

Videoverbalisation : un outil stratégique au service de la sécurité routière du district autonome d'Abidjan.

Dr GABO Yves-Constant,

Assistant, Criminologie, Université Virtuelle de Côte d'Ivoire.

yves.gabo@uvci.edu.ci / gaboyves.7@gmail.com

Dr KOUASSI Brice Clément,

Assistant, Communication Digitale, Université Virtuelle de Côte d'Ivoire.

brice1.kouassi@uvci.edu.ci / bricekbc@gmail.com

Résumé: Cette étude a pour objectif d'évaluer les impacts de l'avènement de la vidéoverbalisation sur la sécurité routière. La théorie de référence est celle de l'action sociale. Dans le cadre de cette recherche, 40 personnes ont été interrogées de façon empirique dans le district autonome d'Abidjan. La collecte des données par la recherche documentaire, le guide d'entretien, le questionnaire ont été analysées et traitées au plan qualitatif et quantitatif. L'enquête révèle que l'avènement de la vidéoverbalisation est une réalité.

Les résultats indiquent par ailleurs que la vidéoverbalisation en tant que technologie de surveillance et de contrôle routier, offre de nombreux avantages.

Mots clés: Vidéoverbalisation, outil stratégique, TIC, Caméras, Sécurité routière ; numérique.

Abstract: The aim of this study is to assess the impact of the introduction of video tagging on road safety. The reference theory is that of social action. As part of this research, 40 people were interviewed empirically in the autonomous district of Abidjan. The data collected through documentary research, the interview guide and the questionnaire were analysed and processed mainly at qualitative level. The survey revealed that the advent of video tagging is a reality.

The results also show that video tagging, as a roadside surveillance and control technology, offers undeniable advantages.

Key words: Video tagging, strategic tool, ICT, Cameras, Road safety; numeric.

Introduction

Le risque chez les adolescents varie considérablement en fonction de la situation de conduite ; il est particulièrement faible dans certaines situations (par exemple, la période d'apprentissage) et particulièrement élevé dans d'autres (par exemple, juste après l'obtention du permis, tard le soir, en présence de passagers). Dans certaines de ces situations de conduite à haut risque, le risque est élevé pour les conducteurs de tous âges (par exemple, conduite tard le soir), dans d'autres, le risque est plus élevé pour les adolescents que pour les adultes (par exemple, conduite après avoir consommé de l'alcool), et dans d'autres encore, le risque est propre aux conducteurs adolescents (par exemple, présence de passagers). Impact sur la recherche, la pratique et la politique : Ces différents types de risques constituent la base des systèmes de permis progressifs, qui sont conçus pour promouvoir la conduite à faible risque et décourager la conduite à haut risque (Williams, 2003). La relation entre la recherche de sensations et les comportements à risque est observée depuis les années 1970. À la fin des années 1980 et au début des années 1990, les chercheurs en sécurité routière ont examiné la relation entre la recherche de sensations et la conduite à risque (par exemple, conduite en état d'ébriété, excès de vitesse, suivi de trop près), ainsi que ses conséquences (par exemple, collisions, infractions). De plus en plus d'éléments indiquent que la recherche de sensations peut également modérer la manière dont les conducteurs réagissent à d'autres facteurs tels que l'alcoolémie et la perception du risque. Cet article passe en revue et synthétise la littérature sur la recherche de sensations en tant qu'influence directe de la conduite à risque et de ses conséquences et en tant que modérateur de l'influence d'autres facteurs. La grande majorité des 40 études examinées ont montré des relations positives entre la recherche de sensations et la conduite à risque, avec des corrélations de l'ordre de 0,30 à 0,40, en fonction du sexe et de la mesure de la conduite à risque et de la recherche de sensations utilisée. Parmi les études qui ont examiné les sous-échelles de l'échelle de recherche de sensations de Zuckerman, c'est la recherche de sensations fortes et d'aventures qui semble avoir la relation la plus forte avec la conduite à risque. Les bases biologiques de la recherche de sensations sont discutées, de même que les implications pour les mesures de prévention des collisions (Jonah, (1997).

L'amélioration des performances du conducteur d'un véhicule réduit les dommages causés par les accidents de la route et les risques d'accident. Au cours des dernières décennies, les ingénieurs et

