toujours favorables au dialogue avec le pouvoir, l'épineuse question des contrôles routiers et le racket qui s'en suit, n'ont jamais fait véritablement objet de contestation véritable des transporteurs. Face à cette soumission aveugle, des militants ont revendiqué sans succès le syndicalisme de lutte et d'autonomie. Le retour au multipartisme et le printemps des libertés survenus, cette opposition latente entretenue par les divergences d'idéologie jusqu'alors va provoquer une reconfiguration du syndicalisme dans le secteur du transport routier.

L'autre contradiction qui trouve le multipartisme comme exutoire est la proximité avec le pouvoir politique qui s'imposait comme critère fondamental du choix du dirigeant syndical. Celui-ci étant la clé de voute³ du mouvement sous le parti unique, son choix devait respecter les critères comme l'esprit de combativité et l'ouverture à la démocratie pour faciliter les conquêtes sociales et favoriser la possibilité d'alternance à la tête de l'organisation. Le secteur du transport routier confronté au quotidien aux problèmes liés au coût exorbitant et évolutif du carburant, aux multiples documents administratifs à obtenir dans différents services avant l'exercice de l'activité ainsi que les divers traquenards provoqués par les forces de l'ordre sur les routes devrait avoir des dirigeants intègres, déterminés et résilients.

Par ailleurs, les conflits autour de la gestion financière sont une autre contradiction que le retour au multipartisme va révéler. La régulation du transport routier par les syndicats génère d'énormes ressources financières que les dirigeants sous le parti unique utilisaient à leur profit ou tout au plus au profit de leurs affidés. Cette gestion opaque longtemps décriée mais poursuivie des décennies durant est l'un des facteurs de la rupture de l'unité syndicale dans le transport routier en Côte d'Ivoire en 1990. Les recettes perçues sur chaque chargement dans les gares et autres

³ Il était le porte-parole du syndicat, son administrateur principal ainsi que l'interface entre son organisation et l'administration publique ou privée et les autres syndicats.

points de ramassage ou de contrôle sont de véritables mannes financières dont la gestion devrait être contrôlée par des structures appropriées. Comme on peut le voir, le transport routier était englué dans multiples contradictions sous le parti unique mais que les tentacules du système couvraient. Ce sont ces faiblesses que le multipartisme va exhumer pour servir de levain aux laudateurs du pluralisme.

2- Le pluralisme syndical incontrôlé et l'avènement des Gnambro

Le pluralisme syndical à outrance qu'engendre le multipartisme en 1990 a entre autres conséquences l'apparition d'acteurs nouveaux aux vertus peu recommandées dans le secteur du transport routier en Côte d'Ivoire : les gnambro.

2-1- La multiplication des syndicats des transporteurs routiers à partir de 1991.

La liberté d'association qu'induit le retour au multipartisme est le véritable terreau du pluralisme syndical excessif dans le transport routier en Côte d'Ivoire. Entre 1991 et 2000, le paysage syndical dominée historiquement par le SNTMVCI s'est fragmenté pour aboutir à une prolifération anarchique de syndicats. Selon l'estimation des pouvoirs publics, on dénombre sur cette période plus de 300 organisations syndicales de transporteurs routiers en Côte d'Ivoire. Ces chiffres sont confirmés par certains acteurs syndicaux dans le secteur du transport routier.⁴

Cette expansion chaotique des organisations syndicales dans le transport routier est un processus qui a à la fois plusieurs raisons et étapes. Elle s'enclenche en 1991 suite à l'élection contestée au congrès annuel du SNTMVCI qui provoque la sortie de ce mouvement plusieurs transporteurs qui créent le Syndicat des Transporteurs Terrestres de Côte d'Ivoire (STTCI). La scission opérée fut un véritable canevas pour multiplier la création des syndicats dans le milieu professionnel du transport. La contestation de l'hégémonie de certains leaders exprimée par leur refus d'alternance à la tête d'une organisation appartenant à plusieurs acteurs des décennies durant est une sorte d'ouverture de la boîte à pandore.

⁴ C'est le cas des témoignages de Diallo Zagna et de Soumaïla Bakayoko, responsables syndicaux à Bouaké et Abidjan.

