

# la CeMathèque

dossier thématique

SPW | Éditions

Mobilité

## RUE OU ZONE À TRAFIC LIMITÉ Contrôle des signaux C3 et F103 à l'aide de caméras ANPR par les communes

Enjeux de la limitation  
d'accès

Partie 1 : Méthodologie

Hardware & Software

Cadre juridique

Processus de traitement

Liste blanche

Anticiper la charge  
de travail

Résultats & perspectives

Partie 2 : Bonnes pratiques



CeMathèque n°54 ■ septembre 2022



Wallonie



# TABLE DES MATIÈRES

<b>Préambule</b>	<b>4</b>
<b>Introduction</b>	<b>5</b>
Enjeux et outils en faveur d'une limitation d'accès à une rue, un quartier, un centre...	5
<b>Partie 1 : Méthodologie</b>	<b>9</b>
1 Aspects techniques	9
Hardware	9
Software	11
2 Cadre juridique	13
La loi sur les caméras de surveillance	13
Le Règlement général sur la protection des données (RGPD)	13
La loi SAC	15
3 Processus de traitement	17
Décision d'installation d'une caméra de surveillance	18
Adoption d'un règlement complémentaire de circulation routière	20
Décision d'appliquer les sanctions administratives communales	21
4 Admissions d'accès. Définir la "liste blanche"	22
5 Estimation de la charge de travail	24
6 Communication	28
Connaître les freins et les éléments de motivation pour une communication efficace	28
7 Résultats	29
8 Perspectives	30
<b>Partie 2 : Bonnes pratiques</b>	<b>31</b>
1 Kortenberg	32
2 Malines	34
3 Edegem	36
4 Gand	38
<b>Bibliographie</b>	<b>42</b>
<b>Colophon</b>	<b>43</b>



Source: Icedd

Le 7 février 2022, le Service public de Wallonie (SPW) a organisé une table ronde virtuelle sur la mise en œuvre des zones à trafic limité en Wallonie à l'aide de l'outil des sanctions administratives communales pour le contrôle des panneaux C3 et F103 grâce aux caméras ANPR.


En prospectant en Wallonie, en Flandre et à Bruxelles, nous nous sommes rendu compte que, bien que le dispositif soit juridiquement mûr, sa mise en place sur le terrain pose de nombreuses questions techniques, juridiques, de protection des données ou encore de gestion de la mesure. Les différents acteurs sont confrontés à des problématiques similaires.

Le Réseau des Conseillers en Mobilité a réuni des techniciens issus d'une bonne dizaine de communes wallonnes et de trois communes flamandes, de la Police, de DPO (la personne en charge de la protection des données à caractère personnel au sein des organismes publics ou privés) ou encore de différents services du SPW pour faire un état de la question et mutualiser les avancées. La rencontre a permis de déterminer les éléments qui semblent poser problème et nécessitent des précisions et des éclaircissements dans le cadre d'un dispositif ponctuel, à l'échelle d'une rue ou à l'échelle d'un quartier, tant pour des communes denses que pour d'autres qui le sont moins. La présente publication se veut une boîte à outils pratique à destination des gestionnaires communaux désirant se lancer dans l'aventure.

Cette publication s'appuie sur l'information disponible d'un sujet tout juste mature, encouragée par l'intérêt déjà manifesté par quelques villes wallonnes qui s'approprient, assez courageusement, à mettre en place ce dispositif. Il s'agit d'un document « in progress » qui pourra, nous l'espérons être complété dans un avenir proche par des expériences wallonnes exemplaires, et des compléments éventuels selon les besoins exprimés par les communes.

## INTRODUCTION



 Source: Adobe Stock

### **Enjeux et outils en faveur d'une limitation d'accès à une rue, un quartier, un centre...**

Une répartition cohérente et équilibrée du trafic motorisé sur des axes de circulation, en particulier en zone urbanisée, prenant en compte les exigences de déplacement des modes actifs, la fluidité des transports en commun et bien entendu la quiétude des riverains, constitue un défi auquel de nombreuses villes et villages sont confrontés au quotidien.

En effet, aujourd'hui les GPS connectés et autres applications conduisent de nombreux conducteurs à raisonner strictement en termes de temps de parcours. Ainsi, là où la circulation est ralentie pour cause d'embouteillages, les véhicules sont invités à s'écarter du droit chemin et à emprunter des petites voiries, voire des centres de villes ou de villages, qui ne sont pas prévus pour cela eu égard à leur gabarit, à leur configuration et/ou à la vie locale (écoles, quartiers d'habitation...).

## Décourager le trafic

Plus globalement encore, la réduction de la circulation motorisée constitue un objectif à part entière avec un transfert modal vers tous les autres modes de déplacement, ce qui justifie aussi les démarches qui visent à limiter ou à décourager le trafic automobile.

Comment procéder ? De la rencontre des besoins des différents types d'utilisateurs croisée avec la fonction de la voirie découle une hiérarchisation du réseau. Il s'agit d'un préalable indispensable, d'une base de travail pour toute mise en œuvre de mesures.

Il faut ensuite déterminer comment maîtriser les vitesses, voire, dans le cas qui constitue le thème de ce dossier, comment éliminer tout trafic de transit dans les rues et les quartiers où il n'est pas souhaité.

## Boîte à outils

Différents outils sont disponibles, et plutôt bien connus, afin de maîtriser le trafic motorisé – sa vitesse et/ou sa charge – dans les zones où celui-ci doit, soit être absent, soit être limité aux usagers qui ne sont pas « en transit ». Toutefois, force est de constater que, si leur utilisation est susceptible d'améliorer la situation, elle n'est pas toujours suffisante et ne permet pas nécessairement d'atteindre les objectifs.

Ainsi, les deux champs d'outils utilisés sont d'une part la modération du trafic et d'autre part le plan de circulation.

**La modération du trafic** peut décourager, dans une certaine mesure, le trafic de fuite. Elle recourt aux différents statuts de voirie prévus par le code de la route : zone 30, zone résidentielle et de rencontre, rue cyclable, chemin réservé... afin d'induire des comportements cohérents avec les zones traversées. La diminution des vitesses ne va pas de soi et des aménagements de l'infrastructure via la réalisation de dispositifs spéciaux tels que des coussins, des plateaux, des rétrécissements, des dévoiements... sont souvent mis en œuvre. Ces pratiques datent déjà de quelques décennies et le recul montre qu'elles ne constituent pas toujours le remède miracle. Outre leur coût de gêne (bruit, vibrations...) pour les riverains et ne sont pas toujours aussi efficaces qu'espéré car les véhicules sont de mieux en mieux équipés pour les franchir sans les subir<sup>1</sup>.



Quant au **plan de circulation**, celui-ci peut contribuer assez drastiquement, par des systèmes de boucles par exemple, à rendre impossible certaines traversées de quartiers ou de villes. Il s'agit d'une solution efficace pour supprimer le trafic de transit. Toutefois elle constitue une contrainte parfois jugée excessive pour les riverains, voire d'autres usagers, qui subissent alors de trop longs détours. La mise en place de ce type de mesure nécessite donc un travail important, en particulier avec les riverains, pour bien évaluer les avantages et les inconvénients du projet.

Le plan de circulation peut aussi viser la maîtrise des accès à certaines zones ou rues.

<sup>1</sup>Voir la Cemathèque 42 : Une circulation apaisée dans les villes et les villages. Quelle stratégie ? Quels outils ? Icedd pour le compte du SPW-MI, juin 2016 <http://mobilite.wallonie.be>



Sources : Ville de Gand



## Et... le contrôle des panneaux C3 et F103 à l'aide de caméras ANPR

Dans cette perspective, il existe un outil, peu répandu à l'heure actuelle, voire pas encore en Wallonie dans le cadre de la lutte contre le trafic de transit, qui est susceptible d'apporter une réponse efficace pour interdire le trafic de transit là où il n'est pas souhaitable. C'est le sujet du présent dossier.

Il s'agit de l'utilisation du signal C3 – Accès interdit, dans les deux sens, à tout conducteur – dont le respect est contrôlé par des caméras à reconnaissance de plaque minéralogique – ANPR (Automatic Number Plate Recognition). A noter, que le signal F103 – Commencement d'une zone piétonne - est aussi concerné par la possibilité d'un contrôle par caméras ANPR, comme cela apparaît dans la suite du document.

Le signal C3 permet de prévoir des exceptions et donc une possibilité de passage pour certains usagers. En outre, il peut être activé à certains moments de la journée ou certains jours de la semaine, en précisant ces autorisations sur un panneau additionnel, voire en utilisant des panneaux à message variable (PMV) à l'instar de ce qui se fait parfois aux abords des écoles.

L'usage de caméras constitue une nécessité si l'on veut s'assurer du respect du signal C3 dès lors que des autorisations de passage existent. Car tout le monde sait que le contrôle des rues interdites – sauf circulation locale – ne peut être performant en l'absence de contrôles automatiques. Il s'agit ici en gros du même cas de figure.

Cet outil a fait parler de lui dans la presse dans le cadre des embouteillages existants sur l'E411 à l'approche de Bruxelles. En effet, des petites communes flamandes ont utilisé ce dispositif à l'heure de pointe du matin pour éviter que les « wazers » et autres petits futés continuent de troubler la quiétude de certains quartiers.

Mais, outre cette situation spécifique, l'utilisation de caméras ANPR contrôlant le respect du signal C3 peut apporter une solution dans d'autres contextes.

Toutefois, comme pour toute intervention qui apporte du changement dans le quotidien des riverains, une concertation doit avoir lieu afin d'entendre leurs attentes et de tirer parti de leur vécu.

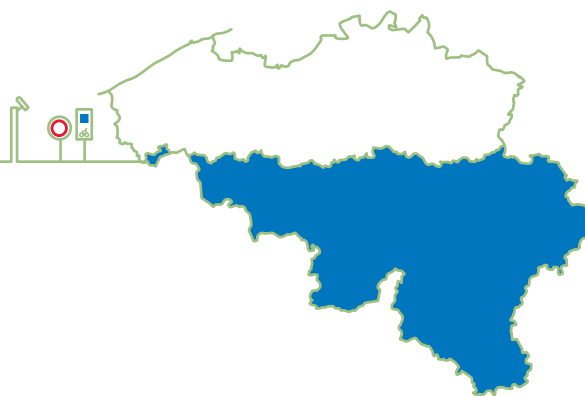
L'usage de ce type de caméra est largement répandu dès le moment où une commune crée une zone de basses émissions<sup>2</sup>.

## Intérêt manifeste en Wallonie

Si ce système n'est pas encore utilisé en Wallonie, plusieurs projets sont à l'étude : à Liège dans le cœur historique et à proximité de la gare des Guillemins pour organiser une coupure de circulation aux voitures particulières au profit des autres modes, à Namur dans le cadre du contrôle du piétonnier<sup>3</sup>, pour la mise en œuvre du BHNS de Charleroi dans l'idée de s'assurer du bon fonctionnement des voies bus, ... les études sont en cours. Voire parfois en cours de mise en œuvre, puisque des caméras sont installées pour des fonc-

tions de mobilité, au moment de la rédaction de ce dossier, ces caméras ne sont pas encore fonctionnelles comme outils de verbalisation. L'intérêt est donc réel.

Pour permettre l'appropriation de ce type d'outil et donc ensuite son utilisation, il y a lieu de maîtriser différents aspects de la loi caméra, de comprendre les différentes étapes techniques, administratives et juridiques de la gestion des contraventions, de déterminer qui recevra une autorisation d'accès (catégories d'usagers et situations exceptionnelles...), sans oublier bien entendu une phase d'étude approfondie avant toute décision et une communication adéquate à différentes étapes du projet.



## Q LES ZONES À TRAFIC LIMITÉ (ZTL) EN EUROPE

En juin 2019, l'Ademe a publié une étude sur les zones à trafic limité à travers huit pays européens. Elle en a recensé 238, dont 228 en Italie.

Ce type de mesure a été adopté dès les années septante dans le but d'apaiser la circulation dans la zone, de réorganiser la mobilité en faveur de la préservation des transports en commun et des mobilités actives.

Ces restrictions concernent avant tout le type d'usage du véhicule motorisé (résident, visiteur, livreur, transport en commun) ou le gabarit et le type de véhicule. L'objectif est d'améliorer le cadre de vie et de protéger le patrimoine (essentiellement en Italie) à travers une diminution du trafic routier dans la zone. 238 ZTL ont été dénombrées à travers 8 pays européens (Italie, Belgique, Autriche, Espagne, Lettonie, République Tchèque, Slovaquie et France). Au moment de la publication, la France en comptait une à Nantes et une autre à Grenoble.

En savoir plus : <https://librairie.ademe.fr/air-et-bruit/113-zones-a-traffic-limite-ztl-en-europe-les.html>

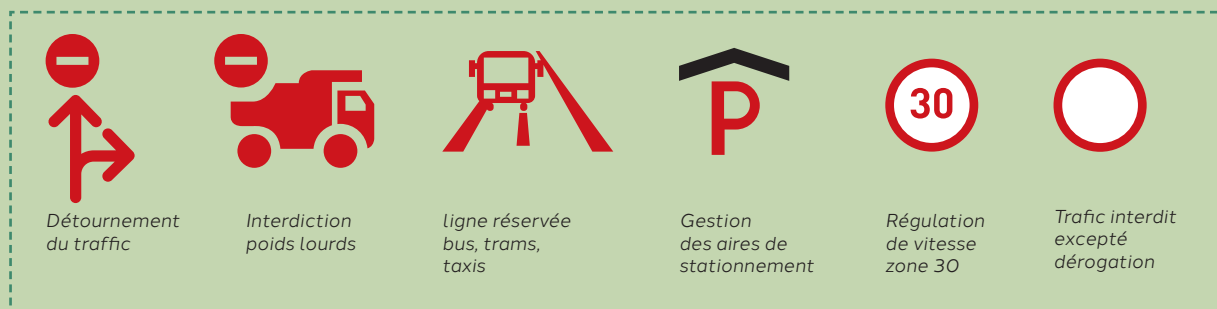
<sup>2</sup> Les zones de basses émissions (en anglais « Low Emission Zone » - LEZ) ont pour objectif l'amélioration de la qualité de l'air en interdisant progressivement aux véhicules les plus polluants de circuler. Depuis 2022, le centre de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) passe progressivement en LEZ.

<sup>3</sup> Ici, il s'agit en l'occurrence du respect du signal F103 – commencement d'une zone piétonne - et non du C3.

## Q CHAMP D'APPLICATION DES CAMÉRAS ANPR

La technologie ANPR, ou « LAPI » en français (Lecture Automatique des Plaques d'Immatriculation), permet un relevé automatique des plaques d'immatriculation des véhicules franchissant un point de contrôle

La plaque minéralogique est ensuite comparée à une base de données d'abord pour vérifier si le véhicule respecte les contraintes. Ensuite, la consultation de la DIV pour identifier le propriétaire se fait dans le cadre du suivi des sanctions.



Le champ d'application pour la lecture automatique des plaques par caméras ANPR est large :

- Détermination du temps de parcours
- Calcul de la vitesse moyenne d'un véhicule sur un tronçon routier (par exemple les 25 sites où des radars-tronçon sont installés par le SPW-Infrastructure en Wallonie)
- Contrôle du transit (par exemple les poids lourds en transit sur des routes non autorisées entre l'E42 et l'E25 : à Sprimont, Theux, Pépinster, Heusy et Liège)
- Automatisation du contrôle d'accès, pour un parking ou en zone urbaine (par exemple à Londres)
- Recherche de véhicules selon une liste donnée (véhicules volés, en défaut d'assurance, ...) à des fins policières (par exemple la lutte antiterroriste grâce aux données des radars tronçons des autoroutes)
- Etablissement de statistiques routières : comptages, proportion de véhicules par typologie, poids-lourds, ... (par exemple le Système de Transport Intelligent (STI) à Namur)
- Analyse de comportements routiers quant à l'utilisation des bandes routières, analyse des dépassements... (par exemple le système de comptage Trademex composé d'une centaine de caméras de comptages de trafic du SPW-MI sur le réseau national et autoroutier)
- Fiscalité
- Zone de basses émissions (par exemple à Bruxelles)
- Zone de trafic limité (par exemple la chaussée d'Ixelles, au centre de la première maille apaisée du Plan Good Move, le Plan régional de mobilité 2020-2030 pour la Région de Bruxelles-Capitale)

La présente publication concerne principalement le dernier point : le contrôle des accès d'une rue ou d'une zone à trafic limité, pour laquelle l'utilisateur autorisé est tenu d'identifier son véhicule, via une demande d'autorisation de longue durée ou temporaire, lui permettant de franchir le point de contrôle.