les chercheurs ont proposé plusieurs stratégies pour modéliser et améliorer les systèmes de contrôle et d'assistance à la conduite (DMAS). Ce travail présente une étude complète de la littérature relative aux processus de conduite, aux principales raisons des accidents de la route, aux méthodes de détection précoce de ces derniers et aux stratégies de pointe développées pour aider les conducteurs à vivre une expérience de conduite sûre et confortable. Les études axées sur les trois principaux éléments du processus de conduite, à savoir le conducteur, le véhicule et l'environnement de conduite, font l'objet d'un examen analytique dans cet ouvrage, et un cadre complet des SADM, des principaux domaines de recherche et de leur interaction est exploré. Un DASM bien conçu améliore l'expérience de conduite en surveillant en permanence les paramètres critiques associés au conducteur, au véhicule et à l'environnement grâce à l'acquisition et au traitement des données obtenues à partir de multiples capteurs. Une discussion sur les défis associés aux systèmes d'aide à la conduite actuels et futurs et leurs solutions potentielles est également présentée. (Davis & Sullman, 2010). Des jugements excessivement optimistes sur les compétences de conduite et le risque d'accident ont souvent été mis en cause dans l'implication disproportionnée des jeunes hommes dans les accidents de la route. Dans cette étude, on a demandé à de jeunes conducteurs et conductrices (âgés de 18 à 24 ans) de juger de leur sécurité et de leur compétence au volant, ainsi que de la probabilité d'un accident. Les comparaisons ont été effectuées en utilisant les pairs et l'automobiliste moyen comme groupes de référence. Les sujets ont ensuite évalué 15 comportements de conduite à risque selon quatre dimensions : fréquence dans la conduite quotidienne, gravité, risque d'accident et probabilité d'appréhension. Des données sur l'expérience et les antécédents de conduite ont également été recueillies. Un optimisme substantiel était évident chez les deux sexes, mais les hommes avaient tendance à être plus optimistes, en particulier lorsqu'ils jugeaient leurs compétences en matière de conduite. Les hommes étaient également optimistes par rapport aux deux groupes de référence ; les femmes avaient tendance à être moins optimistes lorsqu'elles établissaient des comparaisons avec l'automobiliste moyen. Les hommes et les femmes avaient des perceptions similaires concernant la fréquence et la probabilité d'accident des comportements à risque, mais les hommes percevaient les comportements comme généralement moins graves et moins susceptibles d'entraîner des accidents. Les analyses de régression ont montré que la variance de l'optimisme s'expliquait beaucoup plus chez les hommes que chez les femmes. Le dossier de conduite était le meilleur indicateur de la sécurité perçue ; son

rôle était toutefois moindre pour la compétence perçue et l'estimation subjective de la probabilité d'accident. (DeJoy, 1989) La théorie du comportement planifié d'Ajzen a été utilisée pour mesurer les attitudes et les intentions d'un large échantillon stratifié de conducteurs (N = 881) à l'égard de quatre infractions au code de la route. Les attitudes des répondants ont été mesurées par rapport à quatre scénarios imaginaires décrivant la commission des quatre infractions concernées. Des sous-groupes démographiques de conducteurs au sein de l'échantillon ont été différenciés sur la base de leurs croyances et de leurs évaluations de la commission des infractions. Nous avons pu identifier des éléments d'attitude permettant de différencier les jeunes conducteurs de l'échantillon, statistiquement plus "responsables d'accidents", de leurs homologues plus âgés et statistiquement plus sûrs. Les implications de l'utilisation de cette approche pour informer les futures campagnes de sécurité routière sont discutées. (Parker, Manstead, Stradling, & Reason, 1992).

À écouter les discours des responsables politiques de Braville, à observer les caméras implantées dans ses rues, ses commerces ou encore dans ses bus, on pourrait s'attendre à ce que la vidéosurveillance se soit développée pour lutter contre la délinquance. Cependant, ce postulat conclut trop vite au décalque parfait entre les injonctions venant d'en haut et les pratiques mises en œuvre par le bas. On a vu que les finalités sécuritaires des caméras de Braville, inégalement réparties sur le territoire, sont finalement récentes dans l'histoire de leur implantation. (Lemaire, 2019).

Au début des années 2000, des systèmes de surveillance informatisés ont commencé à être développés pour collecter et transmettre des données sur les maladies infectieuses dans les pays à faible revenu en temps réel grâce aux technologies mobiles. Les technologies de l'information et de la communication (TIC) ont été développées pour offrir des capacités informatiques et de communication sophistiquées dans des environnements éloignés (Ashar *et al.* 2010). Ces TIC ont permis le développement de systèmes de surveillance de la santé publique (German *et al.* 2001) pour enregistrer les événements de santé affectant les populations, dans le but ultime de soutenir le développement d'interventions sanitaires (German *et al.* 2001). Ces systèmes de surveillance sont encore très rares en Afrique, notamment dans les pays à faibles revenus (Odero *et al.* 2007), malgré des besoins importants pour suivre et anticiper les nombreuses épidémies qui émergent dans les régions isolées et marginales. En utilisant les technologies mobiles à des fins de santé publique