Si plusieurs raisons justifient cet attrait pour ce pluralisme sans limite (P. Gueu, 2016 :119), celle relative à la recherche effrénée du gain économique semble essentielle à mettre en relief dans cette étude. La création de multiples syndicats dans le transport routier en Côte d'Ivoire vise à en faire des instruments de contrôle du flux financier que draine ce milieu. Comme nous l'avons montré dans les lignes précédentes, chaque syndicat dans le transport routier émet des tickets payants dans les gares routières, installe des hommes sur les voies routières pour percevoir des cotisations sans compter les droits d'usage qu'il exige lorsqu'il crée une ligne de transport urbain ou interurbain. Si les leaders syndicaux sont généralement avares sur leurs gains financiers dans ce trafic, il ne fait l'ombre d'aucun doute que l'activité syndicale génère des revenus colossaux à ces organisations. D'où la propension naturelle chez plusieurs à fonder des syndicats. Pour s'en convaincre, écoutons le témoignage de Soumahoro Yacouba dit Yacou le Cyborg, fondateur de la compagnie de transport Soumahoro Transport (ST) et président de son syndicat :

« (...) Mon frère, on ne peut pas avoir un syndicat unique dans le transport routier dans ce pays. Les mêmes veulent toujours être à la tête pour bouffer l'argent que nous cotisons tous et nous autres nous allons être de simples spectateurs. Je ne peux pas accepter cela, c'est pourquoi, j'ai mon syndicat et mes hommes sur le terrain (...) »⁵

Comme ce témoignage l'indique, de 1992 à 2000, on assiste à une sorte de concurrence dans la création de syndicat dans le transport routier.

À partir de 2000, on assiste à une autre étape dans l'avènement anarchique des syndicats de transporteurs routiers. Face à la crise politique que la contestation électorale de 2000 engendre et que le coup d'État manqué de 2002 amplifie, les syndicats de paille des partis politiques voient le jour. Il s'agit d'organisation au service de chapelles politiques pour porter sur la scène sociale la lutte pour le pouvoir d'État par des grèves intempestives et violentes. Ce nouveau tableau de la vie syndicale dans le transport routier finit par exacerber les tensions dans ce paysage professionnel à profusion.

⁵ Entretien avec Soumahoro Yacouba, fondateur de la compagnie de transport ST à son cabinet à Abidjan-Adjamé le jeudi 13 février 2025 de 14h à 14h35. Connu dans le milieu du transport comme un féroce loubard, il est surnommé Yacou le Cyborg.

2-2- Exacerbation des rivalités internes et inter-syndicats des transporteurs

À partir de 1993, la vie syndicale dans le transport routier en Côte d'Ivoire commence à polariser l'attention tant elle est facteur de trouble à l'ordre public. La prolifération des organisations syndicales dans ce secteur d'activité, considérée par ses acteurs comme la vive expression de la liberté d'association retrouvée finit par dégénérer en un véritable champ de bataille. Ces syndicats nés suite à des raisons économiques ou de leaderships vont s'affronter à la fois tant au plan interne qu'externe.

Les rivalités internes, expression du manque de cohésion au sein de ces organisations naissent des ambitions démesurées des uns et des autres, du manque de tolérance aggravé par l'analphabétisme chronique de plusieurs acteurs et la cupidité excessive. En effet, plusieurs syndicats sont affectés par un manque de cohésion interne totale, perturbant ainsi leur fonctionnement. La dissidence que provoque ce manque de cohésion entraîne le bicéphalisme ou la scission au sein des syndicats. C'est l'exemple du Syndicat National des Transporteurs Terrestres de Côte d'Ivoire (SNTTCI) où malgré son élection normale car statutaire Soumaïla Fofana est confronté à une fronde orchestrée par des dissidents conduits par Adama Traoré son prédécesseur à la tête de ce syndicat⁶. Ce bicéphalisme est orchestré pour question de leadership et de cupidité. Pour bien cerner cette logique, écoutons ce qu'en dit Soumaïla Bakayoko :

(...) La défaite subie par Adama Traoré est vécue comme un véritable naufrage, vu le gain financier qu'il brassait à la tête de cette organisation. Quand il imagine qu'il ne jouissait d'immenses fortunes générées par le syndicat, perde une manne financière aussi énorme ne pouvait susciter que de profondes rancœurs chez lui. (...) Cette attitude est l'expression certaine d'une forte cupidité, surtout qu'au cours de ses mandats, il ne partageait pas (...) ⁷.

⁶ Témoignage de Soumaïla Bakayoko, anciennement attaché de presse à la direction du Syndicat National des transporteurs terrestres de Côte d'Ivoire piloté par Soumaïla Fofana.

⁷ Entretien avec Soumaïla Bakayoko, administrateur public, hier chargé de presse au SNTTCI sous la direction de Soumaïla Fofana en 2024 à Abidjan-Yopougon.