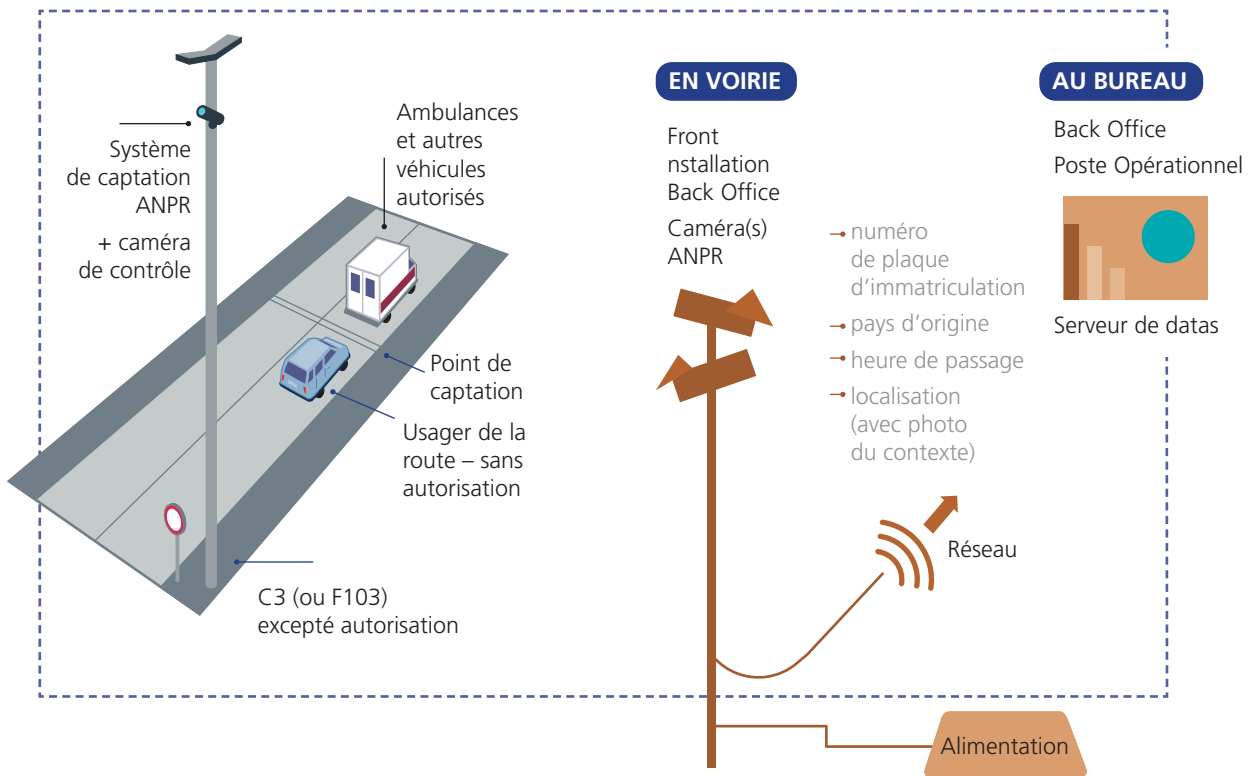
Chaque point de contrôle est équipé de caméras ANPR facilitant le traitement automatique des amendes.





## PARTIE 1

## Méthodologie



## 1.Aspects techniques

### Hardware

Le système de captation est basé sur l'acquisition en temps réel d'images vidéo. Il est composé de différents éléments :

La **caméra ANPR** relève les plaques pour faire des relevés statistiques de trajets de manière anonyme, pour des contrôles de police plus complets, ou, dans le cas qui nous concerne, pour contrôler le respect d'une signalisation routière spécifique. Les informations fournies par la caméra ANPR sont le numéro de plaque d'immatriculation, la date et l'heure de passage et la localisation, s'ajoutant à cela la photo du contexte, permettant de distinguer le type de véhicule.

Il s'agit de caméras de haute résolution utilisant des capteurs dans le spectre infrarouge et permettant de détecter les plaques d'immatriculation de nuit.

Parfois une caméra supplémentaire de contexte, synchronisée avec la caméra ANPR, double cette dernière. Parfois la caméra ANPR fournit la photo de contexte. Elle donne une image en couleur.

Les prises de vue sont assurées en continu, à la différence d'un radar qui effectue un déclenchement en fonction d'un évènement. L'élément repéré est la zone de la plaque d'immatriculation, elle est obtenue par une analyse vidéo systématisée.

## € COÛTS

Caméra ANPR : entre 3000€ et 5000 € (1 ou 2 voies)

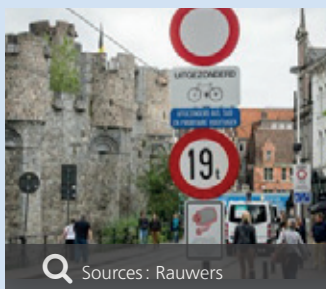
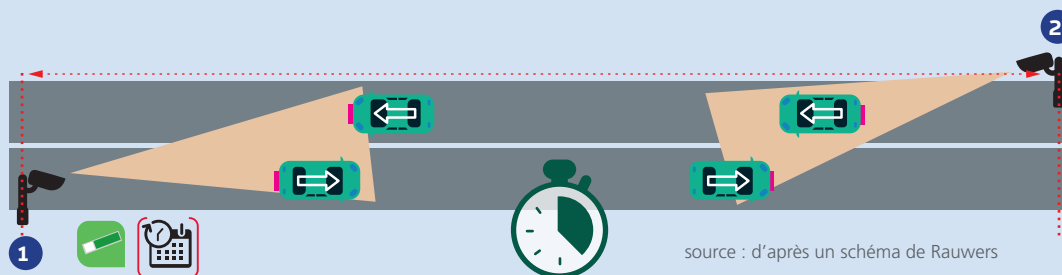
Caméra ANPR + caméra de contexte : entre 5000€ et 7000€ (1 ou 2 voies)

Installation complète (hors caméra) : Placement, câblage, tranchées, poteau, ... : 12000€ en moyenne par site

- Fibre optique, coaxial, filaire (UTP) ou connexion sans fil – A noter que certains systèmes fonctionnent plutôt avec une connexion 4G
- Poteaux de grand diamètre (Ø25) pour la connexion à l'électricité et câbles redondants (autres caméras / ANPR supplémentaires)
- Armoires routières ou souterraines

## Q DOUBLE INSTALLATION

Au moment de clôturer la publication, nous prenons connaissance de la présence d'un second système, celui de la double installation. Le système est ici constitué d'une double caméra ANPR qui relève les plaques en début et fin de tronçon. L'information déterminante fournie par les caméras ANPR est ici l'heure de passage, permettant de déterminer la durée pour franchir la distance entre les 2 caméras et établir si le véhicule est en transit dans le quartier ou si sa destination est conformément située dans le quartier.



Ce système économise le travail de définition d'une liste blanche, d'une communication avec le citoyen via la plateforme d'introduction des demandes d'autorisations. Ce qui simplifie considérablement le suivi quotidien. Elle est applicable dans les cas simples.

Il convient ici de prévoir la signalisation verticale suivante, le panneau C3 « excepté circulation locale », ou C3 auquel est ajouté un C23 « trafic interdit aux véhicules de plus de x tonnes ». Cette signalisation peut également être contrôlée par la commune au moyen des sanctions administratives communales.

Décidément, ça bouge en matière de contrôle des infractions, au moment de finaliser la mise en page du document, nous prenons connaissance de la Loi du 30 juillet 2022 concernant l'utilisation d'appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié pour contrôler les infractions au signal d'interdiction C23. cette loi a été publiée ce 15 septembre 2022 et entrera en vigueur le 1er octobre 2022.

## Software

La partie Software est composée de plusieurs composants logiciels qui « se parlent » pour assurer une chaîne d'actions et maximiser les traitements automatiques.

Un logiciel « **Front Office** » va assurer le **traitement des autorisations** sur base du règlement communal balisant les autorisations et exemptions propre au territoire et aux objectifs que se sont fixés la commune. Il permet au visiteur de demander une autorisation de passage sur base de la « liste blanche » établie par la commune.

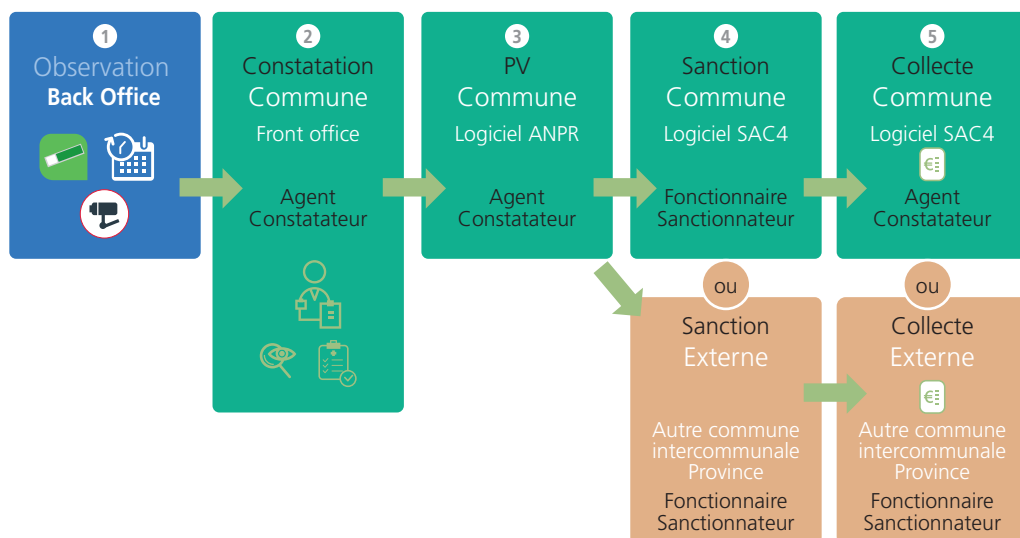
Un logiciel **ANPR** assure le **traitement des accès par la reconnaissance de plaques**, il permet de lire celles-ci grâce à un traitement digital, un système de segmentation qui permet d'éliminer les « parasites » (comme la saleté, les vis ou encore les indications publicitaires). Le logiciel dit « **OCR** » (Optical Character Recognition), à « reconnaissance optique de caractères », est basé sur la typologie, la forme, la taille et l'épaisseur des traits. Il reconnaît les caractères et distingue

l'immatriculation et le pays d'origine en fonction de bases de données existantes. La transmission des résultats est alors adressée à un système informatique de traitement.

A ce stade, il s'agit en permanence de **comparer les plaques à une liste des autorisations**. Cette comparaison va permettre de déterminer si un véhicule bénéficie d'une autorisation de passage ou est en infraction. Dans cette deuxième hypothèse, il est considéré comme un « candidat à la verbalisation ».

Enfin, le **logiciel SAC** prend en charge **l'émission des amendes** et les outils nécessaires au suivi du contentieux : le suivi des paiements et l'envoi de données aux huissiers de justice par exemple.

Une attention particulière sera accordée à l'interfaçage des systèmes logiciels entre eux, en vue de permettre la communication entre les logiciels et le fonctionnement du système.



source : d'après un schéma de Rauwers

## € COÛTS

**La Ville de Gand** gère en interne le suivi de A à Z, elle a travaillé avec différents marchés de service pour les différents logiciels.

- Budget: 20 à 25.000 € / site pour les caméras
- Front office : 1 000 000€, en sachant que ce montant intègre la délivrance des cartes riverains et des zones de basses émissions
- Logiciel de traitement : 600 000€ pour l'évaluation et la correction des lectures ANPR automatiques, la gestion des listes blanches et les véhicules exemptés (urgence, bus...)
- Logiciel SAC : 400 000€ pour l'émission des amendes, le suivi des paiements, l'envoi de données aux huissiers de justice...

La durée de validité du système est estimée à 7 ans (software et hardware). Les frais de maintenance annuels sont d'environ 20.000 à 40.000 pour les logiciels, ils sont sous-traités à une entreprise commerciale.

**Une autre commune en Flandres** a choisi le renting opérationnel pour le contrôle de 2 trajets. Sur base d'une durée de contrat déterminée, d'un nombre de sanctions mensuelles estimé, la charge mensuelle représente de 7000 à 15000€/mois, soit une charge située dans la fourchette de 10 à 20% des recettes.

Le renting correspond à un prix global qui comprend, outre l'installation des 2 caméras par trajet, le logiciel, des autorisations, le back office, la maintenance et le démontage en cas de non-renouvellement.



Source : Ville de Gand

## Q MUTUALISATION

A l'instar de la pratique du SPW dans le cadre de la mutualisation du Front Office pour les radars tronçons de différentes communes, la mise en commun de frais est ici aussi pratique courante.

Pour éviter de lourds coûts de traitements que des petites communes auraient du mal à amortir, certaines communes sous-traitent les tâches de traitement à une autre commune, à une intercommunale (à l'instar de l'intercommunale Haviland pour les communes de l'arrondissement Halle-Vilvoorde), voire à une Province (comme le pratique la Province du Brabant Flamand qui propose ce service à ses communes).

Cette mutualisation est aussi d'application dans les communes d'Edegem et de Kortenberg rencontrées et décrites dans les bonnes pratiques. Les opérateurs sont respectivement l'intercommunale IGEAN et le service GASAM de la commune de Malines.

Dans ces communes, par sanction, on peut considérer que le prestataire public perçoit la moitié à deux tiers des 58€ de l'amende. Il s'agit d'un montant forfaitaire par dossier traité.

La mutualisation constitue certainement une solution à prôner. Elle semble économiquement avantageuse et donc à privilégier pour les projets générateurs d'un nombre peu élevé d'amendes.

## 2. Cadre juridique

Avant d'installer des caméras sur son territoire, l'autorité communale veillera à respecter la réglementation en vigueur. L'installation et l'utilisation de caméras ANPR sont régies par diverses législations que nous allons examiner dans cette partie. Il est essentiel de combiner l'ensemble de ces législations pour pouvoir utiliser légalement les caméras ANPR.

Ainsi, il conviendra de se conformer à la loi sur les caméras de surveillance qui contient les bases pour l'installation et l'utilisation des caméras. En outre, le RGPD devra également être respecté vu que les caméras de surveillance traitent de données à caractère personnel.

Lorsque les caméras de surveillance sont utilisées par les services de police dans le cadre de l'exercice des missions de police administrative et judiciaire, la loi sur la fonction de police devra être suivie.

Enfin, si l'on souhaite appliquer des sanctions administratives communales en cas d'infractions, il conviendra d'appliquer la loi « SAC ».



### La loi sur les caméras de surveillance

La loi sur les caméras de surveillance vise l'utilisation de caméras de surveillance à des fins non policières.

Les caméras ANPR sont visées par la loi du 21 mars 2007 réglant l'installation et l'utilisation de caméras de surveillance<sup>5</sup>. Leur utilisation doit donc être conforme à cette législation.

En effet, la loi précitée définit les caméras de surveillance intelligentes comme étant des caméras de surveillance qui comprennent également des composantes ainsi que des logiciels qui, couplés ou non à des registres ou à des fichiers, peuvent traiter de manière autonome ou non les images recueillies<sup>6</sup>.

Cette définition comprend donc différents types de caméras de surveillance ; néanmoins, à l'heure actuelle, la législation ne permet que l'utilisation des caméras intelligentes pour la reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation

vu que l'article 8/1 de la loi précise ce qui suit : « l'utilisation de caméras de surveillance intelligentes couplées à des registres ou à des fichiers de données à caractère personnel n'est autorisée qu'en vue de la reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation, à condition que le responsable du traitement traite ces registres ou ces fichiers dans le respect de la réglementation relative à la protection de la vie privée. »

En outre, la loi indique que la finalité de ces caméras doit être de :

- prévenir, constater ou déceler des infractions contre les personnes ou les biens ;
- prévenir, constater ou déceler des incivilités au sens de l'article 135 de la Nouvelle loi communale (ci-après, NLC), **contrôler le respect des règlements communaux** ou maintenir l'ordre public<sup>7</sup>.

Le contrôle du respect des panneaux C3 et F103 par des caméras de surveillance entre dans le champ d'application de cette législation.



### Le Règlement général sur la protection des données (RGPD)

Les images collectées par les caméras sont des données à caractère personnel. Il s'ensuit que les règles du RGPD, transposées dans la loi du 30 juillet 2018 relative à la protection des données à caractère personnel, devront être respectées. En bref, ces données doivent être traitées de manière licite, loyale et transparente au regard de la personne concernée<sup>8</sup>. Ces données doivent être collectées pour des finalités déterminées, explicites et légitimes et ne pas être traitées ultérieurement d'une manière incompatible avec ces finalités<sup>9</sup>. Les données à caractère personnel doivent également être adéquates, pertinentes et limitées à ce qui est nécessaire au regard des finalités pour lesquelles elles sont traitées<sup>10</sup>.

