

**Travail de fin d'études[BR]- Travail de fin d'études: "L'ANPR : Pourquoi, comment, quels résultats ? Une étude qualitative de l'utilisation de l'ANPR dans les zones de police de la province de Liège."[BR]- Séminaire d'accompagnement à l'écriture**

**Auteur :** Hubert, Simon

**Promoteur(s) :** Seron, Vincent

**Faculté :** Faculté de Droit, de Science Politique et de Criminologie

**Diplôme :** Master en criminologie, à finalité approfondie

**Année académique :** 2019-2020

**URI/URL :** <http://hdl.handle.net/2268.2/9969>

---

*Avertissement à l'attention des usagers :*

*Tous les documents placés en accès ouvert sur le site le site MatheO sont protégés par le droit d'auteur. Conformément aux principes énoncés par la "Budapest Open Access Initiative"(BOAI, 2002), l'utilisateur du site peut lire, télécharger, copier, transmettre, imprimer, chercher ou faire un lien vers le texte intégral de ces documents, les disséquer pour les indexer, s'en servir de données pour un logiciel, ou s'en servir à toute autre fin légale (ou prévue par la réglementation relative au droit d'auteur). Toute utilisation du document à des fins commerciales est strictement interdite.*

*Par ailleurs, l'utilisateur s'engage à respecter les droits moraux de l'auteur, principalement le droit à l'intégrité de l'oeuvre et le droit de paternité et ce dans toute utilisation que l'utilisateur entreprend. Ainsi, à titre d'exemple, lorsqu'il reproduira un document par extrait ou dans son intégralité, l'utilisateur citera de manière complète les sources telles que mentionnées ci-dessus. Toute utilisation non explicitement autorisée ci-avant (telle que par exemple, la modification du document ou son résumé) nécessite l'autorisation préalable et expresse des auteurs ou de leurs ayants droit.*

---

# **L'ANPR : Pourquoi, comment, quels résultats ?**

Une étude qualitative de l'utilisation de l'ANPR dans les zones de police de la province de Liège

Travail de fin d'études  
Année académique 2019-2020

Auteur : HUBERT Simon  
Promoteur : Professeur SERON Vincent

## **Remerciements**

*Tout d'abord, je tiens à remercier mon promoteur Monsieur Seron qui s'est montré encadrant et disponible pour me guider lors de ce travail*

*Je remercie aussi toutes les personnes qui ont pris le temps de répondre à mes questions.*

*Un merci à ma famille.*

*Pour terminer, je souhaite également remercier mes amis et les personnes qui ont relu ce travail.*

## **Table des matières**

A.	Introduction .....	1
B.	État de l'art .....	1
a.	Théories criminologiques .....	2
b.	La question du déplacement .....	3
c.	L'efficacité .....	4
d.	Ce qu'en pense la population .....	5
e.	L'importance des données .....	5
f.	L'aspect législatif .....	5
C.	Méthodologie.....	6
D.	Résultats .....	8
a.	Pourquoi l'ANPR .....	8
b.	Le budget .....	9
c.	L'accueil du dispositif .....	9
d.	L'utilisation de l'ANPR .....	10
e.	Les résultats de l'ANPR .....	12
f.	Les critiques, avantages et points d'amélioration.....	13
g.	Le coté législatif/vie privée .....	15
E.	Discussion .....	16
F.	Conclusion.....	20
	Bibliographie.....	21

## **Abstract**

**Objectifs** : Ce travail a pour objectif de comprendre plusieurs modalités autour de l'ANPR dans les zones de police de la province de Liège. Les thématiques à explorer sont les suivantes : les raisons d'achat, l'utilisation, les résultats, les critiques et les avantages... La partie législative sera également abordée tout comme la question de la création d'un état de surveillance de type « Big Brother ».

**Méthodologie** : Nous avons utilisé une méthodologie qualitative de récolte des données. Une série d'interviews se sont déroulées avec un responsable de la stratégie policière au sein de la zone et avec les personnes qui utilisent au quotidien l'ANPR. Lors de ces entretiens, les problématiques énoncées ci-dessus ont été évoquées. Une analyse thématique a été utilisée pour l'analyse des données.