Ce témoignage atteste que la cupidité reste le principal catalyseur des tensions internes au sein des syndicats dans le milieu du transport.

Quant aux rivalités entre les syndicats, elles se manifestent par des luttes très âpres pour le contrôle des gares et points de stationnement et de ramassage des usagers, le porte-parolat auprès de l'administration publique et la perception des diverses taxes engrangées auprès des transporteurs. L'exemple du contrôle de la gare Yaya Fofana et ses multiples affrontements entre syndicat à Abidjan-Koumassi illustre bien cette assertion. La violence que ces rivalités provoquent témoignant que le milieu du transport routier en Côte d'Ivoire commençait à s'apparenter à une véritable jungle où seule la force physique a droit de cité invita une nouvelle race d'acteurs abonnés à la violence : les Gnambro.

2-3- L'avènement des Gnambro dans le transport routier

Au commencement, on les appelait les "Coxers", c'est-à-dire des jeunes désœuvrés qui aidaient les compagnies de transport à charger leurs véhicules rapidement pour effectuer le transport interurbain compte tenu de la forte concurrence dans le milieu. Ce service se rendait moyennant une contribution financière au prorata du nombre d'usagers qu'ils apportaient. Par chargement le "Coxers" pouvait obtenir de 500 frs, 3000 frs ou 4000 frs selon son efficacité. Petit à petit, ce phénomène atteint le transport urbain où la densité du parc automobile ravivait chaque jour une rivalité déloyale. Les taxis-compteurs, Wôrô-Wôrô, taxis urbains qui n'exercent que dans le périmètre d'un quartier spécifique et les Gbaka, mini-bus de ramassage qui desservent les quartiers périphériques recourent tous aux "Coxers" devenus d'excellents rabatteurs de la clientèle. Ce phénomène toléré par les syndicats et les institutions de l'État chargés de la régulation du transport routier pendant plus d'une décennie bascule vers un mouvement totalement incontrôlé de racket organisé et violent aux alentours des années 2000. Ce phénomène que la crise militaro-politique qui éclate en 2002 finit par exacerber se mue en milice au compte de certains syndicats ou en une sorte de para-syndicat pour contrôler le transport routier en imposant des taxes abusives sur les chargements dans les gares et les points de ramassage des usagers.

Les Gnambro dans le transport routier dans une Côte d'Ivoire en crise militaro-politique et économique sont d'abord perçus comme une jeunesse en quête de refuge face à l'instabilité économique prononcée et une paupérisation grandissante. Pris sous cet angle, le phénomène passait

pour une activité informelle née à la faveur de la crise de l'emploi dans un pays divisé par une rébellion et où la priorité de l'État était sécuritaire. Mais les diverses dérives provoquées par cette horde de désœuvrés abonnés à la violence dans leurs activités quotidiennes finissent par heurter l'opinion publique nationale et internationale et braquer les projecteurs de l'actualité sur elles. Pourquoi l'État laisse-t-il prospérer une telle gangrène dans un secteur économique de premier ordre comme le transport routier ?

3- Gnambro comme supplétif, échecs des institutions légales de régulation du transport routier en Côte d'Ivoire ?

L'avènement des Gnambro comme supplétifs dans la régulation du transport routier en Côte d'Ivoire est-il la conséquence de l'échec de l'État dans la gestion de ce secteur d'activité ?

3-1- Les Gnambro, bras séculiers des syndicats marginaux dans le transport routier

Le phénomène Gnambro est encore une réalité palpable dans le secteur du transport routier en Côte d'Ivoire alors qu'il y a plus de deux décennies qu'il est décrié et même condamné par la société. En effet, entre 2000 et 2020, les agressions et autres violences perpétrées par les Gnambro tant à Abidjan que dans plusieurs cités provinciales leur ont donné une image si hideuse que le mouvement semblait éteint. Mais malgré les dénonciations et condamnations de leurs actes répressifs, les Gnambro continuent d'embrigader le secteur du transport routier.

Le secret de cette relative pérennité vient de ce qu'ils sont pour la plupart adossés à des organisations syndicales marginales qui prolifèrent dans ce milieu⁸⁸. Si les syndicats n'ont généralement pas le courage de confesser leur accointance avec cette organisation à allure d'organisation criminelle, ces Gnambro sont généralement des loubards à leur solde. Ils servent d'agents de recouvrement de terrain pour lesdits syndicats. N'ayant pas d'existence officielle, les Gnambro offrent à ces officines syndicales leurs forces pour s'imposer dans les gares et autres points de ramassages.