Les images collectées doivent être exactes et si nécessaires tenues à jour. De même, toutes les mesures raisonnables doivent être prises pour que les données à caractère personnel soient effacées ou rectifiées sans tarder<sup>11</sup>.

<sup>5</sup> M.B. 31.5.2007.

<sup>6</sup> Art. 2, 4<sup>o</sup>/3, L. 21.3.2007.

<sup>7</sup> Art. 3, L. 21.3.2007.

<sup>8</sup> Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016, relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (Règlement général sur la protection des données).

<sup>9</sup> Idem, art. 5, par. 1, b.

<sup>10</sup> Idem, art. 5, par. 1, c.

<sup>11</sup> Idem, art. 5, par. 1, d.



## La loi sur la fonction de police et l'article 62 de la loi sur la circulation routière<sup>12</sup>

L'utilisation de caméras par la police est retirée du champ d'application de la loi caméras et l'installation et l'utilisation de celles-ci sont régies explicitement par la loi sur la fonction de police<sup>13</sup>. Ces règles sont différentes de celles de la loi caméras, vu les missions spécifiques de la police<sup>14</sup>.

L'article 44/2, paragraphe 3 de la loi sur la fonction de police précitée évoque le système de caméras ANPR en précisant ce qui suit : « Lorsque dans le cadre de l'exercice des missions de police administrative et judiciaire, des outils techniques sont utilisés pour collecter de manière automatique des données à caractère personnel et des informations de nature technique, structurées de sorte qu'elles puissent être directement retrouvées, ces données sont traitées dans une banque de données technique.

Une banque de données technique est créée suite à l'utilisation de :

- caméras intelligentes de reconnaissance automatique de plaques d'immatriculation ;
- systèmes intelligents de reconnaissance automatique de plaques d'immatriculation.

Par systèmes intelligents de reconnaissance automatique de plaques d'immatriculation, l'on entend tout logiciel informatique intelligent permettant de traiter automatiquement les images enregistrées au moyen de caméras, pour en extraire les données de plaques d'immatriculation, sur la base de certains critères préétablis.

Une banque de données technique peut être créée tant au niveau local qu'au niveau national.

Les conditions de création de ce type de banques de données et les conditions de traitement des données à caractère personnel et informations qui y figurent sont spécifiées aux articles 44/11/3sexies à 44/11/3decies. », et plus précisément pour les caméras ANPR à l'article 44/11/3septies, b.

Il s'ensuit que la compétence pour l'utilisation de caméras par la police, contrairement aux caméras de surveillance soumises à la loi caméra, ne relève pas de l'Autorité de protection des données (APD) mais bien d'une autorité publique spécifique, à savoir l'Organe de contrôle de l'information policière (le C.O.C.)<sup>15</sup>. L'article 44/2, paragraphe 3 précité rappelle que l'utilisation de ces caméras peut se faire dans le but de contrôler les infractions relatives à la police de circulation routière en application de l'article 62 de la loi du 16 mars 1968.

Cette disposition indique que « les constatations fondées sur des preuves matérielles fournies par des appareils fonctionnant automatiquement en présence d'un agent qualifié font foi jusqu'à preuve du contraire lorsqu'il s'agit d'infractions à la présente loi et aux arrêtés pris en exécution de celle-ci. Les constatations fondées sur des preuves matérielles fournies par des appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié font foi jusqu'à preuve du contraire lorsqu'il s'agit d'infractions à la présente loi et aux arrêtés pris en exécution de celle-ci, désignées par un arrêté royal délibéré en Conseil des ministres.

Lorsqu'une infraction a été constatée par des appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'agent qualifié, le procès-verbal en fait mention. »<sup>16</sup>

En outre, il y est précisé qu'une concertation doit avoir lieu pour les caméras qui sont destinées à fonctionner en l'ab-

<sup>12</sup> Loi relative à la police de la circulation routière, 16.3.1968, M.B. 27.3.1968, appelée aussi « LCR » ou loi sur la circulation routière

<sup>13</sup> L. sur la fonction de police du 5.8.1992, M.B. 22.12.1992.

<sup>14</sup> Site de l'autorité de protection des données <https://www.autoriteprotectiondonnees.be>

<sup>15</sup> idem

<sup>16</sup> L'AR du 18 décembre 2002 déterminant les infractions dont la constatation fondée sur des preuves matérielles fournies par des appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié, fait foi jusqu'à preuve du contraire.

sence d'agent qualifié : « Lorsque les appareils sont destinés à fonctionner comme équipement fixe sur la voie publique, en l'absence d'agent qualifié, leur emplacement et les circonstances de leur utilisation sont déterminés lors de concertations organisées par les autorités judiciaires, policières et administratives compétentes, dont les gestionnaires de la voirie. Le Roi détermine les modalités particulières de cette concertation. L'installation sur la voie publique d'équipements fixes pour des appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'agent qualifié se fait de l'accord des gestionnaires de la voirie. »<sup>17</sup>

En Région wallonne, il y a aussi la **circulaire « Radars » du 7.8.2012** qui contient des recommandations concernant les appareils automatiques. Des exemples de protocoles sont annexés à cette circulaire<sup>18</sup>.

Les infractions C3 et F103 sont reprises dans l'AR du 18.12.2002 qui désigne les infractions ayant force probante particulière visée à l'article 62 alinéa 3 de la loi sur la circulation routière, à savoir que les PV valent jusqu'à preuve du contraire.



## La loi SAC

Qui dit infraction dit sanction. Les sanctions possibles pour les infractions aux panneaux C3 et F103 sont les sanctions pénales ou les sanctions administratives communales (voir tableau).

Pour rappel, une sanction administrative est une sanction directement infligée par une autorité administrative, contrairement à une sanction pénale qui, elle, est, en principe, infligée par un juge.

La loi du 24 juin 2013 relative aux sanctions administratives communales<sup>19</sup> contient la procédure applicable en la matière. Il est ainsi prévu que les communes peuvent prévoir la possibilité de sanctionner administrativement des comportements qui sont répertoriés dans leurs règlements communaux. L'amende administrative est l'une des sanctions administratives que l'on rencontre fréquemment.

Celle-ci pourra être infligée par le fonctionnaire sanctionneur désigné par le conseil communal<sup>20</sup>.

## Q DIFFÉRENCES ENTRE SANCTION PÉNALE ET SANCTION ADMINISTRATIVE COMMUNALE

### SANCTION PÉNALE

- Obligation d'avoir le comportement réprimé dans un texte de loi (ex. Code de la route, Code pénal,...)
- Constatation par un policier à la suite de la rédaction d'un procès verbal
- Respect du code de la procédure pénale et, le cas échéant, d'autres législations
- Infliction de la sanction pénale par le juge compétent
- Différentes peines possibles (amendes, peines de prison, etc.)
- Recours possibles selon le Code judiciaire

### SANCTION ADMINISTRATIVE COMMUNALE

- Obligation d'avoir le comportement interdit dans le règlement de police
- Constatation par un policier ou un agent habilité (ex. constatateur) via constat
- Respect de la procédure imposée par la législation SAC.
- Infliction de la mesure par un fonctionnaire sanctionneur ou le collège communal
- Différentes peines possibles (amende administrative, suspension administrative d'une autorisation ou permission délivrée par la commune, retrait administratif d'une autorisation ou permission délivrée par la commune, fermeture administrative d'un rétablissement à titre temporaire ou définitif.)
- Recours possibles devant le tribunal de police

<sup>17</sup> L'arrêté en question dans cette disposition est l'arrêté royal du 11.10.1997 relatif aux modalités particulières de la concertation visant à déterminer l'emplacement et les circonstances d'utilisation des appareils fixes fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié, destinés à assurer la surveillance sur la voie publique de l'application de la loi relative à la police de la circulation routière et des arrêtés pris en exécution de celle-ci, M.B., 24.10.1997.

<sup>18</sup> Lien : <https://infrastructures.wallonie.be>

<sup>19</sup> M.B. 1.7.2013.

<sup>20</sup> Soulignons que le fonctionnaire sanctionneur peut être soit :

- le directeur général ;

- un agent contractuel ou statutaire titulaire d'un diplôme de bachelier en droit ou de bachelier en pratique judiciaire ou d'une maîtrise en droit et ayant suivi le module de formation complet ;

- un agent provincial.

La procédure applicable dépend du type d'infraction constatée. Sur ce point, soulignons qu'il existe 4 types d'infractions administratives :

- Les infractions purement administratives ;
- Les infractions mixtes de 1ère catégorie (les infractions mixtes sont des infractions susceptibles d'être sanctionnées pénalement ou administrativement) ;
- Les infractions mixtes de 2ème catégorie ;
- Les infractions mixtes relatives à l'arrêt et au stationnement et aux infractions relatives aux panneaux C3 et F103.

La loi du 24 juin 2013 précitée permet aux communes d'introduire des dispositions dans le règlement communal concernant les infractions relatives à l'arrêt et au stationnement et aux signaux C3 et F103 constatés au moyen

d'appareils. Les infractions qui pourront faire l'objet d'une sanction administrative sont déterminées par arrêté royal<sup>21</sup> (voir tableau « les infractions mixtes liées au stationnement »). Notons que l'on peut considérer le fait que les infractions aux signaux C3 et F103 se trouvent incluses dans les infractions stationnement comme une bizarrerie...

Celui-ci délimite le champ d'action des communes en ce qui concerne les sanctions qu'elles souhaitent voir mises en œuvre pour lutter contre le mauvais stationnement et principalement le stationnement troublant la sécurité.

L'arrêté royal répartit ces infractions en 2 catégories définies en fonction de la gravité et de la menace qu'elles représentent pour le citoyen en particulier et pour la sécurité routière et la mobilité en général.

## INFRACTIONS MIXTES LIÉES AU STATIONNEMENT

Art. 22bis, 4°, a), le stationnement en zone résidentielle en dehors des espaces réservés à cette fin.	Art. 22ter.1, 3°, le stationnement sur les dispositifs surélevés (sauf réglementation locale qui l'autorise).	Art. 22sexies 2, le stationnement en zone piétonne.	Art. 23.1, 1°; 23.1, 2°; 23.2, al. 1 <sup>er</sup> , 1° à 3°, les violations aux règles de base du code de la route en matière d'arrêt et de stationnement (stationnement à droite, accotement, ...).
Art. 23.2, alinéa 2, le stationnement des motocyclettes en dehors des marquages.	Art. 23.3, les violations des règles de stationnement des bicyclettes et des cyclomoteurs à deux roues.	Art. 23.4, les violations des règles de stationnement des motocyclettes.	Art. 24, al. 1 <sup>er</sup> , 2°, 4° et 7° à 10°, le stationnement dangereux ou gênant ainsi que toutes les règles de distance liées à la situation des lieux (feux rouge, passage piétons, ...).
Art. 25.11°, 2°, 3°, 5°, 8°, 9°, 10°, 11°, 12°, 13°, les règles de base du Code de la route liées au stationnement (distance d'un autre véhicule, type de voirie, accès carrossable, ...).	Art. 27.1.3, modification du disque bleu avant de quitter l'emplacement.	Art. 27.5.1, stationnement plus de 24h d'un véhicule hors d'état de circuler.	Art. 27.5.2, stationnement des camions pendant plus de 8 heures en agglomération.
Art. 27.5.3, stationnement d'un véhicule publicitaire plus de 3h.	Art. 27bis, stationnement pour personne handicapée sans apposer la carte.	Art. 70.2.1, non-respect des signaux E1, E3, E5, E7 et de type E9 relatifs à l'arrêt et au stationnement.	Art. 70.3, non-respect du signal E11.
Art. 77.4, le stationnement sur les îlots directionnels.	Art. 77.5, le stationnement sur les marques blanches définies à l'article 77.5 qui délimitent les emplacements que doivent occuper les véhicules.	Art. 77.8, l'arrêt ou le stationnement sur les marques en damier composées de carrés blancs apposées sur le sol.	Art. 68.3, non-respect du signal C3 et du signal F 103 dans le cas où les infractions sont constatées au moyen d'appareils fonctionnant automatiquement.

 Infractions mixtes liées au stationnement. Source : UVCW

<sup>21</sup> Selon l'A.R. du 9.3.2014 relatif aux sanctions administratives communales pour les infractions en matière d'arrêt et de stationnement et pour les infractions aux signaux C3 et F103 constatées au moyen d'appareils fonctionnant automatiquement (M.B. 20.6.2014).

<sup>22</sup> Art. 68.3 du Code de la route.

<sup>23</sup> Art. 71 du Code de la route.

<sup>24</sup> Pour information, les infractions relatives à l'arrêt et au stationnement de 2ème catégorie peuvent faire l'objet d'amendes administratives et d'un paiement immédiat d'un montant de 116 euros. Parmi ces infractions, on retrouve :

- le stationnement et l'arrêt sur autoroutes ;

- le stationnement sur le trottoir, les pistes cyclables, les passages pour piétons, dans les tunnels, dans le haut d'une côte et les virages ;

- le stationnement aux endroits où les piétons et les cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues doivent contourner un obstacle, aux endroits où le passage des véhicules sur rails serait entravé, lorsque la largeur du passage libre sur la chaussée serait réduite à moins de 3 mètres ;

- le stationnement sur un emplacement pour handicapé sans être détenteur d'une carte.



Il précise également le montant de l'amende qui s'y rapporte ainsi que le montant de la perception immédiate pour les contrevenants qui n'ont pas de domicile ni de résidence fixe en Belgique.

Bien qu'il s'agisse d'infractions de nature différente, le non-respect du signal C3<sup>22</sup> et du signal F 103<sup>23</sup> dans le cas où l'infraction est constatée au moyen d'appareils fonctionnant automatiquement fait partie des infractions relatives à l'arrêt et au stationnement de 1ère catégorie et peut donc faire l'objet d'amendes administratives et d'un paiement immédiat d'un montant de 58 euros<sup>24</sup>.

Malgré l'existence d'une sanction pénale pour ce type de comportements vu qu'il s'agit d'une infraction mixte, la loi ouvre à d'autres agents que les fonctionnaires et agents de police la possibilité de dresser des procès-verbaux.

Ainsi, la loi donne la possibilité aux agents constatateurs désignés par la commune de constater les infractions de ce type<sup>25</sup>, contrairement à ce qui est prévu pour les autres types d'infractions mixtes<sup>26</sup>.

Parmi les types de sanctions administratives existantes, il faut noter que seule l'amende pourra être applicable aux infractions liées à l'arrêt et au stationnement<sup>27</sup>, et au non-respect des signaux c3 et F103.

### 3. Processus de traitement

Il conviendra de distinguer qui est le gestionnaire de l'information venant des caméras et d'identifier qui sera le responsable de traitement.

Cela importe peu de savoir qui installe la caméra, ce qui est déterminant aux yeux de la loi, c'est qui utilise les données : **l'identité du responsable de traitement**. Le cadre juridique de référence en sera tributaire.

Il est important de signaler qu'un protocole d'accord entre la commune et le Parquet devra être conclu pour ce type d'infractions.

Celui-ci consiste en une convention conclue entre Parquet et collège communal fixant les lignes directrices en termes de politique pénale, mais qui devra cependant respecter les dispositions légales et ne pourra déroger aux droits des contrevenants.

Le protocole d'accord sera annexé aux règlements de police et publié par le collège communal sur le site internet de la commune si elle en dispose et/ou par la voie d'une affiche indiquant le lieu où le texte du protocole peut être consulté par le public.

La surveillance du respect des panneaux C3 et F103 par des caméras de surveillance nécessite de suivre des procédures particulières en lien avec la décision d'installer une caméra de surveillance, mais aussi avec l'adoption d'un règlement complémentaire de circulation routière et, le cas échéant, l'application des sanctions administratives communales.

Nous allons tenter d'expliquer ces processus dans les lignes qui suivent.

	RESPONSABLE DE TRAITEMENT		
	LA POLICE	LA COMMUNE	
UTILISATION POSSIBLE DES DONNÉES	Utilisation des images De manière structurée à des fins policières	Utilisation des données dans le cadre des SAC	Si la Police souhaite récupérer les images sporadiquement
	↓	↓	↓
CADRE LÉGAL	Application de la Loi de 2018 sur la fonction de Police de 2018	Application de la Loi Caméra	La combinaison des 2 cadres légaux s'impose

Source : Icedd

<sup>25</sup> Les membres du personnel des RCA, désignés à cette fin par les conseils communaux, sont également repris dans la liste des agents qui peuvent constater ces infractions. (art. 21, L. 24.6.2013).