(mHealth), il est possible de collecter des données et de surveiller les phénomènes de santé dans le temps et l'espace (Cinnamon et Schuurman. 2010). Ces technologies reposent sur la disponibilité d'un réseau téléphonique de grande étendue et de plates-formes numériques qui permettent une mise en œuvre simple, rapide et accessible d'un système de surveillance sanitaire géoréférencé (Sacks *et al.* 2015). Parmi les « épidémies » non infectieuses qui nécessitent également une surveillance, on trouve les accidents de la route (Nantulya et Reich 2002 ; WHO 2013), qui sont des événements sanitaires majeurs. Ils sont une des premières causes de mortalité et de morbidité dans le monde, et particulièrement dans les pays à faible revenu d'Afrique, où ils représentent la cinquième cause de mortalité (WHO 2015). Leurs conséquences ont des impacts sur la santé des populations, mais aussi sur les économies et les sociétés des pays. On estime que les coûts directs des traumatismes dus aux accidents de la route représentent 3% du produit national brut à l'échelle mondiale et jusqu'à 5% dans les pays à faible revenu (WHO 2013 ; WHO 2015). Il est donc important que les traumatismes routiers fassent l'objet de stratégies pour alléger ce fardeau. Cependant, dans la plupart des pays africains, il est très difficile d'évaluer le nombre exact d'accidents de la route, les lieux où ils se produisent et leurs conséquences en termes de mortalité et de morbidité. Le manque de données sur les traumatismes dans ces pays est reconnu et déploré depuis longtemps (Odero *et al.* 2007 ; Krug *et al.* 2000), mais peu de choses ont été faites pour remédier à cette situation. La Décennie d'action pour la sécurité routière des Nations Unies (WHO 2011) a suscité des actions dans de nombreuses régions, mais presque aucune en Afrique.

Sur le plan économique, le coût socio-économique annuel moyen des accidents de la route représente 1% du produit national brut (PNB) des pays à faible revenu (Jacobs *et al.* 2000). En outre, les objectifs de développement durable (ODD) 3.6 (nombre de décès et de blessures dus aux accidents de la route dans le monde) et 11.2 (améliorer la sécurité routière) ont l'une des interactions les plus « indivisibles » de tous les ODD, selon un récent rapport d'experts (Nilsson *et al.* 2017).

Les écrits précédents que nous avons évoqués au cours de notre revue de littérature traduisent les réalités vécues dans certaines sociétés mais n'abordent pas les réalités de notre pays la Côte d'Ivoire et singulièrement celle du district autonome d'Abidjan. En effet, l'amélioration de la sécurité routière est un enjeu majeur pour les autorités du District Autonome d'Abidjan, et ce dans un

contexte de croissance urbaine et d'augmentation du nombre de véhicules sur les routes de la métropole ivoirienne. Face à ces défis, la vidéoverbalisation émerge comme un outil stratégique innovant et essentiel pour renforcer la gestion et la régulation du trafic, ainsi que pour dissuader les comportements dangereux au volant.

Notre travail a pour but essentiel de présenter la réalité Ivoirienne en matière d'utilisation de la vidéoverbalisation dans le district autonome d'Abidjan.

Pour ce faire, nous nous sommes posés les questions suivantes:

- 1- Qu'est ce qui explique et justifie l'avènement de la vidéoverbalisation?
- 2- Quelle incidence la vidéoverbalisation a-t-elle sur la sécurité routière?
- 3- Quels regards les usagers de la route ont-ils vis-à-vis de cette technologie?

I/ Méthodologie

La méthodologie présente le site de l'étude, les participants à l'enquête, le recueil et l'analyse des données.

Site et participants à l'enquête

Les investigations sur le terrain se sont déroulées dans la ville d'Abidjan, capitale économique de la Côte d'Ivoire, durant trois (3) mois, de Mai 2023 à Juillet 2023. Cet espace a été retenu comme champ d'étude parce que la presse écrite, plusieurs enquêtes préliminaires et rapports d'études dans le district autonome d'Abidjan en matière de sécurité routière urbaine ont montré que le niveau d'incivisme routier était très préoccupant mais aussi et surtout parce que la ville d'Abidjan regorge d'une part le plus grand nombre de véhicules et également de caméras de vidéoverbalisation d'autre part.

Les participants à l'enquête appartiennent à différentes catégories sociales professionnelles susceptibles d'éclairer l'objet. Ce sont entre autres cinq (05) responsables au Ministère des transports, pour leur participation en amont dans la phase du déploiement du projet, de cinq (05) responsables au Ministère de l'intérieur et de la Sécurité car étant la structure institutionnelle qui assure le déploiement de la politique de sécurité, de trois (03) responsables et agents de la Police

Nationale plus précisément de la DITT¹ en tant qu'organe qui s'occupe de la phase pratique et de l'exploitation de ces caméras dans le cadre de la sécurité Publique, de deux (02) responsables et agents de la Police Spéciale de la Sécurité Routière (PSSR)² s'inscrivant dans la même optique que celle de la DITT, de cinq (05) agents au niveau de l'OSER³ pour leur participation à la phase pratique, de vingt (20) usagers de la route au niveau de population pour leurs attitudes et opinions face à l'avènement de la vidéoverbalisation.

Au total, quarante (40) personnes ont répondu à nos différentes questions et préoccupations.

Techniques et outils de recueil des informations.

