

DES CAMÉRAS ANPR AU SERVICE DE L'APAISEMENT DES QUARTIERS



Barbara COLFS,
Consultante UVCW



Sylvie SMOOS,
Conseiller expert

Les caméras ANPR¹ font désormais partie de notre environnement. Elles ressemblent à des caméras de surveillance, mais en réalité elles permettent bien davantage. Grâce à la reconnaissance automatique des numéros de plaques, le gestionnaire de voirie peut déterminer certaines zones dans lesquelles les automobilistes peuvent ou non accéder. Fin 2022, la Wallonie a publié un dossier thématique « Rue ou Zone à trafic Limité »² auquel l'Union des Villes et des Communes de Wallonie a été associée sur le volet juridique. La publication concerne le contrôle des signaux C3 et F103 à l'aide de caméras ANPR par les communes. Nous vous proposons un petit focus sur les enjeux et opportunités de cet outil.

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 communes sont confrontées au quotidien. Les GPS connectés et autres applications conduisent de nombreux conducteurs à raisonner strictement en termes de temps de parcours. Faire respecter la hiérarchisation des voiries est devenu un véritable casse-tête pour les communes dans pareil contexte.

Il existe un outil, peu répandu à l'heure actuelle, susceptible d'apporter une réponse efficace pour interdire le trafic

de transit là où il n'est pas souhaitable. Il s'agit de l'utilisation du signal C3 (accès interdit, dans les deux sens, à tout conducteur) et du signal F103 (commencement d'une zone piétonne) dont le respect peut être contrôlé par des caméras à reconnaissance de plaque minéralogique.

Les signaux C3 et F103 permettent de prévoir des exceptions et donc une possibilité de passage pour certains usagers. En outre, ils peuvent être activés 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 a été mis en place pour le contrôle de l'accès au piétonnier de Namur ou à Gand.



Signal C3



Signal F103

L'usage de caméras constitue une plus-value (en effet, il est toujours possible d'interdire l'accès avec des bornes rétractables, même si leur entretien est parfois problématique) si l'on veut s'assurer du respect des signaux dès lors que des autorisations de passage existent.

Pour permettre l'appropriation de ce type d'outils 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 aux différentes étapes du projet.

¹ *Automatic Number Plate Recognition.*

² https://mobilite.wallonie.be/files/cematheque1/cematheque_0054.pdf.

DÉFINITIONS D'OBJECTIFS

Les cas pratiques connus tendent à montrer que le dispositif permet de **réduire le nombre de véhicules en circulation** dans la zone, de donner **plus d'espace aux mobilités actives et aux transports en commun** et **d'apaiser la zone**.

À titre d'exemples, différents objectifs auxquels peuvent participer ces dispositifs³

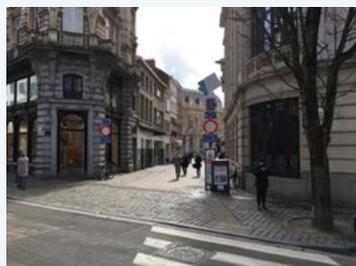
Améliorer l'accessibilité et retrouver une ville vivable



Crédit photo : Ville de Malines

À Malines, 20 caméras ANPR contrôlent des panneaux C3 pendant les heures de fréquentation des commerces (de 11 h à 18 h).

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



Crédit photo : Ville de Gand

À Gand, 40 caméras contrôlent

- des zones piétonnes (26 caméras - F103)
- des zones à restriction de circulation (12 caméras - C3)
- des voies de bus (2 caméras - C3)

À noter que d'autres illustrations sont disponibles en HD (from C54 et d'autres encore sur Ixelles - Malines - Gand - NMR)

L'outil offre certes des possibilités aux **zones urbaines**, mais il est intéressant d'observer qu'il est aussi appropriable par des plus petites communes dans des **territoires moins denses**. C'est le cas des communes de Edegem ou encore de Kortenberg (dont les pratiques sont analysées

³ En partie 2, la CeMathèque présente de manière très pragmatique la pratique de quatre communes : Kortenberg, Edegem, Malines et Gand. La publication se voulant un outil pratique à l'attention des villes et communes de Wallonie, ces exemples, transposables juridiquement dans le contexte wallon, sont présentés de manière pragmatique et systématique.

dans la CeMathèque 54). Ces dernières font preuve d'inventivité en externalisant certaines tâches. Pour éviter de lourds coûts de traitement que des petites communes auraient du mal à amortir, certaines communes sous-traitent les tâches de traitement à une autre commune, à une intercommunale, voire à une province. La **mutualisation** constitue certainement une solution intéressante à étudier au cas par cas.