⁸⁸ Soumaila Bakayoko désigne par le vocable de syndicats marginaux, tous ces syndicats fictifs dont l'existence est totalement ignorée par les institutions de l'État chargées de la gestion du transport routier en Côte d'Ivoire. Selon lui, sur plus de 300 syndicats que revendiquent les acteurs de ce milieu professionnel, moins de 20 ont une existence légale.

Le racket consiste à exiger des chauffeurs et de leurs apprentis le paiement des sommes variées à chaque chargement ou à chaque passage dans les points qu'ils contrôlent. Tout refus des chauffeurs est sanctionné par toutes sortes de brimades allant de l'agression physique à la destruction partielle ou totale de leur voiture ou l'interdiction expresse de rouler. Cette attitude est si outrageuse que l'opinion publique s'interroge sur le pouvoir de cette organisation informelle pour échapper au contrôle total de l'État.

3-2- De la démission des syndicats et de l'Etat dans la régulation du transport à la prise de contrôle des Gnambro

Pour apprécier l'apparente invulnérabilité des Gnambro et voir le fondement de notre hypothèse qui lie leur prise de contrôle de la régulation du transport routier à la démission des syndicats et de l'État, trois témoignages vont servir d'illustration.

Ousmane diomandé, chauffeur de Gbaka dans la commune de Bingerville dans les faubourgs d'Abidjan raconte ses déboires avec les Gnambro et les forces de sécurité de 2019-2023 :

(...) Les Gnambros pullulent ici à Bingerville et font de nous ce qu'ils veulent. Ils peuvent te torturer, te casser un membre ou te poignarder sans que cela ait une suite auprès des autorités policières ou de la gendarmerie. (...) De 2019 à 2023, toutes les plaintes déposées à la police ou à la gendarmerie sont restées lettre morte au point que nos plaintes sont désormais adressées au procureur de la république (...)⁹

Ce témoignage d'une victime de la violence des Gnambro à Bingerville montre toute l'impunité dont ils jouissent auprès de l'autorité en charge de la sécurité. Les multiples plaintes sans suite des victimes des Gnambro prouvent à une certaine échelle la démission de l'État devant le phénomène. Mais ces institutions de l'État indexées ne sont pas les seules à démissionner. Les syndicats des transporteurs dont le rôle premier est de défendre ses militants n'a observé aucune objection devant les dérives régulières de cette horde de Gnambro attestant ainsi leur indifférence ou démission.

⁹ Ousmane Diomandé raconte ses déboires avec les Gnambro au micro de la radiodiffusion-télévision ivoirienne (RTI), interview consultée sur RTI Officiel le 5 juillet 2026.

Le second témoignage est celui de Drissa Konaté, leader syndical des transporteurs à Anyama : « (...) Il n'y a pas de syndicat derrière les Gnambro. Ici à Anyama, seuls les syndicats régulent le transport routier. Il n'y a aucun inconnu dans notre milieu. Nous ne n'acceptons pas ces bandits qui s'imposent dans les gares par la force de leurs muscles (...) »¹⁰ Dans cette interview, Drissa Konaté, président des transporteurs et premier responsable de la gare d'Anyama renie les Gnambro comme des supplétifs des syndicats des transporteurs dans sa circonscription. S'il reconnaît la présence de jeunes désœuvrés dans la gare qu'il gère, il affirme qu'ils ne se sont pas encore métamorphosés en ces monstres décriés ailleurs de façon récurrente. Mais cette réalité à Anyama est-elle la même partout à Abidjan ou dans les provinces ivoiriennes ? Anyama reste une exception, c'est pourquoi l'on peut se demander que si les Gnambro prospèrent dans plusieurs localités n'est-ce pas parce que l'État a démissionné de son rôle de principal régulateur du transport routier en Côte d'Ivoire. Pour apprécier la position de l'État sur cette question, donnons la parole à Oumar Sako directeur général des transports terrestres et de la circulation :

(...) le phénomène Gnambro relève de la question de sécurité nationale. (...) C'est un phénomène factuel que nous allons régler à travers des mesures en cours qui consistent à former ces jeunes et de les orienter vers d'autres horizons de sorte à avoir un écosystème qui puissent profiter à tous (...)¹¹

Les propos d'Oumar Sako attestent bien que si l'État ivoirien ne dialogue avec les Gnambro, il a une connaissance parfaite du phénomène. Et il envisage même des mesures pour le juguler. Ce qu'il ne dit pas, c'est comment et pourquoi le phénomène est né. Ce silence sur la genèse et l'expansion du mouvement Gnambro, révèle que la direction générale des transports terrestres n'a pas toujours le regard sur ce secteur d'activité. Le mécanisme étant ainsi en mode veille, atteste de la démission de l'État dans la régulation du transport faisant la part belle aux Gnambro.