Dans le cadre du recueil des données, nous avons opté pour une étude documentaire, un entretien et une observation. Ces différents instruments, étant donné leurs différences et leur complémentarité, se sont avérés nécessaires au recueil des données afin de mieux appréhender notre objet d'étude. La recherche documentaire nous a permis de consulter les documents de forme littéraire ainsi que les statistiques disponibles et utiles à la compréhension du phénomène étudié et nous a permis d'observer les écarts entre deux temps à savoir le temps avant l'avènement des caméras de vidéoverbalisation et le temps après l'avènement de cette technologie. Le guide d'entretien est l'outil indiqué car les thèmes abordés dans ce guide sont selon chaque catégorie de personnes interrogées. En ce qui concerne l'entretien, nous l'avons voulu sous la forme semi-directif ou semi-dirigé. Il est semi-directif en ce sens qu'il n'est ni entièrement ouvert, ni canalisé par un grand nombre de questions précises. Grâce à cet outil, nos enquêtés se sont librement confiés à nous. L'observation directe a consisté dans son ensemble à pénétrer dans l'univers même du Centre des Opérations de la vidéoverbalisation au niveau de la Police Spéciale de la Sécurité Routière. Cette insertion s'est faite bien sûr avec une autorisation de la hiérarchie. Ce qui nous a permis d'observer de près le processus de surveillance du comportement des automobilistes par le

¹ Direction de l'Information et des Traces Technologiques (créée en 2009, la DITT a pour principales missions de conduire des projets technologiques pour la sécurité, mener les investigations en matière de cybercriminalité, apporter un appui technologique aux investigations

² Cette unité a pour rôle principal d'assurer la sécurité routière sur les axes routiers et autoroutiers du territoire.

³ Office de Sécurité Routière.

biais des caméras de vidéosurveillance en activité dans le district autonome d'Abidjan. Ainsi, nous avons pu constater les réels impacts que ces technologies numériques apportent à toutes les parties (populations, agents des forces de l'ordre et les autorités) sur la sécurité routière dans le district autonome d'Abidjan et par extrapolation à toute la nation Ivoirienne.

Analyse des données.

Les données obtenues au cours de cette enquête ont été organisées et analysées qualitativement et quantitativement. Au plan qualitatif, nous avons utilisé la méthode d'analyse de contenu qui nous a permis d'analyser les différents documents textuels ou visuels et de répertorier tous les thèmes abordés pour une meilleure compréhension de notre sujet d'étude.

Au plan quantitatif, dans le but de mieux interpréter les résultats de notre étude, nous avons fait usage de la méthode des statistiques descriptives (tri à plat ; ventilation).

II Résultats

Les résultats de la présente enquête s'articulent autour des facteurs explicatifs et justificatifs de l'avènement de la vidéoverbalisation, de son incidence sur la sécurité routière dans le district autonome d'Abidjan et du regard des usagers de la route suite à l'avènement de cette technologie.

1- Facteurs explicatifs et justificatifs de l'avènement de la vidéoverbalisation en Côte d'Ivoire.

1-1 Concepts définitionnels de la vidéoverbalisation

Photo1 : Un dispositif urbain composé de caméras et radars automatiques



Source : KOACI.com

La vidéoverbalisation est une technique ou un processus qui implique l'utilisation de la vidéo pour surveiller, enregistrer ou verbaliser des infractions ou des comportements non conformes. La vidéoverbalisation fait partie intégrante des systèmes de vidéosurveillance, qui utilisent des caméras pour surveiller des zones publiques ou privées afin de prévenir la criminalité et d'enregistrer des preuves en cas d'infractions. La vidéoverbalisation est couramment utilisée dans les domaines de la sécurité publique, tels que la surveillance des rues, des transports en commun, des aéroports, des stades et d'autres lieux où la sécurité est une préoccupation. En outre, l'objectif principal de la vidéoverbalisation est de dissuader les individus de commettre des infractions en sachant qu'ils sont surveillés, tout en permettant une intervention rapide en cas d'incident. En somme, la vidéoverbalisation est la verbalisation par vidéosurveillance. Mais comment fonctionne-t-elle ?

1-2 Mode de fonctionnement de la vidéoverbalisation

La vidéoverbalisation repose sur la capture et l'enregistrement vidéo de scènes, d'incidents ou d'activités pour des fins de documentation, de preuve ou d'analyse. Les caméras utilisées dans la vidéoverbalisation peuvent être contrôlées à distance, ce qui permet aux opérateurs de surveiller en temps réel et de réagir aux incidents en cours. Les systèmes de vidéoverbalisation utilisent souvent des technologies d'analyse vidéo, telles que la reconnaissance faciale, la détection de mouvement, et d'autres pour automatiser la surveillance et l'analyse des enregistrements. Certains systèmes de vidéoverbalisation sont équipés de logiciels d'analyse avancés qui peuvent automatiquement

repérer des comportements non conformes ou des infractions, générant ainsi des alertes pour les opérateurs ou les autorités. Les enregistrements vidéo issus de la vidéoverbalisation sont souvent archivés et stockés pour une période définie, ce qui peut être utile pour les enquêtes ultérieures, la résolution de litiges ou les statistiques criminelles.