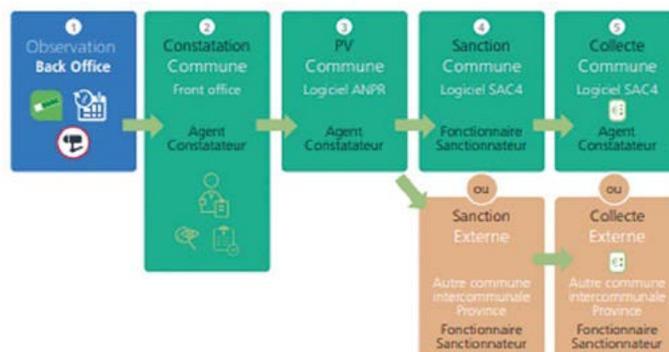
LE CADRE TECHNIQUE

Le système de captation est basé sur l'acquisition en temps réel d'images vidéo.

Il est composé de différents éléments :

- ✓ de la **partie hardware**, la caméra ANPR proprement dite qui relève les plaques,
- ✓ d'une **partie software** composée de plusieurs composants logiciels qui « se parlent » (ce que l'on appelle dans le jargon informatique l'interfaçage) : un logiciel « **Front Office** » va assurer le traitement des autorisations sur base du règlement communal balisant les autorisations et exemptions, un **logiciel « ANPR »** assure le traitement des accès par la reconnaissance de plaques, et finalement, un **logiciel « SAC »** prend en charge l'émission des amendes et les outils nécessaires au suivi du contentieux.

Le process



Source : SPW-MI - CeMathèque n° 54

LE 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. Il est essentiel de combiner l'ensemble de ces législations pour pouvoir utiliser légalement les caméras ANPR.

Il conviendra, en tout premier lieu, de distinguer **qui est le gestionnaire de l'information** venant des caméras et d'identifier **qui sera le responsable de traitement**, car ce

qui est déterminant aux yeux de la loi, c'est bien 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. 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. La publication du SPW-MI détaille ces processus.

UTILISATION POSSIBLE DES DONNÉES	RESPONSABLE DE TRAITEMENT		
	LA POLICE	LA COMMUNE	
	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 : SPW-MI – CeMathèque n° 54

Dans les grandes lignes, on peut retenir qu'il conviendra de se conformer à **la loi sur les caméras de surveillance**⁴ qui contient les bases pour l'installation et l'utilisation des caméras. En outre, **le Règlement général sur la protection des données (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 et l'article 62 de la loi sur la circulation routière**⁵ devront être suivis. Enfin, si l'on souhaite appliquer des sanctions administratives communales en cas d'infractions, il conviendra d'appliquer **la loi « SAC »**⁶.

AUTORISATIONS D'ACCÈS

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 prévu: période de la journée (les heures de pointe a priori, mais d'autres cas de figure sont possibles) ou restriction permanente.

⁴ Loi réglant l'installation et l'utilisation des caméras de surveillance, 21.3.2007, M.B. 31.5.2007.

⁵ 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.

⁶ La loi du 24 juin 2013 relative aux sanctions administratives communales, M.B. 1.7.2013.

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 :

À titre d'exemple :	
✓ des véhicules exemptés définitivement	Les ambulances, les véhicules d'urgence et la police
✓ des véhicules autorisés de manière permanente	Les véhicules des riverains, du personnel de soins à domicile
✓ des véhicules autorisés à titre temporaire.	Les véhicules liés à des chantiers, des déménagements, à des événements, des corbillards

La constitution de cette liste constitue une grosse préoccupation pour les communes: qui autoriser et comment mettre à jour cette liste au quotidien ? 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. 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 au cas par cas. Les ajustements après l'évaluation du dispositif portent souvent sur l'introduction de nouvelles catégories dans la liste.