**Résultats** : Aucun chiffre ne nous a été communiqué, car dans la plupart des cas, ceux-ci n'existent pas, on se base donc sur un ressenti. Néanmoins, ce ressenti est positif, l'ANPR est une aide à la décision et permet d'arrêter les bonnes personnes. De nombreux gains ont également été signalés tout comme son apport dans les dossiers judiciaires. Certains points sont à améliorer ou à clarifier : la loi, le transfert des données, la mise à jour des banques de données, la communication envers la population...

**Conclusion** : si les résultats de l'ANPR semblent prometteurs, de nombreuses thématiques restent à investiguer et quelques améliorations sont à effectuer pour tirer pleinement profit de ce dispositif.

**Objectives**: The aim of this work is to understand several modalities around the ANPR in the police zones of the province of Liège. The topics to be investigated are the following: reasons for purchase, use, results, criticisms, and advantages... The legislative part will also be discussed as well as the question of the creation of a "Big Brother" type surveillance state.

**Methodology**: We used a qualitative data collection methodology. A series of interviews were conducted with a person responsible for police strategy in the area and with people who use ANPR on a daily basis. During these interviews, the themes listed above were discussed. A thematic analysis was used for data analysis.

**Results**: No data was given to us because in most cases, these figures do not exist, so we rely on a feeling. Nevertheless, this feeling is positive, ANPR is a decision aid and allows us to arrest the right people. Numerous gains were also reported as well as its contribution in court cases. Some points need to be improved or clarified: the law, the transfer of data, the updating of data banks, communication with the population...

**Conclusion**: although the results of the ANPR seem promising, many issues remain to be investigated and some improvements need to be made in order to take full advantage of this tool.

**Mots clés** : ANPR, Police, technologie, loi.

## **A. Introduction**

La technologie se fait de plus en plus présente dans le domaine policier, que ce soit par le biais des caméras de surveillance, des caméras ANPR – Automatic Number Plate Recognition – ou encore des Bodycams. En Belgique, à la suite des attentats de Bruxelles et de Paris, la décision d’installer un réseau de caméras ANPR, géré par la police fédérale, le long des autoroutes et des axes principaux, fut prise. Ce réseau de caméras a été financé par le gouvernement fédéral et la première phase consistant en la mise en place du bouclage frontalier est achevée. Les zones de police ne sont pas en reste, un certain nombre de zones ont également acquis ce dispositif. En effet, cette technologie se répand dans les zones de police belge et devant une telle augmentation du nombre de dispositifs ANPR en service, nous sommes en droit, non seulement, de nous demander pourquoi la police a décidé de se tourner vers une telle technologie, mais aussi de se poser la question de comment elle l’utilise et quelles en sont les résultats.

Il convient également de s’interroger sur la législation en vigueur à ce sujet et quelles en sont les conséquences pour la vie privée. Ne nous dirigeons-nous pas vers un État « Big Brother » avec une intimité limitée et une surveillance de nos mouvements ?

Ce travail s’inscrit aussi dans une dynamique personnelle. En effet, après avoir effectué un stage au sein du RTI<sup>1</sup> et avoir emmagasiné des informations sur l’ANPR fixe, nous avons jugé pertinent, à travers ce TFE, de s’intéresser plus longuement à l’utilisation de l’ANPR – principalement mobile – au sein des zones de police.

Après avoir examiné dans quel cadre théorique l’ANPR s’inscrivait, nous réaliserons une revue de la littérature des premiers résultats de ce dispositif ainsi qu’une courte analyse de l’aspect législatif de la question. Ensuite, la méthodologie employée sera décrite suivi des résultats. Pour terminer, une discussion et une conclusion viendront clôturer ce travail.

## **B. État de l’art**

Les caméras ANPR – ou ALPR, LPR, LAPI selon les articles – ne constituent pas une nouveauté, contrairement à ce que l’on pourrait croire (La Meuse, 2019). C’est en 1976 que cette technologie a été développée et sa première utilisation, dans le domaine policier, dans le cadre de la lutte contre le terrorisme irlandais (Haines, 2009, p.54), date des années 1990 en Grande-Bretagne (Gutierrez-Alm, 2015, p.131). L’ANPR n’est pas seulement utilisé dans le domaine policier – enquêtes et roulage –, mais aussi dans les parkings et dans des études en rapport avec la circulation, la mobilité et le trafic (Koper, Taylor & Woods, 2012, p.26). L’ANPR est également utilisé dans le cadre du contrôle du stationnement et de l’accès à certaines zones (Ozer, 2010, p.30).