1-3 Problématique de la protection des données à caractère personnel

La vidéoverbalisation soulève des questions concernant la protection de la vie privée, car elle peut potentiellement capturer des images et des vidéos de personnes sans leur consentement. Les lois et réglementations varient d'un endroit à l'autre pour encadrer l'utilisation de la vidéoverbalisation comme l'atteste les propos d'un de nos enquêtés : «...***La vidéoverbalisation est un outil important pour renforcer la sécurité publique, mais elle soulève également des questions éthiques et juridiques en ce qui concerne la vie privée et l'utilisation des données vidéo ... l'une des difficultés dans la mise en application de la vidéoverbalisation est celle liée à la question du respect de la vie privée des personnes et de la protection des données à caractère personnel qui a suscité la mise en place d'un cadre légal pour éviter tout débordement et une couverture légal...*** » (M Touré A Kader, Directeur de la PSSR)

En effet, les lois et les règlements entourant la vidéoverbalisation varient d'un pays à l'autre et même d'une juridiction à l'autre, ce qui signifie que les utilisateurs doivent se conformer à des normes spécifiques en matière de protection des données et de vie privée. C'est dans ce contexte que s'inscrit notre pays la Côte d'Ivoire à travers la loi n° 2013-450 du 19 juin 2013 relative à la protection des données à caractère personnel.

1-4 Volonté politique affirmée en matière de sécurité routière

Tableau 1 : données statistiques des accidents au plan national de 2017 à 2021

Années	Accidents	Tués	Blessés	Taux de gravité
2017	12061	1284	19535	10.64%
2018	12533	1509	19902	12.04%
2019	12862	1465	21194	11.39%
2020	12876	1507	19201	11.70%
2021	14234	1614	21201	11.34%
2022	16790	1050	23000	06.25%

Source : OSER 2022

Les données statistiques contenues dans le tableau ci-dessus bien que constituant les valeurs nationales, le district autonome d'Abidjan en concentre une grande partie en termes d'accidents et des victimes. En ce qui concerne les causes des accidents et la répartition des victimes tués, le

district autonome d'Abidjan constitue l'échantillon représentatif au plan national. Au regard de ce qui précède, nous pouvons dire que l'incivisme routier en Côte d'Ivoire et l'intensification du trafic, ces dernières années, demeurent un sujet préoccupant pour les autorités. En 2021, Le ministère des Transports a annoncé que le pays avait enregistré au cours des cinq (5) dernières années plus de 12000 accidents avec au moins 1200 décès et plus de 21000 blessés. Ces accidents sont causés en majeure partie à la suite d'imprudence des conducteurs, de stationnements dangereux, d'excès de vitesse, de fatigue, de défaillance mécanique et de consommation d'excitants des chauffeurs. Face à cette situation, L'État, dans son rôle d'autorité, a pris une multitude de mesures avec pour objectif de réduire ces accidents en adoptant des lois basées sur les facteurs de risque et procédant à des séries de campagnes de sensibilisation à travers divers moyens de communication. Et cela passe par la mise en application et le renforcement du code de la route. Un plan stratégique quinquennal sur la période 2021-2025 a donc été annoncé à l'assemblée nationale allant sur la base de trois piliers majeurs : l'efficacité de la riposte, l'anticipation par la mise en place de nouvelles technologies au service de la sécurité routière et l'engagement citoyen de tous. Le pilier des nouvelles technologies via la vidéo-verbalisation est le sujet le plus en vogue actuellement avec son introduction effective le 7 septembre 2021. La vidéo-verbalisation devra assurer une mobilité sûre des zones urbaines et réduire l'accidentalité de certains axes routiers. En plus, elle doit favoriser le changement de comportement des usagers de la route. Ce dispositif permet aux agents de police de constater à distance, sur un écran de contrôle, une infraction au Code de la route. Ensuite, L'auteur est notifié par un message de l'infraction commise et de la contravention qui en découle.

2- Incidences notables en matière de sécurité routière.

2-1 Typologie des infractions

Au cours de nos différentes investigations menées sur le terrain d'étude, nous avons pu répertorier une typologie d'infractions en matière de sécurité routière.

Par ailleurs, notons que la vidéo-verbalisation est un système de surveillance et d'application des infractions de la circulation routière qui utilise des caméras de vidéosurveillance pour enregistrer et identifier les infractions. Les types d'infractions pris en compte par la vidéo-verbalisation peuvent

varier en fonction des lois et réglementations locales, mais en général, les infractions couramment surveillées par ce système comprennent différents éléments comme l'atteste les propos recueillis auprès de notre enquêté :

... les différentes infractions routières objets d'intervention de la vidéoverbalisation sont essentiellement : Excès de vitesse, Non-respect des feux rouges, Non-respect des distances de sécurité, Non-port de la ceinture de sécurité, Utilisation du téléphone au volant, Stationnement illégal, Circulation dans les voies réservées... En effet, Les caméras de vidéoverbalisation peuvent détecter les véhicules qui roulent à une vitesse supérieure à la limite autorisée sur une route donnée. Elles peuvent identifier les véhicules qui ne s'arrêtent pas à un feu rouge, qui ne s'arrêtent pas complètement à un panneau d'arrêt peuvent également être surveillés. Ces caméras peuvent aider à identifier les conducteurs qui suivent de trop près d'autres véhicules, peuvent repérer les conducteurs et les passagers qui ne portent pas leur ceinture de sécurité ainsi que les infractions liées à l'utilisation du téléphone portable en conduisant peuvent être surveillées. Les caméras de vidéoverbalisation peuvent être utilisées pour repérer les véhicules mal garés ou stationnés illégalement ; peuvent identifier les véhicules qui circulent dans des voies réservées aux bus ou aux véhicules spécifiques... (Caire OTCHIERE à la DITT.