LA WALLONIE N'EST PAS EN RESTE...

En septembre 2022, une première expérience a vu le jour à **Namur**. L'utilisation des caméras ANPR est un des moyens choisis par la commune pour développer sa capacité de ménager plus de place au piéton dans son cœur de ville.



Crédits photographiques : ICEDD



Devenu vétuste, le système de bornes rétractables de restriction d'accès au piétonnier a été remplacé par un système composé de 13 caméras de contrôle. Depuis quelques années déjà, la Ville s'était familiarisée aux caméras ANPR dans le cadre du STI⁷. Elle se rendait compte que la gestion informatique allait offrir **davantage de souplesse** dans l'octroi des autorisations, elle souhaitait en finir avec des difficultés liées à l'ancien système, et aussi gagner en **efficacité de contrôle**. Après quelques mois de fonctionnement, le système automatisé montre déjà son efficacité en termes de respect du règlement.

Notons une petite touche d'innovation : la Ville a couplé le système de contrôle avec une information en temps réel via un panneau à message variable, confirmant l'autorisation d'accès ou non aux véhicules sur base de leur immatriculation.

Points d'attention :

- ✓ Assurer la bonne intelligence de différentes réalités métiers à travers **l'interopérabilité des 3 logiciels** : celui qui gère les caméras (logiciel M3), celui qui assure le traitement des constats (logiciel SAC Inforius/Infodoc) et celui qui permet la gestion financière (Onyx)
- ✓ Adapter le **métier des agents de terrain**, les brigadiers se relaient désormais derrière les PC dans une évolution de leur travail. Le souhait de la commune, d'accueillir ses visiteurs, assurer des observations de terrain, informer des solutions de stationnement alternatives, communiquer des informations sur les travaux, informer sur l'usage des horodateurs, d'assurer la présence de secouristes..., cela dans une préoccupation de maintenir une présence humaine dans les rues
- ✓ Inscrire les caméras sur le **portail fédéral**, cette tâche indispensable est complexe
- ✓ Organiser le **service stationnement** de manière nouvelle, intégrant également la scan-car récemment arrivée dans la commune

Quelques dates :

- ✓ 2020 : lancement d'un groupe de travail transversal
- ✓ 2021 : engagement d'un nouveau chef de projet
- ✓ Juin 2021 : adoption des nouveaux règlements redevance, général et de circulation au conseil communal
- ✓ Novembre 2021 : accord du chef de corps sur les premières caméras
- ✓ Printemps 2022 : attribution du marché de travaux
- ✓ Juin 2022 : adaptation du règlement redevance au conseil communal
- ✓ Septembre 2022 : installation des premières caméras

« DES ENSEIGNEMENTS EXTRÊMEMENT POSITIFS QUI NÉCESSITENT UN GROS SUIVI »⁸

Ce nouvel outil de gestion de la mobilité devrait aider les communes à contrôler l'accès à certaines zones de leur territoire, qu'elles souhaitent mieux protéger du trafic non désirable, avec une grande efficacité. L'utilisation des caméras ANPR constitue dans certains cas, voire en complément à d'autres mesures déjà prises, une solution intéressante. Mais des freins existent : un cadre juridique à première vue complexe, une gestion au quotidien qui implique des ressources non négligeables...

Au cours du siècle dernier, l'espace public a principalement servi d'espace de circulation. Récemment, un peu partout dans le monde, les villes et communes ont peu à peu commencé à réfléchir différemment à la manière d'occuper l'espace public. Les défis sont de taille : qualité de l'air, bruit, (îlots de) chaleur, sécurité routière, dynamique des centralités, défis de la citoyenneté, stress, densité, imperméabilisation, etc. Les autorités locales cherchent des espaces pour répondre aux besoins des habitants du XXI^e siècle. Les espaces de jeu et de rencontre font partie des ingrédients pour un espace public de qualité. Les caméras ANPR viennent élargir le panel d'outils pour répondre à ces enjeux.

⁷ STI pour Système de transport intelligent, en savoir plus : <https://sti.namur.be/>.

⁸ Citation de Samuel Renaud, Chef du Service Gestion du stationnement à Namur.