Dans le cadre du travail policier, le principal atout de l’ANPR est la vitesse d’utilisation. En effet, sans cette technologie, un policier rencontrant un véhicule suspect doit relever la marque d’immatriculation du véhicule, demander au dispatcheur d’effectuer une recherche sur la plaque et puis seulement, revenir vers le policier avec la réponse (Ozer, 2010, p.30). Un autre avantage concerne le nombre de plaques pouvant être lues. Cette technologie permet de photographier jusqu’à 3600 plaques par heure, de jour comme de nuit, et ce peu importe les conditions météo (Cohen, Plecas & McCormick, 2007, p.1). Aussi, une caméra ANPR peut être montée sur un véhicule ou sur un mât ou alors être fixe

---

<sup>1</sup> Real time intelligence. En fonction des provinces, le RTI est une fonctionnalité – ces missions se trouvent alors éparpillées au sein du CIC ou du CIA – ou un service. Actuellement, le RTI gère principalement l’ANPR. Les missions du RTI sont appelées à s’étoffer progressivement et les missions suivantes vont venir s’ajouter par la suite : la surveillance des médias sociaux – en cas d’urgence ou d’événements planifiés –, l’élaboration de briefings, l’expertise en matière d’exploitation des données, le signalement en BNG ...

(Lum *et al.*, 2016, p.9). Un autre atout consiste dans la charge de travail absorbée par le système ; celui-ci pouvant remplacer plusieurs policiers (Hubbard, 2008, p.6). Les caméras ANPR peuvent être utilisées aussi bien dans les enquêtes proactives que dans les enquêtes réactives ou encore dans le domaine de la prévention (Kirby *et al.*, 2007, pp.37-38).

#### a. Théories criminologiques

Les caméras ANPR, comme tout dispositif de vidéosurveillance, se basent sur une approche situationnelle (Koper, Taylor & Woods, 2012, p.28). Selon Cusson (1998) : « *la notion de prévention situationnelle sert à désigner les mesures non pénales ayant pour but d'empêcher le passage à l'acte en modifiant les circonstances particulières dans lesquelles des délits semblables sont commis ou pourraient l'être* » (p.65). La prévention situationnelle a pour objectif de « *rendre le crime plus difficile, plus risqué et moins profitable* » (Bonnet, 2012, p.26). Une telle approche s'inscrit dans le cadran des théories rationnelles : la théorie de l'activité routinière de Cohen et Felson (1979) et celle du choix rationnel de Clarke et Cornish (1986). Ces théories reposent sur le postulat que si l'on augmente le risque de « se faire prendre », passer à l'acte devient moins intéressant et par conséquent le délinquant potentiel se détournera de la cible (Koper, Taylor & Woods, 2012, p.28). Ainsi, le dispositif ANPR peut contribuer à augmenter l'effort à fournir par le délinquant potentiel en contrôlant l'accès à certains lieux. Cette technologie peut également contribuer à augmenter les risques pris par le délinquant potentiel en réduisant l'anonymat et en augmentant la surveillance formelle – par le biais de caméras visibles et de policiers sur les lieux. La récompense peut aussi être réduite ou plus difficilement dissimulable en marquant les biens (Haines, 2009, pp.33-37).

Certains avancent également que l'ANPR peut s'inscrire dans la mouvance de la fonction de police guidée par l'information/renseignement (intelligence-led policing ou ILP) (Servais, 2019). Cette doctrine donnerait un rôle central à l'information et permettrait un travail policier efficace. C'est suite aux événements terroristes que l'ILP s'est progressivement imposé (De Maillard, 2014, p.75). Les résultats de cette pratique policière sont intéressants d'après plusieurs rapports (Maguire & John, 2006, pp.67-85 ; Clarke & Newman, 2007, pp.9-20). En effet, on note que le taux de criminalité a chuté de 25 % en trois ans (Ozer, 2010, p.109). Ratcliffe définit cette mouvance comme :

*Un modèle organisationnel et une philosophie de management dans lequel l'analyse des données et le renseignement criminel jouent un rôle central dans la prise de décision relative à la réduction de la criminalité et des désordres et la prévention de la délinquance, grâce à la fois à une stratégie d'organisation et une doctrine judiciaire pragmatique ciblant les délinquants sérieux et récidivistes* (Ratcliffe, 2008 *as cited in* De Maillard, 2014, p.79).