<sup>26</sup> L'infraction mixte est une infraction qui est susceptible d'être sanctionnée aussi bien pénalement qu'administrativement.

<sup>27</sup> Art. 4, par. 4, L. 24.6.2013. 2<sup>o</sup> En ce qui concerne notre sujet, il s'agira donc de Police, de la commune, d'une intercommunale ou de la Province.



Source : Adobe Stock Photo



### Décision d'installation d'une caméra de surveillance

La décision d'utiliser une caméra de surveillance dans un lieu ouvert doit émaner du responsable de traitement qui ne peut être qu'une autorité publique<sup>28</sup> après un avis positif du conseil communal de la commune où se situe le lieu d'implantation de la caméra. Conformément à l'article 25/4 LFP, il incombe au chef de corps de la police locale ou du directeur de la police fédérale de vérifier si la caméra apporte une plus-value à ses missions de police<sup>29</sup>. Les règles de proportionnalité et de subsidiarité s'appliquent ici aussi (RGPD). L'objectif n'est pas d'installer le plus de caméras possible, mais de le faire de manière ciblée, là où les moyens traditionnels ne suffisent pas. Il s'agit également de ne pas confondre les objectifs des partenaires avec les objectifs de la police (par exemple le contrôle de l'accès à un parking). Si cela est justifié, il en fait la demande qui précise le type de caméras, les finalités pour lesquelles les caméras vont être installées ou utilisées, ainsi que leurs modalités d'utilisation et le lieu.



### Analyse d'impact de protection des données

Parmi les obligations imposées au responsable du traitement, l'article 35 du RGPD indique qu'une analyse d'impact relative à la protection des données doit être effectuée avant le traitement lorsque ce dernier est susceptible d'engendrer un risque élevé pour les droits et libertés des personnes physiques. Cette procédure permet d'évaluer à la fois les risques encourus et la manière dont ils peuvent être maîtrisés. Et, au niveau opérationnel, les précisions quant aux catégories de données à caractère personnel traitées, à la proportionnalité des moyens mis en œuvre, aux objectifs opérationnels à atteindre et à la durée de conservation des données nécessaire pour atteindre ces objectifs.

L'article 35.3 impose l'analyse des risques dans 3 cas de figure :

- Si le projet de traitement implique une évaluation d'aspects personnels tel que le profilage suivi d'une décision concernant la personne physique concernée ;

<sup>28</sup> En ce qui concerne notre sujet, il s'agira donc de la police, de la commune, d'une intercommunale ou de la Province

<sup>29</sup> Dans un contexte de lutte contre la criminalité et contre-terrorisme, en 2003-2006 les premières zones de Police ont commencés à installer et utiliser des caméras ANPR à des fins policières. Les implantations ont essentiellement couvert la partie nord du pays. En 2015, la Police Fédérale a lancé le projet fédéral de « bouclier national ANPR ». Aujourd'hui des disparités de couverture entre le Nord et le Sud du Pays restent marquées. La Police cherche à couvrir le territoire belge et, pour ce faire, souhaite inciter davantage de collaborations entre les communes et les services de police pour améliorer la couverture du territoire national.

- Si le projet de traitement implique une évaluation à grande échelle de catégories particulières de données relevant de l'article 9 du RGPD<sup>30</sup> ;
- Si le projet de traitement implique une surveillance systématique à grande échelle d'une zone accessible au public. En l'occurrence cette condition est décisive pour le respect des panneaux C soumise à une analyse des risques, et cela quel qu'en soit le gestionnaire.

## Q UN OUTIL OPEN SOURCE POUR RÉALISER L'ANALYSE D'IMPACT

La Commission nationale de l'information et des libertés (CNIL), autorité administrative française indépendante, propose un outil pour réaliser l'analyse d'impact relative à la protection des données (AIPD). Disponible en version bêta, le logiciel open source PIA facilite la conduite et la formalisation d'analyses d'impact sur la protection des données telles que prévues par le RGPD. Différentes analyses d'impact sont déjà réalisées en Wallonie à l'aide de ce support.

En savoir plus : <https://www.cnil.fr/fr/RGPD-analyse-impact-protection-des-donnees-aipd>



## Avis du chef de corps et du conseil communal

Le conseil communal doit rendre son avis après avoir consulté préalablement le chef de corps de la zone de police où se situe le lieu.

Remarquons que cet avis du conseil communal ne doit pas être demandé si le lieu ouvert est une autoroute ou une voirie dont est responsable une autorité publique autre que la commune. Le chef de corps de cette zone est toutefois toujours consulté.

Signalons que pour les caméras fixes temporaires<sup>31</sup>, dans sa demande d'avis au conseil communal, le responsable de traitement doit préciser les finalités particulières, le périmètre concerné par leur déplacement si elles ont vocation à être déplacée, ainsi que la durée de validité de cet avis.



## Déclaration

Une déclaration relative à l'installation et à l'utilisation d'une caméra de surveillance devra être réalisée par le responsable de traitement comme le dispose l'arrêté royal du 8 mai 2018<sup>32</sup>.

Cette déclaration peut se faire par voie électronique via le guichet électronique centralisé des systèmes de surveillance par caméras mis à disposition par le SPF Intérieur.



## Tenue d'un registre

Le responsable de traitement, qui, pour rappel, ne peut être qu'une autorité publique pour les caméras de surveillance dans des lieux ouverts, doit tenir un registre reprenant les activités de traitement des images de caméras de surveillance mises en œuvre sous sa responsabilité.

Ce registre peut se faire sous format papier ou électronique et doit être mis à disposition de l'autorité de protection des données et des services de police quand ceux-ci le demandent. Ce registre contient le nom et les coordonnées du responsable de traitement ainsi que les finalités du traitement et toutes les informations précisées dans l'arrêté royal.



## Mise en place d'un pictogramme

Un signal reprenant le pictogramme signalant la surveillance par caméra devra être apposé par le responsable de traitement à l'entrée de ce lieu. S'il y a plusieurs responsables de traitement, un seul pictogramme peut suffire en signalant les deux entités (Ville et Police).

<sup>30</sup> A savoir, le traitement des données à caractère personnel qui révèle l'origine raciale ou ethnique, les opinions politiques, les convictions religieuses ou philosophiques ou l'appartenance syndicale, ainsi que le traitement des données génétiques, des données biométriques aux fins d'identifier une personne physique de manière unique, des données concernant la santé ou des données concernant la vie sexuelle ou l'orientation sexuelle d'une personne physique.

<sup>31</sup> La loi caméra définit 3 types de caméras de surveillance : les caméras de surveillance fixes sont celles que l'on connaît le mieux, elles sont installées dans un lieu pour une durée indéterminée et donc fixes (à un mur, un poteau) pour surveiller ce lieu (exemple : caméra de surveillance de magasin). Les caméras de surveillance fixes sont appelées caméras de surveillance fixes temporaires si elles ne sont installées dans un lieu que pour une durée limitée (exemple : caméras déplacées régulièrement pour suivre les infractions). Il ne sera question de caméras de surveillance mobiles que si ces caméras sont en mouvement pendant qu'elles collectent les images, pour filmer à partir de différents lieux ou positions (exemple : Scan Car).

<sup>32</sup> A.R. 8.5.2018, rel. aux déclarations d'installation et d'utilisation de caméras de surveillance et au registre d'activités de traitement d'images de caméras de surveillance, M.B. 23.5.2018, art. 2 et 5.



## Visionnage, enregistrement et délai de conservation des images

Au niveau du visionnage des images, celui-ci n'est admis en temps réel que sous le contrôle des services de police et dans le but de permettre aux services compétents d'intervenir immédiatement en cas d'infraction, de dommage, d'incivilités ou d'atteintes à l'ordre public et de guider au mieux ces services dans leur intervention. L'accès à ces images en temps réel est également admis dans le but de permettre aux autorités et services compétents de coordonner la sécurité des événements pouvant avoir un impact sur l'ordre public et la sécurité de la population.

L'enregistrement d'images quant à lui n'est autorisé que dans le but de réunir la preuve d'incivilités ou de faits constitutifs d'infractions ou générateurs de dommages, de rechercher et d'identifier les auteurs des faits, les fauteurs de troubles à l'ordre public, les témoins ou les victimes.

Cependant, contrairement au visionnage d'images en temps réel le contrôle de la police n'est pas nécessaire en ce qui concerne l'enregistrement.

Le délai de conservation des images est d'un mois sauf si elles contribuent à apporter la preuve d'une infraction, d'un dommage ou si les images peuvent permettre l'identification d'un auteur ou d'une victime. Dans ce cas, le délai est prolongé à 3 mois.



## Adoption d'un règlement complémentaire de circulation routière

Lorsqu'une commune décide d'apposer des panneaux C3 et F103 qui seront contrôlés par des caméras ANPR, et ce de manière permanente, elle devra adopter un règlement complémentaire de circulation routière (RCCR). Le règlement sera adopté par le conseil communal et a donc pour but de régler des situations qui présentent la caractéristique de permanence. Ces règlements sont soumis à tutelle d'approbation<sup>33&34</sup>.

Comme pour tous les types de règlements, ceux-ci doivent être motivés en droit.



Commune d'Ixelles. Source : Icedd

Corrélativement à la mesure proprement dite, un plan complet de la signalisation routière sera réalisé sur les voiries du quartier impacté

Les visas à insérer en préambule d'un RCCR afin d'être parfaitement conforme aux exigences légales sont les suivants :

- Vu l'article 119 de la nouvelle loi communale ;
- Vu le CDLD, spécialement les articles L1133-1 et L1133-2 ;
- Vu le décret du 19 décembre 2007 relatif à la tutelle d'approbation de la Région wallonne sur les règlements complémentaires relatifs aux voies publiques et à la circulation des transports en commun ;
- Vu l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique ;

<sup>33</sup> Le décret du 19.12.2007 relatif à la tutelle d'approbation de la Région wallonne sur les règlements complémentaires relatifs aux voies publiques et à la circulation des transports en commun, article 4§1er.

<sup>34</sup> Remarquons sur ce point que le conseil communal adopte d'initiative les règlements complémentaires concernant les voiries communales et les soumet à l'approbation du Gouvernement wallon. En ce qui concerne la voirie régionale, le conseil communal n'adopte un règlement complémentaire que lorsque le gestionnaire s'est abstenu de le faire. Un tel règlement est soumis à l'approbation du ministre régional ayant les routes et les autoroutes dans ses attributions. A noter que les cas de règlements de suppléance sont limités depuis la nouvelle réglementation, cela restreint leur capacité de suppléer à toutes mesures sur voiries régionales depuis 2019.

- Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 14 mars 2019 portant exécution du décret du 19 décembre 2007 relatif à la tutelle d'approbation de la Région wallonne sur les règlements complémentaires relatifs aux voies publiques et à la circulation des transports en commun et modifiant l'arrêté du Gouvernement wallon du 8 octobre 2009 relatif aux délégations de pouvoirs au Service public de Wallonie ; Vu l'arrêté ministériel du 11 octobre 1976 fixant les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière et ses annexes ;
- Vu la circulaire ministérielle du 10 avril 2019 relative aux règlements complémentaires de circulation routière et à la prise en charge de la signalisation ;

Le cas échéant on y ajoute si le règlement a fait l'objet d'une consultation préalable :

- Attendu que la Direction des Déplacements doux et de la Sécurité des aménagements de voiries du Service public de Wallonie a rendu un avis technique préalable en date du JJ/MM/AAAA

Enfin, le règlement complémentaire devra être porté à la connaissance des usagers par la pose d'une signalisation appropriée ou par des agents portant les insignes de leurs fonctions et postés sur place.



## Décision d'appliquer les sanctions administratives communales

Pour sanctionner le non-respect des panneaux C3 et F103, la commune peut appliquer les sanctions pénales qui sont prévues ou les sanctions administratives communales.

Dans ce cas, il conviendra de respecter le prescrit de la loi du 24.6.2013<sup>35</sup> et plus particulièrement les dispositions relatives à l'arrêt et au stationnement dans lesquelles on retrouve les infractions aux panneaux C3 et F103.

Lorsqu'une commune décide de faire application du régime des sanctions administratives communales, le conseil communal désignera un fonctionnaire sanctionnateur qui pourra infliger une amende administrative. Ce fonctionnaire devra répondre aux conditions d'accès à la fonction qui sont contenues dans l'arrêté royal du 21 décembre 2013<sup>36</sup>.

En cas d'infraction aux panneaux C3 et F103 qui, pour rappel, peut être constatée par les services de police ou les agents constatateurs, une procédure particulière doit être respectée.

Ainsi, l'original du constat de l'infraction est envoyé au fonctionnaire sanctionnateur tout comme pour une infraction simple.<sup>37</sup>

Le procureur du Roi est informé de l'infraction selon les modalités déterminées dans le protocole d'accord, qui, pour rappel, est obligatoire pour les infractions liées à l'arrêt et au stationnement et aux panneaux C3 et F103<sup>38</sup>.

En outre, le fonctionnaire sanctionnateur doit notifier, dans les quinze jours à compter de la réception de la constatation de l'infraction, les données relatives aux faits constatés et à l'infraction commise, et ce, par envoi ordinaire. Il fait part également du montant de l'amende.<sup>39</sup>

La loi prévoit que l'amende doit être payée dans les trente jours, sauf si le contrevenant fait part de ses moyens de défense par envoi ordinaire. Passé ce délai, un rappel est envoyé qui fait courir un nouveau délai de trente jours<sup>40</sup>.

Le paiement se fera par versement ou virement sur un compte de l'administration communale, au moyen d'un bulletin de versement ou de virement ou entre les mains du directeur financier de la commune.<sup>41</sup> L'exécution forcée est par ailleurs possible en cas de non-paiement, sauf introduction d'un recours dans le délai de trente jours mis à disposition pour le paiement de l'amende<sup>42</sup>.

Toute sanction sera mise à charge du titulaire de la plaque d'immatriculation. Evidemment le titulaire de la plaque d'immatriculation peut renverser cette présomption en prouvant par tout moyen qu'il n'était pas le conducteur au moment des faits. Dans ce cas, il est tenu de communiquer l'identité du conducteur incontestable dans les 30 jours de la notification de l'infraction, sauf s'il peut prouver le vol, la fraude ou la force majeure.<sup>43</sup>

À cet égard, il est délivré aux agents constatateurs une habilitation à demander l'identité du titulaire de la plaque d'immatriculation.<sup>44</sup>

<sup>35</sup> M.B. 1.7.2013.

<sup>36</sup> A.R. 21.12.2013 fixant les conditions de qualification et d'indépendance du fonctionnaire chargé d'infliger l'amende administrative et la manière de percevoir les amendes en exécution de la loi relative aux sanctions administratives communales, M.B. 27.12.2013.

<sup>37</sup> Art. 22, par. 6, al. 1, L. 24.6.2013.

<sup>38</sup> Art. 23, L. 24.6.2013.

<sup>39</sup> Art. 29, L. 24.6.2013.

<sup>40</sup> Idem

<sup>41</sup> Art. 7, A.R., 21.12.2013 fixant les conditions de qualification et d'indépendance du fonctionnaire chargé d'infliger l'amende administrative et la manière de percevoir les amendes en exécution de la loi relative aux sanctions administratives communales, M.B. 27.12.2013.

<sup>42</sup> Idem.

<sup>43</sup> Art. 33, L. 24.6.2013.

<sup>44</sup> Moyennant l'obtention d'une autorisation préalable délivrée par le comité sectoriel pour l'Autorité fédérale qui pourra être une autorisation globale demandée par un organe de représentation tel que l'UVCW ou la VVSG pour l'ensemble des communes respectivement wallonnes ou flamandes. Article 33, L. 24.6.2013.

## Q FONCTIONNAIRE SANCTIONNATEUR, AGENT CONSTATATEUR...DU PAREIL AU MÊME ?

Le fonctionnaire sanctionnateur est le seul habilité à infliger les amendes. Quant au rôle des agents constatateurs, il est de dresser des constats sur base des indices révélés. Ici, grâce à l'observation des images produites de manière continue par les caméras ANPR.

Une fois le procès-verbal dressé, le processus se met en marche et le dossier est instruit. Après analyse, les infractions envoyés le sont par le fonctionnaire sanctionnateur qui émet une sanction.

## Comment devenir agent constatateur ?

Outre le respect des conditions prévues dans la législation, une formation doit être suivie par les agents constatateurs. Celle-ci est donnée par des organismes, il existe des organismes agréés pour la formation des fonctionnaires de police ou des écoles provinciales ou régionales d'administration. Elles forment les agents travaillant dans une administration à devenir agent constatateur.

A titre d'exemple, les écoles provinciales de Namur et Liège dispensent ces formations.