STÉPHANIE SCAILQUIN,

ÉCHEVINE DE L'URBANISME,
DE L'ATTRACTIVITÉ URBAINE ET DE L'EMPLOI

« VERS UNE MOBILITÉ DÉMATÉRIALISÉE GRÂCE AUX CAMÉRAS ANPR »



Alain DEPRET,
Secrétaire de rédaction

Un peu partout en Wallonie, il n'est désormais plus rare de trouver des centres-villes protégés par des caméras. Parmi celles-ci, une caméra particulière fait cependant aujourd'hui son apparition : la caméra ANPR, pour *Automatic Number Plate Recognition*.

D'usage multiple, celle-ci est utilisée pour sanctionner les usagers qui ne respecteraient pas les réglementations de mobilité. En cette matière, la Ville de Namur est désormais pionnière, car depuis septembre 2022, des caméras de ce type sont entrées en fonction et contrôlent l'accès, en entrée et en sortie, de tous véhicules s'engageant dans le piétonnier du Vieux Namur. Si aucune correspondance ne peut être établie avec les véhicules « autorisés », un message s'affiche sur l'écran. Si néanmoins le véhicule s'y engage, une sanction administrative communale est alors dressée et envoyée au propriétaire du véhicule en infraction.

Cette extension marque le début de la transformation ambitieuse du piétonnier namurois, souhaitée par le Collège communal et les panélistes

à l'issue d'ateliers de co-construction organisés en 2021. L'objectif commun est de rendre le centre-ville plus convivial, plus vert, plus attractif et plus apaisé pour tous ses usagers. Stéphanie Scailquin, Échevine de l'attractivité urbaine, nous en dit plus à ce sujet.

Madame l'Échevine, les caméras ANPR sont installées à Namur depuis septembre 2022. Quel est votre retour d'expérience à ce propos ?

Nos caméras ANPR ont été installées sur l'ensemble des entrées du piétonnier du centre-ville. Les premiers retours sont très positifs. Avant, nous utilisions des bornes télescopiques qui posaient pas mal de problèmes. Elles étaient parfois hors service et certaines personnes se retrouvaient bloquées dans le piétonnier. Un gardien devait alors être appelé pour débloquer la borne. Puis, à un moment donné, elles sont devenues totalement inutilisables et on a pu constater que de nombreux véhicules circulaient dans le piétonnier, alors qu'ils ne devaient pas s'y trouver. Il fallait sans cesse réparer le système, ce qui, finalement, devenait très coûteux. Aujourd'hui, nous profitons d'un piétonnier plus convivial, qui répond à son objectif premier, celui de laisser de la place aux piétons et aux cyclistes. Nous constatons que ce système fonctionne et nous n'avons, jusqu'à présent, pas encore connu d'ennuis techniques. C'est donc un premier bilan très satisfaisant.

Comment cela fonctionne-t-il ?

C'est assez simple : les caméras ANPR scannent les voitures entrantes ; soit elles sont autorisées à y entrer et tout se passe bien, soit elles ne le sont pas, et une amende administrative est directement envoyée au propriétaire du véhicule. Les panneaux lumineux, à l'entrée du piétonnier, indiquent les heures d'accès et sont accompagnés d'un signal rouge ou vert selon que l'on peut ou non y accéder. Les autorisations, qu'elles soient permanentes ou ponctuelles, sont à demander à l'administration communale. Le système est très fluide, en ce qui nous concerne.

Quel modèle économique privilégiez-vous pour la gestion de ces caméras ?

C'est un investissement qui a été effectué par la Ville de Namur, grâce à des subventions FEDER, pour un montant de 340 000 euros. Il y a également une maintenance prévue pour les années à partir de l'année 5, jusqu'à l'année 14. Ce montant couvre à la fois le logiciel, l'équipement, les caméras et les panneaux à messages variables. C'est donc un investissement important, mais qui correspond aux besoins tant des services communaux qu'à ceux des usagers.

Aujourd'hui, il ne s'agit donc pas de réaliser un profit quelconque, mais plutôt d'améliorer la qualité et le niveau de contrôle...