Par ailleurs, l'importance de l'information est rappelée dans le rapport annuel de la police fédérale de 2017 sur la gestion de l'information : « *la gestion de l'information constitue un élément clef dans la lutte contre les phénomènes criminels. L'information est quasiment l'instrument de travail le plus important de la police. Elle est à la base des actions policières* ». (Rapport annuel 2017 de la police fédérale).

Cette importance de l'information est également rappelée par la création du SICAD<sup>2</sup> (Servais, 2019, p.113). L'ANPR s'inscrit tout à fait dans cette doctrine, car en passant devant les dispositifs

---

<sup>2</sup> Le service d'information et de communication de l'arrondissement (SICAD) a pour vocation de fournir « la bonne information au bon moment » et ce dans l'optique de fournir à la population un service optimal, guidé par une information de qualité. (<https://www.police.be/5998/fr/a-propos/commissariat-general/les-directions-de-coordination-et-dappui-deconcentrees>)

ANPR, notre plaque est enregistrée – même s’il n’y a pas de hit<sup>3</sup> – ce qui génère une information qui pourra peut-être, par la suite, se révéler utile pour la police. Cette technologie pourrait aider les forces de l’ordre à créer des profils et des cartes des délinquants, le tout dans une perspective de détection et de prévention plus efficace de la criminalité (Haines, 2009, p.37).

La crime pattern theory – théorie des activités routinières – (Cohen & Felson, 1979) peut également s’avérer utile dans l’explication de l’ANPR (Haines, 2009, p.45). Ainsi selon Brantingham et Brantingham (1993 *as cited in* Clarke & Felson, 1993) le crime est un phénomène normal qui se produit non aléatoirement dans le temps et l’espace. Cette théorie fait intervenir la trilogie : nœuds, chemins et bords (Clarke & Felson, 1998). Les nœuds correspondent aux : « lieux où sont réalisées une ou plusieurs activités routinières : résidence, lieu de travail, de loisirs... » (Dantinne, 2016, pp.132). Les chemins sont les routes entre les différents nœuds d’activités. C’est autour de ces nœuds que peuvent se produire les faits criminels et c’est là tout l’intérêt des caméras ANPR qui peuvent se placer sur les chemins reliant ces nœuds (Haines, 2009, p.47). Les recherches sur l’ANPR ont également permis de confirmer certaines hypothèses en ce qui concerne le vol de véhicule. Par conséquent, lorsqu’un véhicule est déclaré volé, il faut d’abord vérifier les zones proches de là où celui-ci a été dérobé (Koper, Taylor & Woods, 2012, pp.26-27).

On peut également avancer que l’ANPR se base sur le principe du panoptique et des théories du contrôle (Haines, 2009, p.24). Dans une perspective foucauldienne, on attend qu’un individu corrige son comportement, car il est susceptible d’être vu et surveillé à tout moment. Pour ce qui est de ces théories, si le potentiel pour la création d’une société de surveillance par le biais de l’ANPR existe sur papier, il est possible d’énoncer plusieurs éléments qui empêchent la mise en place de ce type de société. Ainsi, on peut citer des problèmes technologiques, opérationnels, institutionnels, légaux... Par ailleurs, l’utilisation qui est faite des caméras et les objectifs qui y sont reliés, à l’heure actuelle, constituent une forme de protection contre le développement d’un État Big Brother (Servais, 2019, pp.75-76). Aussi, l’ANPR étant limité aux véhicules et tout le monde ne possédant pas de véhicule, une partie non négligeable de la population échappe à ce contrôle (Haines, 2009, p.28).