## 4. Autorisation d'accès, définir la "liste blanche"

La commune doit établir une « liste blanche » des véhicules autorisés à franchir les signaux C3 et F103 via un règlement du conseil communal. Il s'agit d'une liste des véhicules qui peuvent circuler sur le tronçon ou dans le périmètre faisant l'objet d'une limitation d'accès.

La liste sera conçue en tenant compte de la configuration des lieux, de la taille de la zone, des activités présentes, en regard du type de restriction d'accès prévue : période de la journée (les heures de pointe a priori mais d'autres cas de figure sont possibles) ou restriction permanente.

La liste des admissions d'accès sera plus ou moins large, et donc plus ou moins permissive. Les critères seront sans doute différents d'une zone de trafic limité à une autre.

Dans cette liste blanche on trouvera :

- des véhicules exemptés définitivement ;
- des véhicules autorisés de manière permanente ;
- des véhicules autorisés à titre temporaire.



### Les véhicules exemptés

Sont d'abord concernés les véhicules prioritaires (article 37 du Code de la route : les ambulances, les véhicules de pom-

piers et de police) pour autant que la nature de leur déplacement le justifie. Peuvent être aussi exemptés, en fonction de la durée et des caractéristiques de la période du contrôle d'accès : les services communaux d'entretien, les véhicules de ramassage des immondices, les transports en commun, les taxis, les vélos ou speed pedelecs. Il s'agit donc ici a priori de "catégories" de véhicules. Cette exemption nécessite toutefois l'encodage des plaques d'immatriculation de tous les véhicules concernés.



### Les véhicules autorisés à titre permanent

Sont évidemment admis les véhicules des riverains<sup>45</sup>, voire les propriétaires ou locataires de garages. Ensuite, les catégories autorisées vont varier selon les contextes et la politique communale en la matière, en distinguant de nouveau s'il s'agit d'une restriction globale de la circulation dans la zone ou d'une simple suppression du trafic de transit, et si la restriction est permanente ou périodique.

Comme le montrent quelques exemples repris dans la partie "Bonnes pratiques" de ce document, la liste blanche pourrait inclure par exemple les véhicules du personnel de soin, les véhicules du personnel d'entreprises publiques ou privées, les véhicules de personnes handicapées ou qui transportent les personnes handicapées, les véhicules de livraisons, les véhicules de quartiers limitrophes... Dans le cadre d'une politique dynamique de mobilité, les voitures

<sup>45</sup> Parfois certains riverains uniquement : dans un cas d'un piétonnier, seuls les riverains disposant d'un emplacement de stationnement en domaine privé pourraient être autorisés.

partagées constituent bien entendu une cible à favoriser. Des conditions pourront assortir ces différentes autorisations.

Si l'objectif est uniquement de supprimer le trafic de transit, un véhicule ne disposant pas d'une autorisation, qui entre dans la zone et en ressort par le même accès, pourrait ne pas être verbalisé.



## Les véhicules autorisés à titre temporaire

Il s'agit principalement des véhicules présents dans le cadre de chantiers ou de déménagements, mais aussi des véhicules de dépannage, des véhicules de transport de personnes décédées, d'un événement (mariage ou autre)... Certains déplacements ne pouvant être anticipés, une possibilité de régularisation de l'autorisation d'accès dans un délai de 24h peut être prévue.

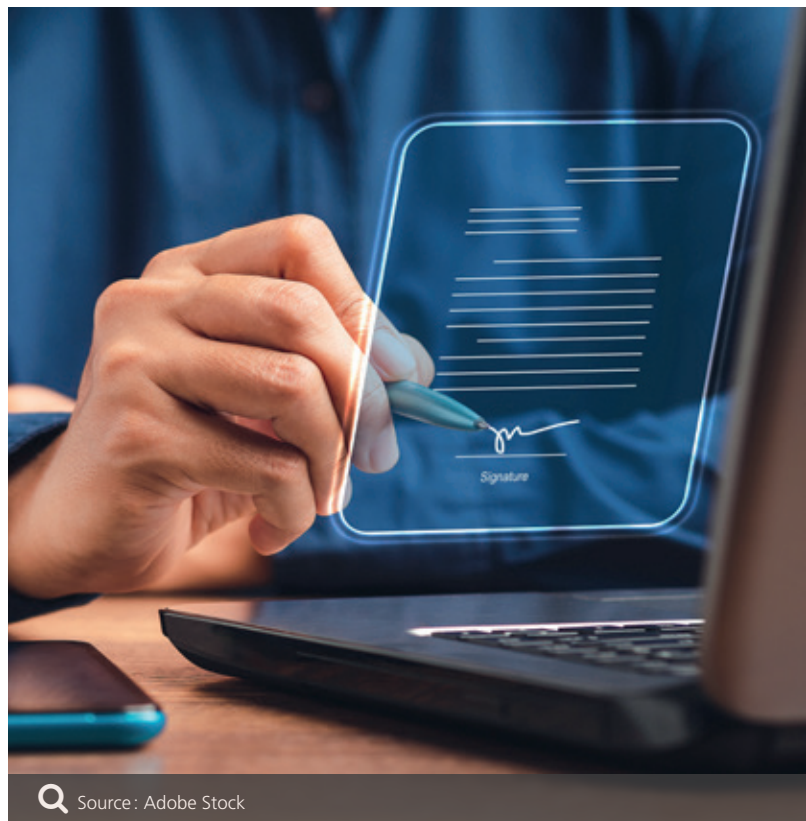


## Gestion de la liste blanche

Cette liste blanche est intégrée au logiciel qui gère les entrées dans chaque zone concernée, permettant ensuite de verbaliser celles-ci.

La constitution de cette liste constitue une grosse préoccupation pour les communes : qui autoriser et comment mettre à jour cette liste au quotidien. Les quelques exemples évoqués ci-dessus ne sont pas exhaustifs. L'expérience d'autres villes et communes<sup>46</sup> peut aider à défricher cette question et servir de base à la réflexion et à la discussion.

L'établissement des critères et la gestion des demandes possèdent quelques points communs avec les autorisations délivrées dans le cadre de l'attribution des cartes de stationnement pour ce qui concerne les autorisations permanentes, ou des autorisations spéciales de la commune pour des véhicules devant accéder à un piétonnier à titre temporaire par exemple.



Source : Adobe Stock

L'établissement de règles très claires en la matière est essentiel, afin que chaque demande spécifique puisse être rangée immédiatement dans la bonne case, sans nécessiter d'arbitrage.

En fonction des règles adoptées par la commune, certaines demandes d'autorisation seront faciles à gérer, d'autres se révéleront complexes. Les expériences montrent qu'une certaine souplesse est parfois nécessaire au démarrage de la mesure avec des ajustements par la suite pour être enfin en cohérence avec la réalité du terrain.

La liste des véhicules non autorisés à entrer dans la zone<sup>47</sup>, quant à elle, ne constitue pas une liste en soi ! Elle concerne les véhicules « candidats à la verbalisation ».

Des mesures de circulation, voire des aménagements de l'infrastructure compléteront si nécessaire la protection de la zone concernée : zone 30, zone résidentielle ou zone de rencontre...

<sup>46</sup> Voir en bibliographie, le règlement adopté par le conseil communal de certaines communes.

<sup>47</sup> A ne pas appeler « liste noire », cette appellation, aussi dénommée « liste d'intérêts », reprend les véhicules ciblés et recherchés par exemple par la police.

## Q MARCHÉS DE TRAVAUX, DE FOURNITURES OU DE SERVICES ?

La question de la qualification d'un tel marché public est délicate, le marché porte tant sur des travaux que sur des fournitures, voire sur des services. S'il n'existe aucune réponse a priori et définitive, nous exposons ici 3 possibilités qui semblent s'offrir aux communes :

- Un marché de travaux de fourniture pour le hardware que nous appellerons « marché de travaux relatif à l'installation de caméras ANPR », complété d'un (ou plusieurs) marché de fourniture pour le software. Ces investissements sont à prévoir au budget extraordinaire de la commune. A noter que, dans le cas de plusieurs marchés de fournitures distincts, il sera particulièrement important de tenir compte des exigences en matière d'interopérabilité. A préciser que, quant à l'acquisition de softwares, la qualification en marché de services semble s'indiquer s'il s'agit de faire développer des logiciels spécifiques sur base des contingences de l'adjudicateur, par exemple dans le cas du développement d'une solution propre intégrant l'interface avec des plateformes déjà utilisée par la commune.

- Un marché qui englobe l'ensemble, toujours au budget extraordinaire. Le marché serait ici unique mais mixte, puisqu'il comprend des travaux d'installation des caméras ainsi que de la fourniture/des services de développement de logiciel. Il sera soit qualifié globalement de travaux ou de service. La valeur respective des prestations n'est qu'indicative en vue de déterminer la qualification finale qui doit correspondre à l'objet principal du marché.

A cela s'ajoute les frais de maintenance, éventuellement dans un lot distinct, à confier au même prestataire, en principe au budget ordinaire de la commune.

- Un système de « renting opérationnel » qui fonctionne selon les mêmes principes que le leasing. À quelques différences près : dans le cas du renting, la société prestataire reste propriétaire juridique et économique. Cela signifie qu'elle est responsable de l'entretien, des réparations et de l'assurance du bien. Dans le cas du renting aucune option d'achat n'est prévue. Un coût mensuel est payé par la commune, la dépense est inscrite au budget ordinaire. Le marché sera ici qualifié de marché public de fournitures, excepté dans l'hypothèse où les prestations relatives aux logiciels consisteraient en leur développement spécifique, auquel cas il s'agit alors d'un marché de services.



Source : Adobe Stock

## 5. Estimation de la charge de travail

La mise en place d'une rue ou d'une zone à trafic limité nécessite l'implication de nombreux services et une pratique de la transversalité bien rodés.

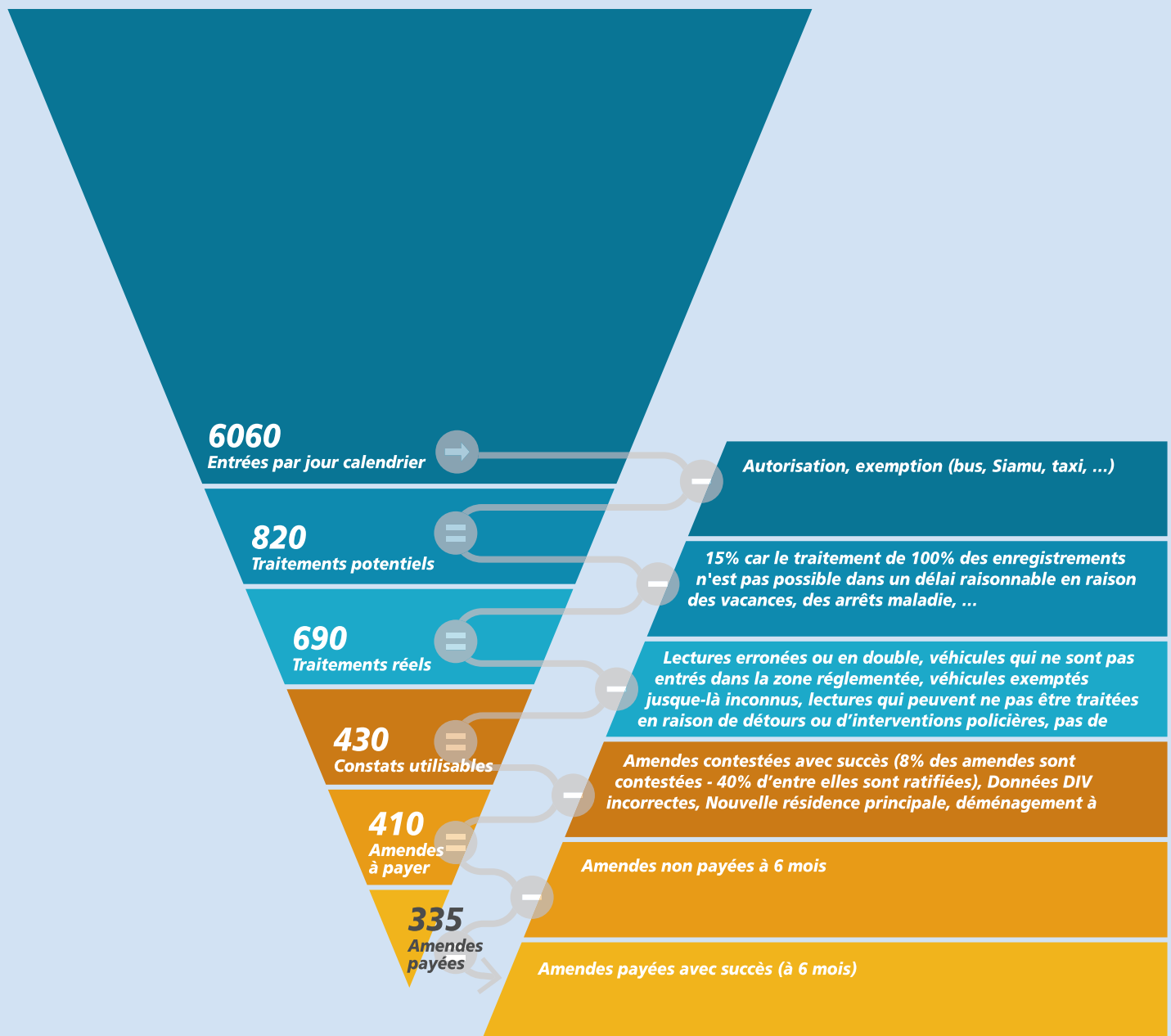
Le tableau de la double page suivante illustre les différentes phases de mise en œuvre du projet, au départ de l'élaboration d'une vision stratégique, du travail préparatoire lié à l'acquisition des autorisations par la commune (ou la police locale en fonction de qui est à l'origine du projet) jusqu'à la gestion quotidienne en passant par l'installation technique. Il reprend les actions clés et les services possiblement à la manœuvre.

Certaines actions peuvent être externalisées. L'implémentation de nouvelles pratiques nécessite d'intégrer les aspects communication aux différentes phases du projet.

Une des difficultés rencontrées par les communes qui se lancent dans ce type de projet est d'**appréhender la charge de travail liée au suivi quotidien**, pourtant nécessaire à l'anticipation et au calibrage des ressources. La période de lancement, en plus d'être une phase test pour les riverains, l'est également pour les services concernés. Chacune des communes interrogées a connu cette période de rodage pendant laquelle était assumée l'impossibilité d'assurer le suivi de l'intégralité des traitements.

Aussi, passé le pic d'entrée du début de la mise en place de la zone de trafic limité, la quantité de dossiers diminue et seulement la machine atteint sa vitesse de croisière. Cette période d'ajustement peut prendre de 6 mois à 2 ans, en fonction du périmètre, de l'ampleur des changements de comportements attendus ou encore de certaines particularités de la zone concernée (la présence par exemple d'un parking d'ouvrage accessible au public dans le périmètre).