2-1 Incidences positives sur la sécurité routière

Lors de la phase pilote qui s'est déroulée sur trois mois, 14 points de contrôle ont enregistré deux millions d'infractions. Dès le premier jour de répression, les premiers impacts de la vidéo-verbalisation se sont fait ressentir avec 236 véhicules, 125 motos et 29 tricycles immobilisés et mis en fourrière. Il a été enregistré entre 6000 et 7000 infractions. De ce fait, les automobilistes sont dans l'obligation de se rendre dans les centres de contrôle techniques pour la régularisation de leur situation. Par ailleurs, les études liées à la vidéo-verbalisation révèlent majoritairement que les effets des caméras sont localisés dans un rayon d'environ 500 mètres autour des sites des caméras. En s'éloignant, une légère augmentation des collisions se fait observer au-delà de 1,5 kilomètre. Ceci est dû à l'effet "kangourou". Les automobilistes auront tendance à ralentir soudainement à l'approche d'un point de caméra pour éviter les amendes ou accélérant au-delà de la zone de surveillance des caméras. Et cela provoque davantage d'accidents hors de la zone de couverture des accidents. Néanmoins, ces études indiquent une réduction nette globale des accidents et des blessures grâce aux caméras. De sa mise en place le 7 septembre 2021 et jusqu'au 16 septembre 2021, le district d'Abidjan avait déjà enregistré une baisse de plus de 25% des accidents. Aussi, à travers l'enregistrement en ligne de la contravention et le paiement via les plateformes digitales, il

devient plus facile de faire un suivi transparent des entrées d'argent afin d'éviter la corruption sur les bords des routes.

Le tableau ci-dessous présente de manière globale les tendances des réponses des enquêtés relativement à la nature des incidences de la vidéo verbalisation. L'échantillon d'enquête est : n=40.

Tableau 2 : Incidence de la vidéoprotection selon les populations du district d'Abidjan

Modalités	Effectifs des enquêtés	Pourcentages (%)
OUI	35	95
NON	05	05
TOTAL	20	100

Source : enquête terrain (n=40)

Les résultats du tableau 2 montrent que 95% des enquêtés au niveau de la population ont constaté une amélioration au niveau de la sécurité routière dans le district autonome d'Abidjan. En revanche, 05% estiment que malgré la présence des caméras de vidéo verbalisation certains comportements gauches sont malheureusement constatés chez certains usagers de la route. L'analyse de ce tableau permet de comprendre leur position s'explique du par le phénomène de *l'effet plumeau*, qui n'est rien d'autre que le déplacement du phénomène dans les endroits non couverts par les caméras et radars automatiques.

Globalement, les différentes incidences de l'avènement de la vidéo verbalisation sont essentiellement :

- **Réduction des infractions au code de la route ;**
- **Amélioration du respect des règles de circulation ;**
- **Réduction des accidents ;**
- **Surveillance continue**

Les propos suivants recueillis auprès d'un de nos enquêtés donnent plus d'explication :

« ... la présence de caméras de vidéo verbalisation dissuade les conducteurs de commettre des infractions, comme l'excès de vitesse, le non-respect des feux rouges, le non-port de la ceinture de sécurité, etc. Elle encourage les conducteurs à respecter les règles de circulation, ce qui contribue à

réduire les comportements dangereux sur la route, les caméras permettent d'identifier les conducteurs qui enfreignent le code de la route, ce qui facilite la poursuite en justice et le traitement des infractions. En encourageant le respect des règles de circulation, la vidéoverbalisation peut contribuer à la réduction des accidents de la route et, par conséquent, à une amélioration de la sécurité routière. Aussi notons que contrairement à la police traditionnelle, les caméras de vidéoverbalisation peuvent fonctionner 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, ce qui permet une surveillance constante des infractions... » (M Kouassi, OSER)

3- Attitudes et opinions des usagers de la route.

L'avènement de la vidéoverbalisation sur les routes du district autonome d'Abidjan a suscité un large éventail d'attitudes et d'opinions parmi les usagers de la route. Les réactions varient en fonction de l'expérience individuelle, de la région et des circonstances spécifiques. Voici quelques-unes des attitudes et opinions courantes associées à la vidéoverbalisation que nous avons recueillies au cours de nos investigations sur le terrain d'étude :