Effectivement, le règlement d'accès au piétonnier existe depuis plusieurs années. Auparavant, cet accès était autorisé à certains moments, encadré par ces fameuses bornes qui s'abaissaient automatiquement et, à d'autres moments, il fallait obtenir une carte pour pouvoir les abaisser. Malheureusement, ces cartes se prêtaient d'un utilisateur à l'autre, créant une réelle défaillance du système. Aujourd'hui, ce nouveau système de contrôle offre un service plus performant et il permet également d'affiner les accès, qu'ils soient permanents ou ponctuels.

Quelles difficultés avez-vous rencontrées dans cette aventure ?

En ce qui concerne les travaux, comme Namur possède un centre historique protégé, il a fallu trouver des endroits où ces caméras étaient susceptibles de s'intégrer, en particulier aux entrées du piétonnier. Cela impliquait aussi un raccordement électrique et un accès à la fibre optique. Plusieurs intervenants ont donc dû se chevaucher, ce qui n'a pas toujours été aisé sur le plan technique. Heureusement, toutes les contraintes sont aujourd'hui désormais réglées.

Comment avez-vous géré la demande des riverains concernant les accès ?

Un piétonnier, c'est un espace public que l'on veut rendre convivial pour les gens qui viennent y flâner, faire du shopping...

Mais il faut aussi tenir compte des activités économiques de la ville et y donner accès aux commerçants. Namur tient aussi à attirer l'habitant. Cela implique donc que les riverains puissent vivre comme tout le monde dans ce piétonnier. Aujourd'hui, le Code de la route n'est malheureusement plus adapté aux besoins des habitants pour certains accès ponctuels, par exemple, pour des soins de santé, pour le médecin qui vient en dehors des horaires d'ouverture du piétonnier ou la livraison de mazout. Il y a donc parfois une inadéquation entre la volonté d'avoir de la vie en ville et les contraintes du Code de la route. Il est donc nécessaire d'y apporter des modifications. L'avenir de la mobilité est à ce prix.

Il y a également des défis en matière de communication...

Comme il n'y avait plus d'obstacle pour entrer dans le piétonnier les premières semaines, certains usagers ont pensé que l'on pouvait le traverser à tout moment. Les panneaux lumineux, à l'entrée des rues piétonnières, sont pourtant assez clairs. Nous avons donc dû en effet beaucoup communiquer, à la fois via le *Namur Magazine*, le journal de la Ville, le site Internet et un toutes-boîtes distribué auprès des habitants des nouvelles zones devenues piétonnières. Enfin, nous avons dû ajouter un panneau jaune fluo à l'entrée des rues piétonnières, très explicite, pour rappeler qu'il est interdit de franchir l'accès sans autorisation sous peine de sanction administrative communale.

La police locale est-elle impliquée dans cette procédure ?

La police n'intervient pas en ce qui concerne l'accès ou non au piétonnier, mais uniquement en cas de stationnement illicite. Cela n'a donc pas modifié leur travail. Le changement est intervenu plutôt du côté de nos agents communaux. Nous avons conservé le même nombre d'agents au sein de la brigade du stationnement, mais certains sont toujours sur le terrain, alors que d'autres sont désormais en back-office, devant des écrans. Il arrive parfois qu'un véhicule ne puisse pas accéder au piétonnier alors qu'il en a l'autorisation... Les agents vérifient alors immédiatement et enregistrent en direct ces véhicules autorisés sur la liste blanche.

Tout cela représente une transformation, un changement dans leur travail...

C'est certain. Il y a un roulement entre ceux qui sont sur le terrain et ceux qui sont dans les bureaux. Mais la volonté est qu'il y ait un double filtre pour éviter toute contestation de quiconque serait en droit d'accéder au piétonnier. Il se peut que la plaque ne soit pas visible, par exemple, ou qu'une demande d'accès ponctuel soit faite moins de 48 heures avant l'accès. On peut donc toujours immuniser la plaque et c'est effectivement une nouvelle facette du travail pour ces agents.



En matière de marché public, quelle procédure avez-vous privilégiée pour ces caméras ?

Il s'agit effectivement d'une technologie spécifique, avec un cahier des charges et des exigences techniques très particulières. Nous avons donc opté pour un marché en procédure ouverte. Un seul opérateur y a répondu, car il s'agit clairement d'un marché de niche. Cela peut être une difficulté, car il y a peu de concurrence sur ce type de technologie, ce qui n'offre pas suffisamment la

possibilité aux villes et communes d'obtenir l'ensemble des spécifications souhaitées pour leur territoire. L'absence de concurrence peut donc constituer une réelle difficulté.