**Charge quotidienne de traitement des entrées dans la zone de trafic limité à Gand.**

Source : lcedd sur base de la table ronde du 02/02/2022

À noter que les contrevenants venant de certains pays UE sont également condamnés à une amende, mais le processus est toujours en cours d'optimisation

Les ordres de grandeur pour la commune de Malines sont les suivants :

- Entrées par jour : 80,7
- Traitements potentiels : 6,8
- Amendes à payer : 5,5
- Amendes payées : 5,4

## LIGNE DU TEMPS, APPROCHE CROISÉE DU « QUI FAIT QUOI ? »

	TRAVAIL PRÉPARATOIRE				INSTALLATIONS		GESTION QUOTIDIENNE				STRATÉGIE		
	VISION	ETUDES		RH	AUTORISATIONS	HARDWARE	SOFWARE	AUTORISATION	TRAITEMENT	SANCTION	PAIEMENT	CONTENTIEUX	MONITORING
QUOI ?	<ul style="list-style-type: none"> <li>élaborer une stratégie en lien avec ses projets territoriaux</li> <li>définir un périmètre</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>réaliser une étude d'implantation technique des caméras</li> <li>intégrer le respect de la compatibilité des plateformes communales (et autre) déjà existantes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>réaliser une étude d'impact relative à la protection des données</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>recruter du personnel pour renforcer les équipes (en fonction de l'échelle du projet) et/ou lancement d'un (de) marché(s) de service(s), en fonction de l'ampleur du suivi quotidien qui sera effectivement externalisé</li> <li>former puis désigner un (ou des) agent(s) sanctionneur(s)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>adopter un règlement complémentaire de circulation routière pour autoriser le contrôle des panneaux C3 et F103 contrôlé à l'aide de caméras</li> <li>adopter un règlement établissant une « liste blanche » des véhicules autorisés à franchir les signaux</li> <li>signer un protocole d'accord avec le parquet</li> <li>compléter le registre de traitement des données GDPR</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>apposer des panneaux C3 et F103 qui seront contrôlés par des caméras ANPR</li> <li>installer les caméras ANPR</li> <li>assurer les connexions aux réseaux (de transmission des données et réseau électrique)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>acquérir et développer les logiciels</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>octroyer des autorisations en fonction de la liste blanche</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>détecter les entrées</li> <li>tenir un registre</li> <li>traiter et visionner les images</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>envoi de l'amende et du courrier signé</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>suivi financier</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>assurer le suivi du contentieux</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>évaluer le dispositif sur base des données générées par les caméras, et d'observation qualitatives et quantitatives complémentaires éventuelles</li> </ul>
QUI ?	service mobilité en lien avec ADT (en fonction de l'ampleur du projet)	mobilité ou service SAC (gerant le stationnement) spécialistes IT et/ou services travaux"	<ul style="list-style-type: none"> <li>DPO de la commune</li> <li>validation du chef de corps de zone de police où se situe le lieu</li> <li>avis du conseil communal "</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>service RH</li> <li>le conseil communal désigne le fonctionnaire sanctionneur (à moins que les constats soient effectués par La Police</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>conseil communal</li> <li>DPO de la commune</li> </ul>	services travaux ou bureau d'études pour un MP de fourniture et pose	<ul style="list-style-type: none"> <li>mobilité ou service SAC (gerant le stationnement)</li> <li>spécialistes IT</li> </ul>	mobilité ou service SAC (gerant le stationnement)	fonctionnaire sanctionneur	<ul style="list-style-type: none"> <li>mobilité ou service SAC ou service de gestion du stationnement</li> <li>police locale</li> </ul>	service finances de la commune directeur financier	service finance directeur financier ou police locale ou service SAC	<ul style="list-style-type: none"> <li>mobilité ou service gerant le stationnement</li> <li>services finances pour le volet sanctions</li> </ul>
EXTERNALISATION ?	non (appui d'un BE possible)	oui	non	non	non	oui, nécessaire	oui	oui	oui (pour autant que ce soit une autorité publique)	oui	oui	oui	non

 Ligne du temps, approche croisée du « Qui fait quoi ? ». Source : Icedd



Source : table ronde du 2/02/2022

## 6. Communication

La mise en place d'une zone de trafic limité induit de nombreux changements pour les usagers. La communication est un outil indispensable au changement de comportement attendu et à l'acceptation de la mesure, condition sine qua non à la réussite du projet.

Dans les exemples recensés dans la publication de l'Ademe, différents niveaux d'implication des citoyens sont distingués. Elle est forte dans les projets de « supermanzanas » à Barcelone - où les habitants sont impliqués dans la définition et l'ajustement des dispositifs de fonctionnement et d'accès des quartiers lors d'ateliers - ou plus classique, de type top-down, séquencée en fonction des phases de mise en œuvre du projet, comme l'a fait la ville de Nantes en 2012 dans son projet de cœur de ville<sup>48</sup>.

La zone à trafic limité, lorsqu'elle est mise en place à l'échelle d'un centre, est l'occasion pour les pouvoirs locaux d'arbitrer des conflits entre de multiples usagers, de prendre des options sur les espaces centraux tant convoités, en établissant des priorités d'usage, par quartier, voire par rue. Cela nécessite un certain courage politique.

### Connaître les freins et les éléments de motivation pour une communication efficace

La mise en place d'une zone à trafic limité nécessite de dépasser les freins liés aux changements d'habitude nécessaires à l'instauration du nouveau dispositif. L'abandon d'une pleine accessibilité théorique d'une rue ou d'un cœur de village en contraignant certains déplacements en voiture pour une meilleure accessibilité réelle ne va pas de soi. Partager l'usage de l'espace au gré des heures, c'est modifier son rapport à l'espace public, lui (re)donner sa capacité à reconnecter les humains.

**Pour un riverain**, les obstacles généralement identifiés sont la crainte d'un éloignement du véhicule par rapport à son domicile, la peur de ne plus avoir de visite (personnes âgées), voire la contrainte de devoir réserver un accès pour leurs visites selon un fonctionnement parfois jugé complexe.

A l'inverse, les principaux arguments sont les bénéfices que découvre rapidement le riverain en termes de qualité de vie : la diminution du bruit, la moindre pression sur l'espace public et la diminution du stationnement anarchique au bénéfice du confort des cheminements piétons. Il estime au final que la zone à trafic limité est "moins gênante que les travaux de réaménagement de l'espace public"<sup>49</sup>

**Pour les commerçants**, les obstacles sont d'un autre ordre, ils craignent essentiellement une baisse d'attractivité commerciale, ils ont peur de ne plus être livrés aussi aisément et imaginent que la clientèle ne viendra plus à cause de contraintes de stationnement accrues.

Bien que dans un premier temps les commerçants ne voient pas d'un bon œil l'arrivée de la zone à trafic limité qui pourrait porter atteinte à l'attractivité de la zone, l'apaisement est finalement bénéfique pour les commerces car les déplacements pour le « motif achat » augmentent, les déplacements piétons sont facilités et sécurisés et des solutions de stationnement sont intégrées grâce à des outils de communication que les commerçants peuvent s'approprier pour communiquer avec leurs clients. La possibilité d'occuper de l'espace libéré est propice au déploiement du secteur Horeca.

**Pour les pouvoirs locaux**, les principaux obstacles généralement mentionnés sont la complexité technique et administrative, le manque de ressources en interne pour faire face à de nouvelles démarches nécessitant des transversalités, la difficulté d'appréhender la charge administrative liée au dispositif, la peur de la réaction des commerçants, la crainte des tensions politiques pour définir la liste des exceptions (la liste blanche) ou encore le souci de respecter la législation en matière du respect de la vie privée (RGPD).

A contrario, les principaux arguments qui conduisent les administrations locales à s'inscrire dans un projet de zone à trafic limité sont les bénéfices de la mise en œuvre d'un véritable projet de ville, ou de village, lié au renforcement de l'identité du cœur de la commune, les retombées commerciales et touristiques liées à un centre apaisé et la satisfaction des riverains.

Sur base de ces leviers, il est possible de construire une communication efficace en fonction du public-cible et du type de territoire concerné. La complexité et les enjeux de communication ne seront pas les mêmes qu'il s'agisse d'une rue ou d'une réelle zone avec la logique d'instaurer une véritable « maille apaisée ». Nous laissons le lecteur s'orienter vers d'autres contributions plus spécifiquement orientées sur les aspects communication, la thématique n'est pas spécifique à la mise en place des ZTL contrôlée par des caméras ANPR.

<sup>48</sup> Source : Les zones à trafic limité (ZLT) en Europe, Ademe, juin 2019

<sup>49</sup> Entretien avec Nantes Métropole cité dans « ZLT en Europe », opcit

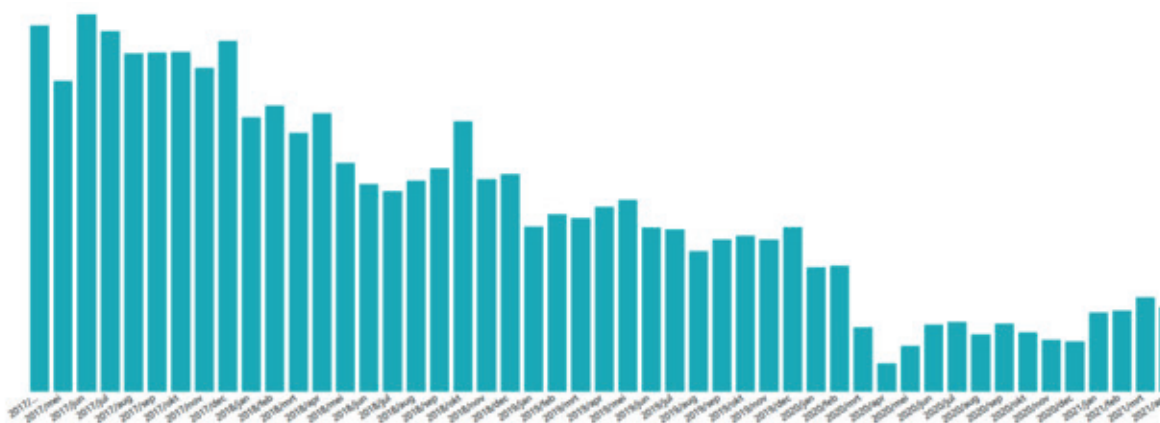
## 7. Résultats

### Aspects financiers

Si l'objectif premier des autorités locales en instaurant une zone à trafic limité n'est pas de « faire de l'argent », l'analyse des cas pratiques, montre qu'elles sont économiquement bénéficiaires. L'utilisation des recettes est un enjeu certain. En effet, si le financement des investissements initiaux semble largement compensé par les recettes générées, ces dernières peuvent aussi servir à la réorganisation générale de la mobilité dans la zone, et en particulier à l'aménagement d'infrastructures favorisant les mobilités actives.

### Evolution des infractions

Le taux de respect des zones de trafic limitées est variable et évolue au fil du temps. Le nombre d'infractions a commencé à baisser après quelques mois, pour se stabiliser après environ six mois. Ce constat semble assez similaire dans d'autres communes. Ces changements de comportement sont ensuite liés à des contrôles plus ciblés, à l'ajout de verrous ou de dispositifs de contrôle ponctuels, à la prise d'habitudes tant par les usagers que par les gestionnaires qui témoignent d'une gestion plus efficace après un temps de rodage de la mesure.



Evolution des infractions mensuelles à la Ville de Gand entre avril 2017 et avril 2021

Le nombre d'infractions a progressivement diminué au cours des dernières années

Malgré le début de la pandémie en mars 2019, la tendance générale à la baisse des chiffres est confirmée

Source : table ronde du 2/02/2022

### Sur le plan de la qualité de l'air

A ce stade, aucune analyse qualitative complète n'a pu être trouvée, il semble donc impossible d'apporter des éléments concrets sur leur bénéfice sur la qualité de l'air ou d'autres facteurs environnementaux. L'étude des zones à trafic limité de l'Ademe mentionne que la ZTL de Barcelone indique que 95% de la population serait exposée à des teneurs de dioxyde d'azote inférieures aux valeurs réglementaires contre 67% avant la mise en œuvre de la ZTL. Il sera toutefois difficile d'attribuer un lien de causalité au niveau de la qualité de l'air suite à l'instauration de ZTL, comme c'est le cas pour les Villes 30. En effet, l'évolution de la qualité de l'air peut être attribuée à divers facteurs :

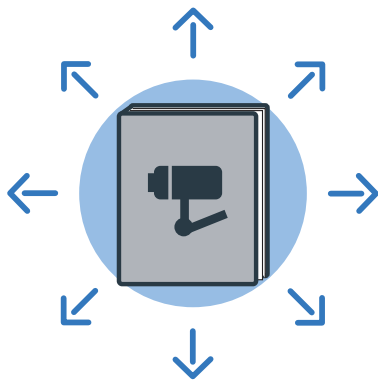
- les effets attendus de la zone de basses émissions ;
- l'évolution du parc automobile (performance des moteurs, poids des véhicules, type de carburant) ;
- les conditions de circulation liées à la crise sanitaire : les comportements de conduite ;
- la réduction de la circulation suite à la mise en œuvre de quartiers apaisés ;
- la politique de stationnement et la diminution du trafic lié à la recherche de place de parking en voirie en cas de réaménagement de l'espace public en ce sens...

## Et... en termes de mobilité !

Les cas pratiques connus tendent à montrer que le dispositif permet de réduire le nombre de véhicules en circulation dans la zone, de limiter les places de stationnement pour donner plus d'espace aux mobilités actives et aux transports en commun et d'apaiser la zone, sans pour autant qu'il y ait toujours des restrictions de vitesse.

À Ixelles, suite à l'accompagnement du réaménagement d'une partie de la chaussée d'Ixelles en 2018, un plan de circulation a été mis en œuvre dans le nord de la commune. Il s'agit là de la mise en œuvre de la première maille apaisée de la Région BRX.

En 2020, lors de l'évaluation de ce plan de circulation, l'analyse a démontré que ce plan, couplé à la mise en œuvre de la Zone à Accès Limité (ZAL), a réduit de manière importante les flux de circulation dans la maille



## 8. Perspectives

Cette publication a l'ambition de présenter un nouvel outil de gestion de la mobilité qui devrait aider les communes à contrôler l'accès à certaines zones de leur territoire qu'elles souhaitent mieux protéger du trafic non désirable. Comme déjà mentionné en introduction, d'autres moyens sont à leur disposition et sont utilisés depuis plusieurs décennies en Wallonie et partout ailleurs, toutefois avec des résultats et parfois des contraintes qui les rendent insuffisamment satisfaisants.

L'utilisation des caméras ANPR constitue dans certains cas, voire en complément à d'autres mesures déjà prises, une solution intéressante.

(diminution de 27 à 39% du volume de trafic en fonction de la période, semaine ou samedi).

La suppression du trafic sur la chaussée d'Ixelles joue bien entendu un rôle majeur dans la diminution des flux. L'étude montre que le trafic a diminué également dans la plupart des voiries locales, à l'exception de quelques rues.<sup>50</sup>

Par ailleurs, en plus de permettre l'apaisement du trafic, le passage en zone de trafic limité, conduit à un meilleur partage entre les différents modes de déplacement (marche, vélo, voiture et transports en commun) dans une logique d'optimisation de l'utilisation de l'espace public en fonction des heures de la journée. Ce qui, à terme, peut permettre de favoriser les modes de transport les moins polluants et les modes actifs.

Mais des freins existent : un cadre juridique à première vue complexe, une gestion au quotidien qui implique des ressources non négligeables... Mis en œuvre dans le cadre des zones de basses émissions dont elle constitue un outil incontournable, le recours aux caméras ANPR montre pourtant un potentiel non négligeable.

C'est pourquoi, malgré l'absence de réalisations wallonnes à ce jour, cette Cemathèque tente d'éclairer les zones d'ombre et de clarifier les différentes facettes de cette pratique. Elle a pris l'initiative de décrire les règles, les processus, les coûts.

Ce travail s'appuie sur l'information disponible d'un sujet tout juste mature, encouragée par l'intérêt déjà manifesté par quelques villes wallonnes qui s'approprient, assez courageusement, à mettre en place ce dispositif, et de communes du nord du pays, parfois de petite taille, qui en ont perçu le potentiel et sont passées à l'action.

Fallait-il attendre que le sujet soit plus mûr ?

Le Réseau des Conseillers en mobilité a aussi pour objectif de faire connaître des nouvelles approches et, à l'instar du numéro consacré aux toutes "jeunes" rues scolaires, d'alimenter, au fur et à mesure, la recherche de solutions pertinentes et efficaces pour que nos villes et nos villages soient des lieux de vie traversés par une mobilité durable.

Vous l'aurez donc deviné... ce numéro constitue bien une première édition d'une thématique qui pourrait s'enrichir petit à petit des réalisations à venir...

<sup>50</sup> Selon la Commune d'Ixelles sur <https://www.ixelles.be>



## PARTIE 2

# Bonnes pratiques

**Un contact entre le réseau des Conseillers en Mobilité de la Wallonie et la commune d'Ixelles a été le point de départ aux analyses de mise en pratique très concrètes de terrain.**

Puis, en collaboration avec l'Union des Villes et des Communes de Wallonie, un examen du dernier rapport d'évaluation des SAC<sup>51</sup> a permis d'objectiver qu'il s'agit, à ce stade, de lancer une dynamique favorable à l'utilisation des sanctions administratives communales dans le secteur du contrôle des panneaux C3 et F103, en comparaison avec le contrôle du stationnement, qui lui est déjà bien répandu dans de nombreuses communes belges, et wallonnes en particulier.

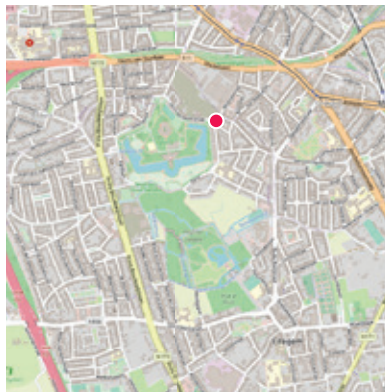
Pour des raisons de transposabilité nous nous sommes orientés vers l'analyse de cas flamands davantage appropriables par les communes wallonnes. Plusieurs communes ont été sollicitées parmi les 16 communes flamandes qui contrôlaient déjà les panneaux C3 et F103 à l'aide des caméras ANPR en 2019<sup>52</sup>. Certains contacts ont abouti à des rencontres et visites de terrain. Lorsque le contact a pu être établi, nous avons reçu une disponibilité dans un bel esprit de mutualisation des avancées de la part des communes concernées. Après la rencontre avec la Ville de Gand et ses projets de ZTL à grande échelle, nous avons cherché à découvrir la réalité quotidienne de travail de territoires moins denses, toujours dans cette idée de transposition des pratiques à l'échelle de petites communes, qui avec des moyens modestes utilisent l'outil SAC pour lutter contre le trafic de transit. Nous avons rencontré les communes de Kortenberg, Malines et Edegem. Quatre fiches techniques font état de la manière très pragmatique dont les communes rencontrées utilisent l'outil pour déployer leur politique de mobilité.