#### **b. La question du déplacement**

Une critique importante qui est faite à la prévention situationnelle et du dispositif ANPR est celle du déplacement de la criminalité (Repetto, 1976, pp.166-177). Celui-ci peut prendre plusieurs formes : temporelle, tactique, spatiale et fonctionnelle. À ces quatre modalités de déplacement, on peut également ajouter le déplacement d’auteurs et le changement de cible (Lemaître, 2014, p.92). Il convient aussi de faire la distinction entre déplacement et diffusion des effets/bénéfices. Selon Clarke et Weisburd (1994), le déplacement de la criminalité constitue une augmentation involontaire de la quantité d’infractions dans un autre lieu que celui dans lequel on met en place un dispositif tentant de réduire la criminalité. La diffusion des bénéfices est, quant à elle, définie comme étant la diminution de la quantité d’infractions dans les zones proches de celles où on a mis en œuvre un dispositif visant à réduire la criminalité (Welsh & Farrington, 2004, pp.21-23). Donc :

*Si le crime a diminué dans la zone expérimentale, augmenté dans la zone adjacente et est resté constant dans la zone de contrôle, cela pourrait être la preuve de déplacement. Si le crime diminue dans les zones expérimentales et adjacentes et reste constant ou augmenté dans la zone de contrôle, cela pourrait être une preuve de la diffusion des avantages (Lemaître, 2014, p.92).*

---

<sup>3</sup> Quand la plaque du véhicule scanné est présente sur une banque de données, une alerte ou notification apparaît sur l’écran. Cette alerte s’appelle un hit.

Dans le cadre de l'ANPR, les résultats sont assez contrastés. En effet, certaines études semblent amener la conclusion qu'il n'y a pas de déplacement de la criminalité – vols de véhicules – (Koper, Taylor & Woods, 2012, p.40), tandis que d'autres tendent vers un déplacement à court terme, mais pas à plus long terme (Koper, Taylor & Woods, 2013, pp.232-235) – il convient également de noter qu'il n'y a pas de diffusion des bénéfices à long terme dans les zones adjacentes. Dans ce cas, on note une augmentation des faits relatifs aux personnes et à l'ordre public. Pour ce qui est de la criminalité relative aux stupéfiants, on note, en revanche, un déplacement de la criminalité (Koper, Taylor & Woods, 2013, pp.232-235) – ce qui peut être confirmé par d'autres études qui montrent que la criminalité liée à la drogue est plus fortement déplaçable que d'autres formes de criminalité (Eck, 1993, pp.527-546). Ces résultats suggèrent qu'une rotation des équipes dotées d'ANPR peut avoir pour résultat de compliquer le déplacement des points de criminalité liés aux stupéfiants et donc de diminuer ce type de criminalité (Koper, Taylor & Woods, 2013, p.237). Haines (2009), quant à elle, évoque la difficulté de mesurer ce déplacement.

### c. L'efficacité

En ce qui concerne l'efficacité du dispositif, il existe peu d'études sur le sujet. Les résultats se montrent assez disparates selon les travaux et les recherches. Ainsi, pour ce qui est du taux de résolution des enquêtes à la suite de l'installation d'un réseau de caméras ANPR, on peut voir une certaine amélioration dans les zones à haute concentration de caméras. Les résultats de la mise en place d'un dispositif ANPR dans les hot spots semblent concluants, ce qui donne des indications quant à la manière d'utiliser ce dispositif (Koper, Taylor & Woods, 2012, pp.40-43). Des résultats venant de l'étude de Koper et Lum (2019) semblent montrer une amélioration du taux de résolution pour les faits relatifs aux vols de véhicules et aux vols qualifiés – même si ces résultats demandent confirmation. Ces caméras permettent également de vérifier un plus grand nombre de plaques d'immatriculation qu'un contrôle manuel (Lum *et al.*, 2011, p.324) – jusqu'à 8 fois plus de plaques (Koper, Taylor & Woods, 2012, p.39) – et elles se sont avérées très utiles pour déterminer la densité de trafic sur certaines sections (Lum *et al.*, 2011, p.324). Quant au taux de criminalité, dans les zones contrôlées, aucune diminution de ce taux n'est à signaler (Lum *et al.*, 2011, pp.321-345) – ou alors de manière non significative (Koper, Taylor & Woods, 2013, pp.232-233). Lum *et al.* (2011) précisent que ce n'est pas parce que le taux de criminalité ne diminue pas que les caméras ANPR ne fonctionnent pas. De ce fait, il est possible qu'une hausse des arrestations ou de la détection indique une augmentation de la criminalité. Il est également possible que le dispositif n'ait pas un effet préventif. En ce qui concerne les stupéfiants, il semblerait que l'introduction de l'ANPR puisse réduire les faits s'y rapportant ; les caméras ANPR ayant dans ce cas un effet dissuasif (Koper, Taylor & Woods, 2013, p.236). Les résultats vont aussi dépendre du nombre de dispositifs ANPR déployés, de la façon dont ils sont déployés – fixes ou mobiles – et utilisés par les forces de l'ordre, des banques de données utilisées – mise à jour – et également de la réaction du public (Koper & Lum, 2019, pp.306-307). La capacité du système à lire précisément les plaques d'immatriculation est aussi à prendre en compte (Lum *et al.*, 2011, p.323). Les auteurs avancent les pistes d'amélioration suivantes (Lum *et al.*, 2011 ; Koper & Lum, 2019 ; Koper, Taylor & Woods, 2013) : des bases de données à jour, une augmentation du nombre de caméras/de patrouilles équipées de caméras, une intervention de plus longue durée, une formation spécifique sur l'ANPR, l'utilisation de l'ANPR en parallèle à d'autres approches policières... Wheeler et Phillips (2018), quant à eux, insistent sur la nécessité de prendre en compte les coûts d'une telle technologie par rapport aux gains que cela rapporte. Il ne s'agit pas seulement du coût d'achat et de maintenance du dispositif ANPR, mais également des coûts pour les citoyens – potentiellement plus observés –, pour certains quartiers – plus fortement ciblés (pp.204-206). Les exigences opérationnelles, l'aspect pratique et les ressources posent aussi question (Koper & Lum, 2019, p.322). Les études sur le sujet notent également qu'il est difficile de s'assurer que les résultats ne soient pas dus à d'autres éléments : augmentation de la présence