¹⁰ Interview de Drissa Konaté à la RTI écoutée sur RTI Officiel le 5 juillet 2026.

¹¹ Interview de la RTI écoutée le 5 juillet 2026 sur le site RTI Officiel

3-3- Les Gnambro, dans la gestion du secteur du transport routier et l'exacerbation du désordre

Les forces de sécurité et la direction générales des transports terrestres étant indifférentes à l'avènement des Gnambro, ceux-ci prennent le contrôle du transport routier. Cette prise de contrôle se manifeste par l'occupation des territoires, c'est-à-dire des gares et des points de ramassage des usagers. Chaque carrefour où un véhicule de transport est susceptible d'embarquer un usager est sous le contrôle d'un ou de plusieurs Gnambro. Tout ramassage d'usager à ces endroits nécessite une contribution financière du transporteur à hauteur du nombre d'usager embarqué. Cette contribution relativement modeste dans les points de passage et de ramassage sur le parcours des véhicules de transport varie de 500 frs à 1000 frs dans les gares selon Adama Touré, le coordonnateur national des gares routières de Côte d'Ivoire. Selon son témoignage recueilli sur le site RTCI Officiel, les Gnambro engrangent en moyenne 3 milliards de frs CFA par an confirmée par une étude organisée par son organisation en collaboration avec la Banque mondiale¹². Ce racket effectué avec violence installe l'insécurité et le désordre dans le transport routier en Côte d'Ivoire. Dans cet élan, ni les transporteurs ni les usagers ne sont épargnés. Pour en mesurer l'ampleur du phénomène écoutons Nguessan Kouassi Emmanuel, informaticien à l'inspection de l'enseignement primaire 1 d'Abidjan-Cocody :

(...) je ne me souviens plus de la date exacte mais dans le mois d'Avril 2014, j'allais à mon service quand j'ai emprunté un taxi compteur au quartier les 220 Logements à Adjamé. Au moment où le chauffeur démarrait le véhicule, deux messieurs corpulents ont voulu l'intercepter. Nous sommes partis en trombe car selon mon chauffeur, s'il s'arrêtait, ces messieurs allaient le battre et même casser si possible son engin. À peine parti que s'est engagé une course poursuite (...) Au regard du danger que nous courions, le chauffeur est rentré dans le camp CCDO¹³ à Cocody-Danga. Nos poursuivants sont aussitôt rentrés après nous. Cette

¹² Adama Touré, entretien accordé à la radio-télévision nationale de Côte d'Ivoire diffusé sur le site RTI Officiel écouté le 6 juillet 2026.

¹³ Le CCDO est un corps d'élite composé de gendarmes, de policiers et de militaires chargé de la sécurité urbaine en Côte d'Ivoire.

intrusion fracassante dans ce camp militaire a alerté la garde qui a aussitôt fermé le portail. Elle nous a intimé l'ordre de nous coucher sur la face et de nous expliquer. Après mes explications, un gendarme m'a demandé de me relever ainsi que mon chauffeur. Les 4 Gnambro qui nous poursuivaient ont été copieusement bastonnés ; le chauffeur a été sommé de m'accompagner d'urgence à mon service (...) ¹⁴.

Cet entretien met en évidence le caractère violent des Gnambro dans le paysage du transport routier en Côte d'Ivoire. Si le Gaoussou Touré, le ministre du transport trouve à son avènement à la tête de ce département comme défi l'organisation du secteur du transport routier pour le délivrer du désordre, de la violence et du racket ¹⁵, le premier pan de ce défi est la résolution de la question des Gnambro dans le transport.