Source fonds de plans : Open Street Map



## Kortenberg

- Protéger une rue résidentielle du trafic de transit en heure de pointe du matin → 1 caméra contrôle un panneau C3 de 7h30 à 9h (pour 1 sens de circulation)
- Protéger un quartier du trafic de transit dans le cadre d'un chantier → 6 caméras contrôlent des panneaux C3 de 7h à 9h30 et de 16h30 à 19 heures



## Edegem

- Amélioration des conditions d'habitabilité d'un quartier résidentiel avec une école en heures de pointes → 1 caméra ANPR contrôle un panneau C3 (de 7h30 à 9h et de 15h à 18h)



## Malines

- Améliorer l'accessibilité et retrouver une ville vivable → 20 caméras ANPR contrôlent des panneaux C3 pendant les heures de fréquentation des commerces (de 11h à 18h)



## Gand

- Réorienter le trafic de transit vers les grands axes, protéger le cœur de ville 24h/24, réserver des quartiers aux modes actifs, ou encore faciliter les transports en commun sur certains axes
- 40 caméras contrôlent...
- des zones piétonnes (26 caméras - F103)
- des zones à restriction de circulation (12 caméras - C3)
- des voies bus (2 caméras - C3)

<sup>51</sup> Rapport quinquennal relative à l'application de la Loi SAC 2016-2020, SPF INTÉRIEUR – Direction générale Sécurité et Prévention Rapport SAC- 21/12/2020 <https://www.mi-is.be>

<sup>52</sup> Selon le rapport susmentionné.



Source: photo 2019 Google Maps

## 1. KORTENBERG

Située entre Louvain et le Ring 0 de Bruxelles, la commune souffre beaucoup du transit généré aux heures de pointe.

Les restrictions de la circulation dans la commune de Kortenberg (20 462 habitants en 2022, densité de 592,58 habitants/km<sup>2</sup>) ont commencé en 2015.

La rue Minneveld, voirie locale au plan communal de mobilité, était fort utilisée par du trafic de transit (40% de la charge de trafic en heure de pointe du matin). Pour faire face aux enjeux de qualité de vie des riverains, une caméra ANPR est installée en novembre 2015 en début de tronçon, côté ouest en entrée de la commune, de manière à reporter le trafic de transit sur le réseau régional.

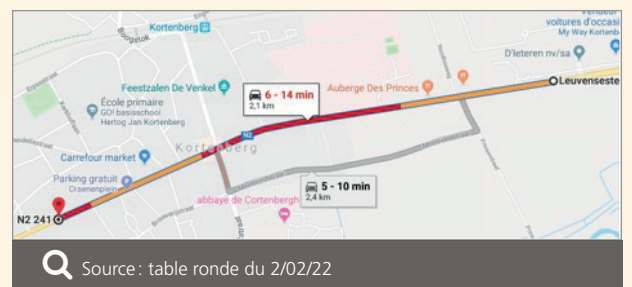
En 2017, dans la perspective d'accompagner un chantier d'ampleur, et toujours pour protéger un quartier résidentiel de Sterrebeeksesteenweg, le collège statue sur l'installation de 6 caméras.

Une caméra supplémentaire est utilisée comme dispositif mobile pour observer le trafic (dans et hors du quartier).

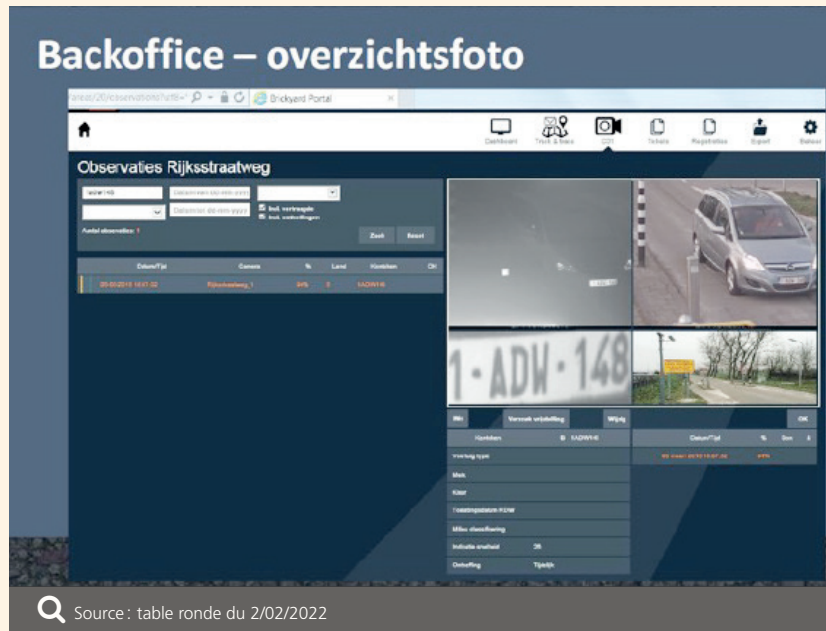
Après une période transitoire d'un mois, durant laquelle des lettres d'avertissement sont envoyées, à partir de mars 2018 les amendes sont infligées aux contrevenants.

En 2022, des caméras ANPR (une caméra de part et d'autre de la rue) couplées à une barrière automatique vont être mises en place pour la gestion d'une rue scolaire.

Environ 40 infractions par mois sont constatées rue Minneveld et 1250 dans le quartier Sterrebeeksesteenweg.



## Aspects pratiques



**Octroi des autorisations** : externalisé à l'entreprise [www.rauwerts.be](http://www.rauwerts.be)

**Software pour l'encodage par les citoyens des autorisations de passage** : Brickyard

**Envoi des amendes** : Police locale (avec renforcement de la dotation annuelle)

**Responsable de traitement** : le fonctionnaire sanctionnateur communal (service mobilité)

**Suivi du contentieux** : service GASAM<sup>53</sup> de la commune de Malines

**Exceptions** : les résidents et les conducteurs dont la destination est le centre de Kortenberg

**Interdiction du transit** : de 7h à 9h30

**RH** : 2,5 à 3 équivalents temps plein (ETP) au service mobilité – le service est renforcé de 0.5 ETP lors de l'instauration du dispositif

### 🔍 POINTS D'ATTENTION OU ÉLÉMENTS MARQUANTS :

- Lancer l'opération modestement avec une rue
- Profiter d'un chantier impétrants qui devait se faire pour communiquer sur l'instauration du dispositif
- La commune se donne les moyens de l'évaluation avec des comptages avant-après, une des caméras ANPR acquise en phase 2 est mobile et sert notamment au monitoring

<sup>53</sup>GASAM pour Gemeentelijke Administratieve Sancties Arrondissement Mechelen, soit Sanctions Administratives Communales de l'Arrondissement de Malines





## 2. MALINES

La zone à trafic limité du centre-ville de Malines (86.624 habitants en 2022 et 1.334,29 habitants/km<sup>2</sup>), dite « autoluw »<sup>54</sup>, a été mise en place en 2014, dans le cadre de l'instauration du nouveau plan de circulation de la commune. Celle-ci a souhaité s'approprier directement l'amendement de la loi relative aux sanctions administratives communales de 2013<sup>55</sup>, lui donnant la possibilité de contrôler le panneau C3. La motivation initiale du Collège était de retrouver une ville saine, vivable et accessible pour les résidents, les commerçants et les visiteurs.

Concrètement, la circulation motorisée est restreinte dans une trentaine de rues du centre-ville. Le périmètre concerné est divisé en 11 secteurs et contrôlé par 20 caméras ANPR.

Initialement ressentie comme contraignante, la perception de la zone de trafic limité est aujourd'hui assez favorable. Le centre est devenu plus attractif grâce aux rues commerçantes mieux adaptées aux activités de shopping en journée. Les espaces publics sont plus agréables car moins encombrés par le trafic motorisé et les visiteurs du centre-ville bénéficient de parkings toujours accessibles.

### Aspects pratiques

**Octroi des autorisations :** externalisé à Streeteo<sup>56</sup>, en ce compris la régularisation possible après le passage (maximum 24h après le passage)

**Responsable de traitement :** le fonctionnaire sanctionnateur du service GASAM de la commune prend en charge l'exécution des sanctions administratives communales

**Envoi des amendes :** la Police locale expédie les sanctions (lettre d'accompagnement avec facture, PV et formulaire de réponse). Ce choix a été opéré en raison de l'expérience de la police et de sa pratique déjà rodée en matière d'envoi des PV, ainsi que pour et sa capacité d'absorber de grandes quantités de traitement.

**Contentieux :** le service GASAM via un formulaire sur le site Web

**Suivi des paiements :** le service finance de la Ville (sur base des données xml).

<sup>54</sup> La distinction est ici faite entre les zones « autoluw » et celle qui sont « autovrij », si en français, les deux se traduisent par « zone libre de voiture », la notion « autoluw » sous-entend que le trafic y est restreint moyennant certaines exceptions.

<sup>55</sup> Loi du 24 juin 2013 relative aux sanctions administratives communales SAC - Loi du 24 juin 2013 relative aux sanctions administratives communales | Besafe

<sup>56</sup> Opérateur Streeteo <https://be.streeteo.com/fr/Homes/Cities>

**Software :** www.cevi.be

**Interdiction du transit :** de 11 à 18h

**Exceptions :** les bus, taxis, véhicules d'urgence et voitures partagées, police et personnes disposant d'une autorisation temporaire

**RH :** le personnel supplémentaire engagé (pour le contrôle du panneau C3 et du stationnement) est de 1,5 fonctionnaires sanctionneurs, 2 experts SAC (B4-B5) et 1 employé administratif.

## **Q POINTS D'ATTENTION :**

- *Installer un totem aux entrées du périmètre, où un panneau à message variable passe au rouge pour manifester en temps réel si le passage est autorisé, pour renforcer la clarté du panneau C3 officiel*
- *Absorber le choc pour le service en 2014 lors du lancement du système (personnel supplémentaire et logiciel permettant une automatisation maximale)*
- *Mettre en place une automatisation maximale tout en assurant le maintien des systèmes informatiques en place à la police locale et dans les services communaux concernés*

**TABLEAU DES DOSSIERS TRAITÉS EN 2019 ET 2020<sup>57</sup>**

	2019		2020	
	Panneau C3	Stationnement	Panneau C3	Stationnement
Constats	29464	12373	20366	7190
Dossier à traiter	2990	1065	2486	673
Amendes payées	1989	359	1646	268
Amendes rejetées	997	697	834	402

**Q** Source : Table ronde du 7.02.2022, SPW-MI, présentation de la Ville de Malines revu par l'ICEDD

### 3.EDEGEM

Afin d'anticiper l'urbanisation d'un nouveau quartier (le site Minerva), la Commune d'Edegem (22.386 habitants en 2022 et 2.587,98 habitants/km<sup>2</sup>), située dans la Province d'Anvers, a instauré un verrou empêchant le transit par le quartier du Collège dès le mois de septembre 2021. Le quartier était depuis des années le théâtre d'un important trafic de transit, la zone résidentielle était traversée pour éviter les voiries régionales engorgées.

Afin de rendre les rues autour du « Fort V » à nouveau sûres et habitables, et réorienter le transit sur les axes principaux, la commune a installé une caméra ANPR à l'intersection des rues Jacob de Roore, Minerva et Rogier van der Weyden, dans le cadre de la législation SAC, pour contrôler et sanctionner l'infraction au panneau C3 en heure de pointe. Les voiries concernées sont communales.



Traduction :

'A partir du 1er septembre 2021 – 7h30 à 9h | 15 -18h –  
Accès rue Rogier Van Der Weyden et rue Jacob De Roore uniquement  
aux détenteurs d'autorisation'

Source : commune de Edegem

#### Aspects pratiques

**Installation :** la commune

**Agent sanctionnateur :** au sein de la commune

**Envoi des amendes et gestion du contentieux :** intercommunale IGEAN, qui a désigné le fonctionnaire sanctionnateur

**Software de gestion des autorisation :** [www.intouch.be](http://www.intouch.be)

**Software du fonctionnaire sanctionnateur :** Q2C

**Interdiction du transit :** de 7h30 à 9h et de 15h à 18h

**Exception :** les véhicules disposant de l'autorisation de passage sont les résidents du quartier, les services d'urgence, les prestataires de services médicaux, les parents d'élèves de l'école primaire OLVE et un certain nombre d'autres catégories

**Implication de la Police :** aucune, si ce n'est la récupération ponctuelle des images, si celle-ci en fait la demande dans le cadre de ses objectifs légaux

**RH :** engagement d'un ETP par la commune

## Q POINTS D'ATTENTION :

- La gestion de la complexité de communication des 2 software entre eux, et la capacité de traitement du logiciel Q2C de maximum 500 amendes/jour (ce qui ne couvrirait pas les pics de fréquentation de la période de lancement).
- Le nombre d'infractions est passé de plus de 500 amendes par jour au début à environ 100 amendes par jour après 8 mois.

- Demande de réaliser des comptages complémentaires au promoteur immobilier pour assurer le monitoring, en guise de mesures d'accompagnement de son projet de construction. Sur cette base, une analyse plus complète a pu être faite, préparatoire à une évaluation du dispositif et à un retour vers les riverains.

## Q EVALUATION INTERMÉDIAIRE EN JANVIER 2022

Après 4 mois de mise en service, le dispositif est évalué sur base de comptages (étude MOBER dans le cadre du projet sur le site Minerva susmentionné), des plaintes reçues à la commune et d'une enquête aux riverains. Les principaux constats sont :

- La diminution de la charge de trafic (passage de 1100uv/hpm et 850uv/hps à moins de 500uv/h), ce qui correspond aux objectifs visés de mise en conformité avec les recommandations de la Région Flamande en matière de voiries résidentielles,
- Les riverains sont favorables au dispositif et la majorité souhaite le maintenir,
- Les créneaux horaires semblent adaptés aux besoins en semaine, toutefois les riverains pointent des inconvénients liés au trafic local (difficultés d'accès pour la famille et les amis),

- Durant les week-ends, la majorité des véhicules est du trafic de destination, et l'avis de maintenir le verrou pendant les dimanches et les jours fériés divise (50 % pour et 50 % contre),
- De nombreux habitants de quartiers environnants demandent à disposer d'autorisations pour pouvoir transiter par le quartier, se sentant pénalisés par la mesure,
- Les problèmes de vitesse subsistent.

Si le collège communal émet des réserves quant à l'interprétation de l'évaluation, réalisée en période où le télétravail est partiellement obligatoire, il prévoit déjà diverses adaptations :

- le libre passage est réinstauré pendant le week-end et les prochaines vacances scolaires,
- certaines catégories de publics sont ajoutées à la liste des exceptions : les proches aidants figurent désormais dans la liste blanche,
- Une nouvelle évaluation est prévue en mai.