- **Favorable à la sécurité routière** : Beaucoup de gens voient la vidéoverbalisation comme un moyen efficace de dissuader les excès de vitesse, les infractions au code de la route et les comportements dangereux. Ils estiment que cela contribue à une meilleure sécurité routière en réduisant les accidents comme atteste les propos suivants : « ... depuis que dans la ville d'Abidjan il y a beaucoup de caméras de vidéoverbalisation j'ai arrêté de faire de la vitesse, je n'ai pas envie de donner mon argent à ceux-là... » (Mme Kouassi, éducatrice)
- **Réduction des infractions** : Certains apprécient que la vidéoverbalisation ait contribué à réduire le nombre d'infractions routières, ce qui peut rendre les routes plus sûres pour tous les usagers comme attestent les propos suivants : « ... vraiment cette technologie de la vidéoverbalisation a impacté considérablement les comportements des chauffeurs des véhicules des transports en commun... » (M Adjobi, Médecin)
- **Réduction de la présence policière sur les routes** : Pour certains, la vidéoverbalisation est perçue comme une manière de réduire la nécessité d'avoir des policiers sur les routes, ce qui peut libérer des ressources pour d'autres missions de maintien de l'ordre comme attestent les propos suivants : « ... De nos jours beaucoup de choses ont changé, les agents de police n'ont plus besoin de se présenter en grand nombre sur les grands axes routiers les caméras et les radars numériques travaillent pour nous... » (Caire Otchiéré, DITT)

- **Appel à la responsabilité individuelle** : Certains estiment que la vidéoverbalisation encourage les conducteurs à être plus responsables, sachant qu'ils sont surveillés en permanence comme attestent les propos suivants : « ... Quand tu sais que dès que tu prends les grandes voies et même certains secteurs tu sais pleinement que tu es surveillé, toi-même tu te surveilles au risque de recevoir une amende par message sur ton portable... » (M Gbaka Xavier, retraité)
- **Évolution technologique** : Certains usagers de la route reconnaissent que la vidéoverbalisation est le résultat de l'évolution technologique et de l'automatisation, et ils sont prêts à l'accepter en tant que tel comme l'attestent les propos suivants : « ... Le monde technologique évolue et nous n'avons pas d'autres choix que d'accepter ces nouveaux changements... » (Caire Ouattara, Cabinet du Ministère de l'Intérieur et de la Sécurité)
- **Contestation des amendes** : Nos investigations nous ont montré que certains conducteurs contestent les amendes découlant de la vidéoverbalisation, en affirmant que les caméras peuvent parfois mal interpréter les infractions ou qu'elles sont mal entretenues. En effet, les conducteurs ont parfois du mal à accepter les amendes issues de la vidéoverbalisation comme l'atteste les propos suivants : « ... il y a certaines amendes que je reçois sur mon téléphone portable sans réellement me reconnaître dans l'infraction commise... figurez-vous que la dernière fois je n'ai même pas bougé de chez moi et j'ai reçu une contravention pour excès de vitesse or mon véhicule était garé, vraiment curieux... » (M Kouadio, entrepreneur)

En résumé, les attitudes et opinions concernant la vidéoverbalisation varient considérablement, reflétant une diversité d'opinions sur la sécurité, la vie privée, la responsabilité individuelle et l'efficacité de cette technologie. Les autorités responsables de la vidéoverbalisation doivent souvent jongler avec ces points de vue divergents lors de la mise en œuvre et de la réglementation de ces systèmes.

IV Discussion et conclusion

Cette étude montre que l'instauration des caméras et radars numériques dans le district autonome d'Abidjan et par extrapolation sur le territoire national est une réalité et cette nouvelle forme de contrôle basée sur les technologies de l'Information de la Communication et du Numérique à travers la vidéoverbalisation urbaine a une incidence réelle sur le niveau de sécurité routière.

En effet, la vidéoverbalisation, également connue sous le nom de vidéoprotection routière, est un outil de surveillance des infractions au code de la route qui utilise des caméras de vidéosurveillance pour détecter et enregistrer les comportements non conformes des conducteurs sur les routes. À Abidjan, la capitale économique de la Côte d'Ivoire, la vidéoverbalisation est devenue un outil stratégique au service de la sécurité routière.

La vidéoverbalisation a permis de réduire considérablement le nombre d'infractions routières, y compris les excès de vitesse, le non-respect des feux de signalisation, le non-port de la ceinture de sécurité, et bien d'autres comportements dangereux sur les routes d'Abidjan. Les caméras de surveillance permettent de repérer rapidement les contrevenants. La simple présence de caméras de vidéosurveillance sur les routes a un effet dissuasif sur les conducteurs. Ils sont plus enclins à respecter les règles de conduite par peur d'être verbalisés à la suite de la surveillance vidéo. La vidéoverbalisation a contribué à réduire les accidents de la route et, par conséquent, à sauver des vies. Les conducteurs sont incités à adopter des comportements plus responsables, ce qui crée un environnement routier plus sûr pour tous.

La vidéoverbalisation permet aux autorités de traiter les infractions de manière plus efficace. Les processus de verbalisation sont automatisés, ce qui réduit le fardeau administratif et permet aux forces de l'ordre de se concentrer sur d'autres aspects de la sécurité publique.

La vidéoverbalisation s'est avérée être un outil stratégique efficace au service de la sécurité routière dans le district autonome d'Abidjan. En réduisant les infractions routières, en améliorant la dissuasion, en renforçant la sécurité des usagers de la route et en optimisant l'efficacité opérationnelle des autorités, elle a apporté des avantages significatifs. Cependant, il est essentiel de maintenir un équilibre entre l'utilisation de la vidéoverbalisation et le respect de la vie privée des citoyens. De plus, l'investissement dans la formation des forces de l'ordre et la maintenance des équipements de surveillance sont cruciaux pour garantir le succès continu de cette stratégie. En définitive, la vidéoverbalisation est un outil prometteur qui contribue à rendre les routes d'Abidjan plus sûres pour tous.