Conclusion

Cette étude met en relief que l'avènement du phénomène Grambro dans le transport routier en Côte d'Ivoire est un processus qui commence avec la rupture de l'unité syndicale dans le milieu et la multiplication de syndicats au moment où le parc automobile de chaque acteur s'agrandit. Introduits de manière sournoise dans le transport routier au cours de la décennie 1990-2000 sous l'appellation *Coxer*, cette horde de jeunes déscolarisés devient le bras séculier des organisations clandestines de transporteurs dans les années 2000. Recrutés pour collecter le maximum de recettes financières, les Gnambro n'ayant aucun statut officiel dans ce milieu vont user de la force physique et de la violence pour s'imposer aux acteurs du transport. D'où la naissance du désordre lié aux effets du racket. Si le silence des syndicats légaux des transporteurs et de l'État traduit bien leur échec face à ce phénomène, il est loin d'exprimer leur démission dans la régulation du transport routier en Côte d'Ivoire. Cette étude met surtout en évidence comment dans un contexte de fragmentation syndicale et de l'affaiblissement relatif des mécanismes institutionnels de contrôle, des acteurs informels ont progressivement investi les fonctions de régulation du transport, produisant

¹⁴ Entretien avec Nguessan Kouassi Emmanuel à son domicile à Abidjan-port-Bouet le 12 mai 2026.

¹⁵ Gaoussou Touré, discours à pose de la première pierre de la gare routière d'Adjamé le 25 JUILLET 2013, Portail officiel du gouvernement consulté le 25 septembre 2023.

simultanément de l'ordre, de l'emploi, de la redistribution des ressources, mais aussi de la contrainte, de la violence et de l'insécurité.

Sources et bibliographie

I-Sources

Sources orales

BAKAYOKO Soumaïla, attaché de presse au syndicat national des transports terrestres de Côte d'Ivoire, nous avons eu deux rencontres dont l'une au siège de son organisation à Adjamé-Mirador et l'autre à son domicile à Yopougon sur les facteurs à l'origine du syndicalisme dans le transport routier en Côte d'Ivoire, le fonctionnement de ces syndicats et leurs rapports à l'État.

DIOMANDÉ Ousmane, transporteur victime des Gnambro à Bingerville, interview sur le site RTI Officielle écoutée le 5 juillet 2026.

KONATÉ Drissa, Interview à la télévision nationale de Côte d'Ivoire (RTI) écoutée sur le site RTI Officielle le 5 juillet 2026.

N'GUESSAN Kouassi Emmanuel, entretien du 12 mai 2026 à son domicile d'Abidjan-Port-Bouet de 9 h 0 10 h.

SAKO Oumar, directeur général du transport routier et de la circulation en Côte d'Ivoire, interview écoutée sur le site RTI Officielle le 5 juillet 2026.

SOUMAHORO Yacouba, entretien du 13 février 2025 à son cabinet à Abidjan-Adjamé gare de 14 H à 14 h 35.

Touré Adama, coordonnateur nationale des gares routières en Côte d'Ivoire, interview écoutée sur le site RTI Officielle le 6 juillet 2026.

Source d'archives

Archives du PDCI-RDA, les actes du 3ème congrès du PDCI-RDA, les résolutions relatives aux orientations sociales, Abidjan, septembre 1959.

TOURÉ Gaoussou, Discours du ministre du transport, portail gouvernemental consulté le 25 septembre 2023.

COULIBALY Ladj, courrier du secrétaire général adjoint de l'UGTCL, chargé du transport sur l'histoire du syndicalisme dans le transport routier en Côte d'Ivoire.

Références Bibliographiques

BOUDREAU Philippe et SARRASIN Rachel, 2018, « Les initiatives para syndicales : pour ou contre le syndicalisme », in Nouveaux Cahiers du Syndicalisme n°19, hivers 2018, pp.153-166.

BRAU Jean-Louis, 1978, Comment comprendre le syndicalisme, Paris, Le Hameau, 14.p

DAUBOIS Jean-Pierre, 2017, « Le renouveau du syndicalisme... ça passe par l'action. Un bilan du front commun et une réflexion sur notre syndicalisme », in Presse toi à gauche, 13 juin 2017, www.pressegauche.org.

DION Gérard, 1986, dictionnaire canadien des relations de travail, Laval, les presses de l'université de Laval, 993.p

GUEU Paul, 2016, le syndicalisme enseignant dans le secteur public en Côte d'Ivoire de 1945 à 2000, Abidjan, département d'histoire, Université Félix Houphouët-Boigny, 612.p

GUEU Paul, 2025, « le syndicalisme dans le transport routier en Côte d'Ivoire des origines à 2013 », Bouaké, Revue Folofolo, pp. 106-124.

LAUBIER Patrick, 1968, « Esquisse d'une théorie du syndicalisme », in Sociologie du travail vol 10, n°4 Octobre-Décembre 1968, pp.362-392.