## Q CALENDRIER DE MISE EN ŒUVRE

**01/03/21** – le conseil communal approuve la procédure d'achat de la caméra et du logiciel de contrôle

**14/06/21** – la commune lance la campagne de communication

**28/06/21** – le conseil communal demande de suivre l'avis favorable de la zone de police concernant

l'introduction et les modalités de la mesure. Sous réserve d'approbation, l'installation technique du système suivra immédiatement après

**02/08/21** - Ouverture de la possibilité de demander un permis de transit sur base de la plaque d'immatriculation et en fonction de l'adresse de domicile

**01/09/21** - Dispositif opérationnel

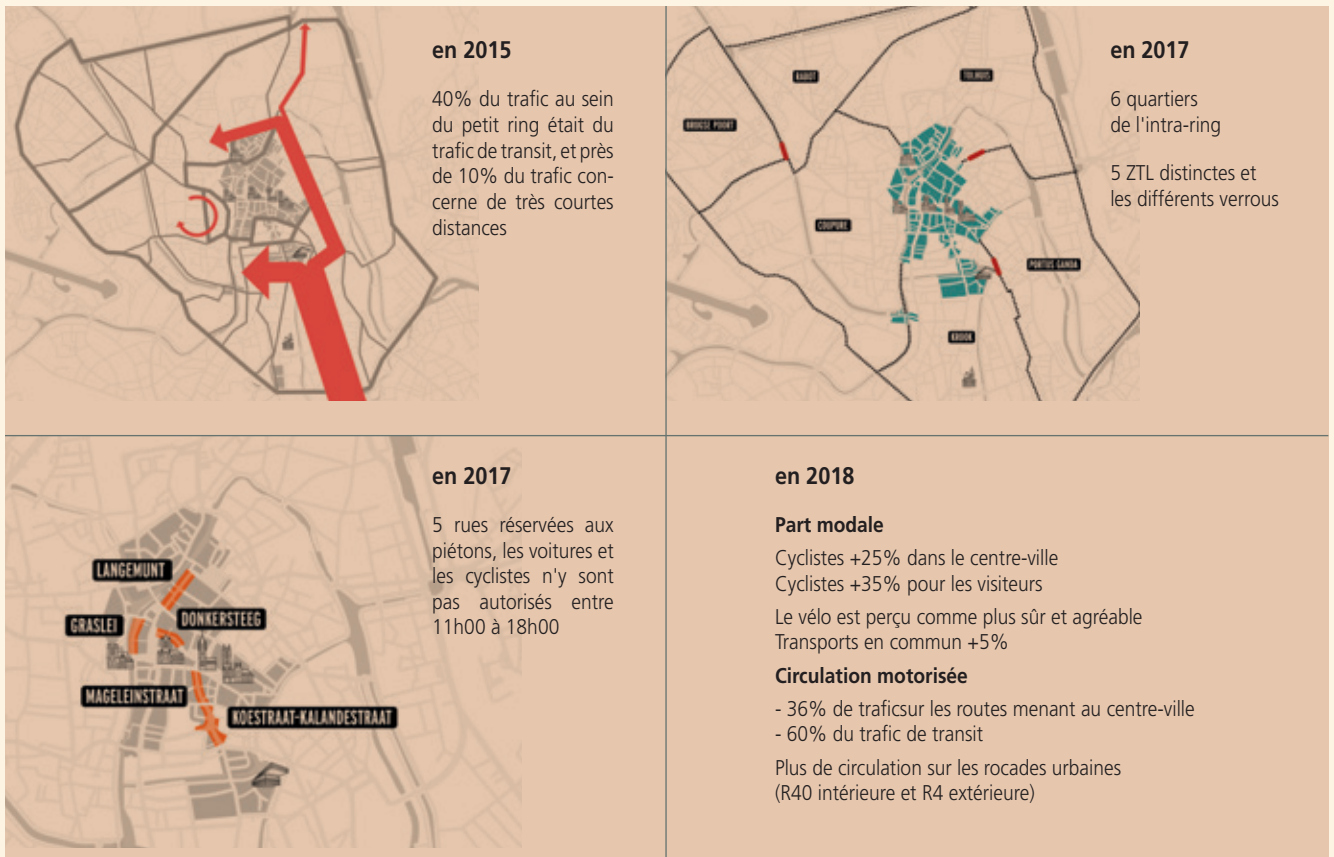
## 4. GAND

En 1997, la Ville de Gand (265.086 habitants en 2022 et 1.697,09 habitants/km<sup>2</sup>) a bénéficié d'un premier plan de circulation. Le périmètre concerné présentait une superficie de 7,8 ha. Il est situé au centre d'un réseau structurant composé de 2 « rings » concentriques, le petit d'environ 1km de diamètre (reliant les principaux parkings de la ville) et le grand de 3,5km de diamètre. Le centre comprend déjà à l'époque 2 zones piétonnes. Avec l'augmentation de la congestion, différents dysfonctionnements sont peu à peu apparus. Des encombrements dans un réseau viaire dont la typologie est caractérisée par des petites rues étroites, des effets sur la qualité de vie, et des problèmes de qualité de l'air causés par des « rues canyons ».

La Commune a décidé de se doter d'un nouvel outil de mobilité en 2017, en approuvant son nouveau plan de circulation. Il repose sur les principes suivants :

- La définition de 5 zones sans voitures distinctes sur un périmètre central élargit à 14ha (la plus grande zone mesure environ 1000m sur 750m de large) ;
- Un découpage des quartiers contenu par le grand ring divisés en 6 zones distinctes avec un fonctionnement en boucle et où seul le passage à un autre quartier peut se faire par le périphérique ;
- La mise en place de différents verrous à des endroits où le trafic était important et où le passage sera interdit excepté autorisation.

En 2016, la commune commence le contrôle des panneaux F103 de l'entrée d'une zone piétonne à l'aide de 2 caméras ANPR. En 2022, ce sont 40 caméras qui contrôlent le respect des panneaux C3, cela selon 3 typologies distinctes : des zones piétonnes, des zones à restriction de circulation ou encore des voies bus.



Source : ville de Gand



Source : ville de Gand

## Aspects pratiques

**Fonctionnaire sanctionnateur** : au sein de la commune

**Envoi des amendes et gestion du contentieux** : par la commune

**Software** :

- Front Office de traitement des autorisations : Trafiek (développement sur-mesure réalisé par le prestataire IT interne)
- Le software ANPR-software : Zoneguard (développé par Equans)
- le software SAC4 : CityControl (développé par Sigmax)

**Interdiction du transit** : de 0h à 24h

**Exception** :

Pour une durée de maximum un an :

- Résidents
- Occupants des garages (propriétaires/locataires)
- (Transport organisé de) personnes moins mobiles + soignants (personnels)
- Musées, théâtres + distributeurs (situé dans la zone sans voiture)
- Fournisseurs de biens médicaux
- Transport de logistique urbaine respectueux de l'environnement pour livraisons groupées et vente au détail dans la zone sans voiture (pas de 11h00 à 18h00)
- Marchés + événements (uniquement les jours réels de l'événement ou du marché)
- Entreprises de services publics

Pour une durée de maximum un an (incluant le passage de 3 verrous) :

- Fournisseurs de soins de santé

Pour une durée des travaux/inconfort réelle et un maximum de 6 mois:

- Entrepreneurs
- Personnes (temporairement) moins mobiles

Pour maximum de 1 jours :

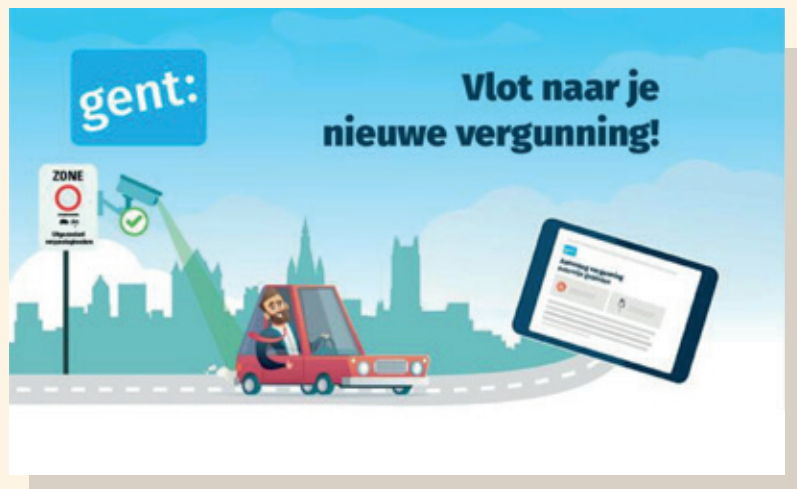
- Étudiants

**Implication de la Police** : aucune

**RH** : +/- 30 agents équivalent temps plein : 3 teamcoaches, 3 project managers (software et hardware), 6,5 fonctionnaires sanctionneurs et 20 agents administratifs

## 🔍 POINTS D'ATTENTION, ÉLÉMENTS MARQUANTS :

- Certaines catégories de fonctions peuvent enregistrer les numéros de plaque d'immatriculation des visiteurs, via le front office (accessible via e-ID, Itsme) pour les musées et les théâtres, par exemple
- Certaines autorisations peuvent être demandées pour le lendemain (valable 1 jour seulement), cela pour les fournisseurs de biens médicaux, des personnes (temporairement) moins mobiles, des entreprises de services publics, les marchés, les prestataires de soins de santé ou encore des entrepreneurs
- Modification de la typologie des commerces : la Ville de Gand a constaté une augmentation du secteur Horéca, ainsi que la réduction du commerce de détail nécessitant des transports lourds (meubles, électroménager). Un faible taux de cellules vides subsiste.
- La Ville a articulé le nouveau plan de circulation avec la politique de stationnement.
- La maturité du réseau TC a été éprouvée avant la mise en œuvre du nouveau plan de circulation. Pour s'assurer de la possibilité de report modal attendu, il a fallu veiller à la crédibilité des alternatives TC en amont.



Communication : Un passage en douceur vers votre nouvelle autorisation

<sup>58</sup>Pour plus d'information sur l'urbanisme tactique et les aménagements temporaires, se référer à ma Cémathèque 52 Aménagements tests, d'une approche globale aux (bonnes) raisons de s'intéresser à des mesures temporaires, SPW, décembre 2021 - <https://mobilite.wallonie.be>

## Q COMMUNICATION

### Information sensibilisation avant

La ville de Gand a organisé des soirées d'information ouvertes aux résidents des quartiers, parallèlement à des tables rondes interactives avec un public ciblé par thématique : le secteur Horeca, celui de la santé, certaines entreprises avec des besoins importants en matière de livraisons... Ces échanges de point de vue ont induits des ajustements mineurs.

### Accompagnement de la période de lancement

La commune a mis en place le principe de circulation de sa zone de trafic limité avant le réaménagement définitif de ses espaces publics. La Ville a recouru à de l'urbanisme tactique pour se donner la capacité d'agir de manière globale et assez rapidement, dans l'idée de marquer le coup auprès de l'opinion publique. Des aménagements temporaires conçus à l'aide de marquages au sol de couleur rouge et du mobilier provisoire de la même couleur, donnent un signal quant au nouveau mode de partage de l'espace public. D'une durée variable de 5 à 10 ans, les éléments sont remplacés progressivement par des aménagements permanents.

### Phase d'acceptation

La plupart des préoccupations portait sur une perte présumée d'accessibilité. Certains commerçants craignaient que le public ne puisse plus, ou ne prenne plus la peine de visiter Gand. Cette perception négative a été médiatisée et la perception négative a mis du temps à s'estomper.



Source : ville de Gand

### Communication après l'installation du dispositif et ajustements après la phase de test

La Ville a organisé des réunions de participation publiques autour de l'évaluation. A ce stade, les thèmes abordés ne sont plus les fondamentaux. Quelques ajustements ont suivi, d'autres caméras ANPR ont été installées, le logiciel a été adapté. Une campagne d'information a été mise en place avec différents supports : des lettres d'information, le passage de remorques publicitaires et des lettres d'avertissement au lieu d'amendes réelles



## BIBLIOGRAPHIE

### Documentation Générale

Les zones à trafic limité (ZTL) en Europe, État de l'art sur les objectifs recherchés, les modalités de mise en œuvre et les impacts sur la qualité de l'air des ZTL, Rapport, Ademe, juin 2019

[Zones à Trafic Limité \(ZTL\) en Europe \(Les\) - La librairie ADEM](#)

### Sites Internet

[Zone à accès limité](#) : site dédié à la « ZAL » de la commune d'Ixelles

[Mobiliteit & Verkeer](#) site du service mobilité de la commune de Kortenberg

[Vergunningen mobiliteit en parkeren | Stad Gent](#) site dédié aux autorisations d'accès et de stationnement de la Ville de Gand

[Autoluwe binnenstad - Stad Mechelen](#) site de la zone de trafic limité de la Ville de Malines

[www.edegem.be/collegewijk](http://www.edegem.be/collegewijk) site du quartier du Collège de la commune d'Edegem



 Editeur :

SERVICE PUBLIC DE WALLONIE

Mobilité et Infrastructures

Boulevard du Nord 8, 5000 Namur

[www.wallonie.be](http://www.wallonie.be), [mobilite.wallonie.be](http://mobilite.wallonie.be)

Téléphone vert : 1718 (informations générales) – 1719 (allgemeine auskünfte)

Éditeur responsable : Ir Etienne WILLAME

ISSN : 2033-4680

 Contact :

SPW – DIRECTION DE LA PLANIFICATION DE LA MOBILITÉ

Boulevard du Nord, 8, 5000 Namur

Réseau des Conseillers en mobilité (CeM)

[reseau-cem@spw.wallonie.be](mailto:reseau-cem@spw.wallonie.be)

 Conception, rédaction en juin 2022 et coordination :

ICEDD asbl, Institut de Conseil et d'Etude en Développement Durable

Dossier réalisé par :

Barbara COLFS, en collaboration avec Sylvie Smoos de l'UVCW sur les aspects juridiques, avec la complicité de Françoise Bradfer, Icedd et pour les aspects graphiques avec Jean-Jacques Cardenosa, ICEDD et Studio Piet

Comité de lecture :

-Alexia Charels, SPW-MI

-Bart Passemiers, Ville de Malines

-Bérénice Ruysen, ICEDD

-Beryn Jordan, SPW- Direction des Marchés publics et du Patrimoine

-Brecht Vekeman, Ville de Gand

-Denis Cornet, SPW-MI

-Elke Verhoeven, commune de Kortenberg

-Gert Verwaest, commune de Edegem

-Gert Verwaest, commune de Edegem

-Johannes Cremer, Zone de Police Eifel

-Michaël Petit, Ville de Namur

-Pauline Caxton, SPW-MI

-Sandra Mertens, Ville d'Ottignies-Louvain-la-Neuve

-Sophie Lambert, SPW-MI

-Vincent Mignolet, SPW-MI

 Photo de couverture : Icedd

# Déjà parus dans cette collection

1. Le conseiller en mobilité : contexte, rôle et outils
2. Les pièges de la mise en œuvre des plans communaux de mobilité
3. La gestion de la demande de mobilité
4. La mobilité et l'aménagement du territoire
5. Mobilité, consommation d'énergie et pollution de l'air : quels enjeux pour demain ?
6. Tous en piste pour le vélo !
7. Une réunion ? Et si on en parlait ...
8. La signalisation, aussi une question de bon sens ...
9. Les CeM à la découverte de La Rochelle
10. Le charroi agricole
11. Le stationnement : encore et toujours au coeur de la mobilité – 1. Problématique générale
12. Le stationnement : encore et toujours au coeur de la mobilité – 2. Applications et effets
13. Mobilité scolaire
14. Mobilité en zone rurale
15. L'intermodalité dans le transport des personnes
16. Mobilité en Suisse romande
17. Le transport en commun
18. Nouvelles implantations commerciales et mobilité
19. Zone 30, zone résidentielle et zone de rencontre
20. L'aménagement du territoire et l'urbanisme face à la mobilité
21. Le stationnement – 3. Besoins spécifiques
22. Mobilité douce et déplacements quotidiens
23. Des comptages. Pourquoi ? Comment ?
24. Mobilité et environnemen
25. Le Plan Escargot. Un soutien financier aux communes pour favoriser les modes alternatifs de déplacement
26. Les systèmes de transport collectif structurants
27. Le Plan communal de mobilité : un état des lieux
28. Conseiller en mobilité : une formation, une fonction, un métier
29. Mobilité et déplacements domicile-travail
30. Le stationnement dépenalisé
31. Jeunes et mobilité
32. Déplacements en milieu rural. Quelles alternatives ?
33. Collaborations TEC – gestionnaires de voiries
34. Territoires, mobilité et aménagements en zone rurale.
35. Un règlement complémentaire de circulation routière. Quand ? Comment ?
36. Des Crédits d'impulsion pour la mise en oeuvre des Plans communaux de mobilité
37. Elaborer un Plan Commune cyclable : comment ?
38. Des indicateurs pour évaluer la mobilité communale
39. La marche, au coeur de la mobilité
40. Grandes villes wallonnes : quelle mobilité aujourd'hui et demain ?
41. Stationnement 4 – Besoins de stationnement de voitures et projets immobiliers : quelle stratégie ?
42. Une circulation apaisée dans les villes et les villages. Quelle stratégie ? Quels outils ?
43. Mobilité des seniors
44. La voiture en partage
45. Quelles motorisations demain ?
46. Stationnement vélo et projet immobilier. Bonnes pratiques
47. Voies lentes et déplacements quotidiens
48. Mobilité scolaire. Quoi de neuf ?
49. Bornes de rechargement de véhicules électriques. Quelle stratégie de déploiement ?
50. Règlement complémentaire de circulation routière. Quand ? Comment ?
51. Concevoir une rue scolaire – Méthodologie et bonnes pratiques
52. Aménagements tests
53. Autopartage
54. Rue ou zone à trafic limité