Toutefois, la mise en place effective des paiements digitaux devra suivre pour éviter à la majeure partie des automobilistes de se rendre dans des centres physiques pour s'acquitter des frais de

contravention. Avec les progrès de la technologie, les radars mobiles et variables pourraient être nécessaires pour éviter l'effet Kangourou ⁴et réduire largement les actes d'incivisme routier.

L'enquête menée dans le district autonome d'Abidjan, dans le cadre de cette étude, montre de façon satisfaisante la réduction de l'insécurité routière et confirme la nécessité d'adoption de cette nouvelle technologie basée sur le numérique. Les résultats de nos recherches au plan empirique, s'apparentent à ceux de Lemaire (2019), dont les travaux montrent que cette technologie liée à la vidéoprotection est salvatrice pour assurer la sécurité et la protection des citoyens en raison de sa dissuasion au passage à l'acte délinquant, en repérant ces faits et en identifiant leurs auteurs.

Bibliographie

Ashar, Raj. Lewis, Sheri. Blazes, David et Jean-Paul Chretien. (2010). « Applying information and communications technologies to collect health data from remote settings: A systematic assessment of current technologies ». *Journal of Biomedical Informatics* 43: 332–341.

Cinnamon, Jonathan et Nadine Schuurman. (2010) . « Injury surveillance in low-resource settings using geospatial and social web technologies ». *International Journal of Health Geography* 9 (25). En ligne. <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC2881902/pdf/1476-072X-9-25.pdf>

Davis, G. A., & Sullman, M. J. (2010). Using in-vehicle data recorders to assess the impact of driver fatigue on driving performance: A review and synthesis of the literature. *Accident Analysis & Prevention*, 42(3), 886-897.

DeJoy, D. M. (1989). “An Examination of Gender Differences in Traffic Accident Risk Perception.” *Accident Analysis & Prevention*, 21(3), 233-240

German, Robert. Horan, John. et Lisa Lee. 2001. *Updated guidelines for evaluating public health surveillance systems*. Atlanta: Department of Health and Human Services.

Jacobs G, Aeron-Thomas A, Astrop A. (2000). « Estimating global road fatalities », *Transport Research Laboratory, Department for International Development*, TRL Report 445.

⁴ L'effet kangourou est un terme informel qui fait référence à un phénomène psychologique ou comportemental observé chez certaines personnes lorsqu'elles font face à des situations stressantes ou désagréables. L'effet kangourou se manifeste lorsque quelqu'un évite ou nie un problème ou un stress au lieu de le traiter ou de le confronter de manière appropriée.

- Jonah, B. A. (1997). "Sensation seeking and risky driving: a review and synthesis of the literature." *Accident Analysis & Prevention*, 29(5), 651-665.
- Krug, Etienne. Sharma GK et Rafael Lozano. (2000). "The Global Burden of Injuries". *American Journal of Public Health* (90): 523-526.
- Lemaire, É. (2019). *L'œil sécuritaire : Mythes et réalités de la vidéosurveillance*. La Découverte. <https://doi.org/10.3917/dec.lemai.2019.01>
- Nantulya Vinand et Michael Reich. (2002). "The Neglected Epidemic: Road Traffic Injuries in Developing Countries ». *BMJ* (324): 1139-1141.
- Nilsson, Måns. Griggs, David. Visbeck, Martin. Ringler, Claudia et David McCollum. (2017). *A guide to SDG interactions: From science to implementation*. Paris: International Council for Science.
- Parker, D., Manstead, A. S., Stradling, S. G., & Reason, J. T. (1992). "Determinants of Intention to Commit Driving Violations." *Accident Analysis & Prevention*, 24(2), 117-131.
- Odero, Wilson. Rotich, Joseph. Yiannoutsos, Constantin. Ouna, Tom et William Tiernay. (2007). "Innovative Approaches to Application of Information Technology in Disease Surveillance and Prevention in Western Kenya". *Journal of Biomedical Information* (40): 390–397.
- Sacks, Jilian. Zehe, Elizabeth. Redick, Cindil. Bah, Alhoussaine, Cowner, Kai. Camara, Mamady. Diallo, Aboubacar. Iro Gigo, Abdel Nasser, Dhillon, Ranu. Et Anne Liu. (2015). "Introduction of Mobile Health Tools to Support Ebola Surveillance and Contact Tracing in Guinea". *Global Health Science and Practice* (3): 646–659.
- WHO. 2013. *World Health Report (2013): Research for Universal Health Coverage*. Geneva: WHO.
- WHO. 2015. *Global Status Report on Road Safety (2015): supporting a decade of action*. Geneva: WHO.
- Williams, A. F. (2003). "Teenage Drivers: Patterns of Risk." *Journal of Safety Research*, 34(1), 5-15.