Comptez-vous contrôler d'autres zones, prévoir des caméras ANPR dans des parties moins denses du territoire ?

Pour nous, cette nouvelle technologie constitue un système très efficace, qui répond aux besoins d'une commune comme la nôtre pour mieux encadrer ou contrôler certains espaces publics. C'est l'avenir, j'en suis certaine. Et donc, comme nous souhaitons étendre notre zone piétonne, ces caméras vont se multiplier en centre-ville. Elles nous permettent aussi de mieux contrôler la circulation, notamment devant la gare où les automobilistes doivent respecter un sens de circulation spécifique. Elles seront également installées dans des zones un peu moins denses, où l'on trouve parfois des petites zones piétonnes. Je pense notamment au marché du jeudi à Jambes, où il existe des restrictions complexes au niveau de la circulation. Les caméras ANPR constituent donc une technologie très utile et fiable, qui est amenée à s'étendre et à perdurer à Namur.

À l'avenir, le paiement et la réservation en ligne seront-ils possibles pour les usagers ?

Il existe deux moyens d'accéder au piétonnier : soit de façon permanente, soit de manière ponctuelle. Quand c'est de façon permanente, comme pour les habitants, il faut alors communiquer le numéro de plaque d'immatriculation que nous inscrivons sur la liste blanche. En revanche, lors d'un déménagement ou d'un dépannage, par exemple, il s'agit d'un accès ponctuel. L'utilisateur doit alors payer une redevance de cinq euros.

Malheureusement, actuellement, la législation impose que celui qui veut un accès permanent pose un laissez-passer physique sur son tableau de bord. Il faut donc venir à l'administration pour se le procurer. Pour moi, c'est une réelle ineptie pour une ville *smart* comme la nôtre. Il faut donc que cette législation soit modernisée, de sorte que le paiement, la réservation et le contrôle d'accès puissent se faire en ligne. C'est impératif. Nous avons donc interpellé le législateur à ce sujet.

Vous avez bon espoir d'obtenir gain de cause ?

Oui, nous l'espérons. Il est vrai que Namur essuie peut-être les plâtres en cette matière. Nous avons donc pu constater certaines difficultés dans la législation en vigueur. Nous avons donc interpellé qui de droit et nous espérons en effet qu'une solution soit trouvée rapidement.

Quel conseil donneriez-vous aux autres communes qui souhaitent se lancer dans ce type de technologie nouvelle ?

Je considère que c'est un élément important, efficace et en adéquation avec la modernité et les nouvelles méthodes de gestion des villes et communes. Il est nécessaire de prendre le temps de comprendre ces nouvelles technologies. Il faut aussi tenir compte de la communication, de la transmission d'informations et de la sensibilisation à l'égard des citoyens. Bien que cela puisse laisser penser que l'accès à certains lieux est facilité, ce n'est pas le cas. Ainsi, il convient de bien informer les utilisateurs de l'efficacité du système, afin d'éviter des répercussions négatives. De plus, il faut bien comprendre les besoins des citoyens qui résident là où l'on veut installer ces caméras, étant donné que le système est extrêmement efficace. Il faut donc avoir un mix adéquat entre le contrôle et une certaine flexibilité par rapport à la vie du citoyen.

Tout cela s'inscrit dans le cadre d'une réflexion sur la mobilité à Namur et contribue à en faire une ville toujours plus smart...

Namur se dirige vers une mobilité dématérialisée, en effet. Il s'agit de pouvoir accéder à différents endroits selon les besoins de chacun, tout en dressant un cadre clair au niveau de la sécurité du territoire communal. L'objectif est donc d'obtenir plus de souplesse et de flexibilité. Les rues restent toujours ouvertes et, en cas d'urgence, on peut toujours se rendre néanmoins dans le piétonnier. Ce système permet donc de mieux répondre à la situation concrète du terrain.



Retrouvez un reportage vidéo à ce sujet sur UVCW TV
www.youtube.com/uvctv.