policrière, les caméras de surveillance classiques... (Koper & Lum, 2019, p.320) Une étude de Koper, Taylor et Park (2019) nous donne des indications quant à la manière d'utiliser les caméras ANPR. Selon cette étude, l'ANPR serait plus efficace lorsque celui-ci se déplace dans une zone de hots spots plutôt que de rester à un point fixe. Cet élément permettrait de faciliter l'intégration de l'ANPR dans les zones de police, car les méthodes de travail ne doivent pas être modifiées (Koper, Taylor & Park, 2019, p.648).

#### **d. Ce qu'en pense la population**

En ce qui concerne le soutien de la population envers ce dispositif, celui-ci varie en fonction de l'utilisation qui est faite des caméras (Merola, Lum & Murphy, 2018, pp.62-64 ; Merola & Lum, 2014, p.384). Si l'on peut noter que la population appuie assez fortement (80 %) l'utilisation de l'ANPR pour tout ce qui se rapporte aux vols de véhicules et aux activités de personnes qui font l'objet d'une enquête criminelle. En revanche, le soutien est nettement plus faible (moins de 50 %) quand il s'agit de contrôler le stationnement (Merola & Lum, 2014, p.384). L'installation de telles caméras peut également affecter la relation/la confiance entre la police et les citoyens (Merola & Lum, 2014, pp.374-375).

#### **e. L'importance des données**

Par ailleurs, l'utilisation de l'ANPR génère une énorme quantité de données (Barrie, 2011, p.200). De ce fait, chaque véhicule qui passe devant une caméra ANPR est photographié et enregistré pour une durée plus ou moins longue (American Civil Liberties Union, 2013). Donc, tant les personnes et véhicules qui sont connus dans les bases de données policières que les citoyens inconnus des services de police se retrouvent dans les informations générées par l'ANPR. Ce sont par conséquent des millions de données qui sont générées chaque jour (Barrie, 2011, p.200). Comme dans le cas de la vidéosurveillance, beaucoup trop de données sont générées par rapport aux ressources humaines qui sont allouées à l'ANPR (Haines, 2009, pp.27-28).

En outre, il arrive que les informations ne soient pas à jour en ce qui concerne le propriétaire du véhicule. Ainsi, si un véhicule volé est abandonné avant que le vol ne soit déclaré à la police et inséré dans la banque de données, l'auteur ne pourrait être appréhendé (Taylor, Koper & Woods, 2012, pp.26-27). En matière d'ANPR, une importance toute particulière doit être accordée aux bases de données. Celles-ci doivent être à jour, partagées/ouvertes entre les différents services de police... Ces éléments sont importants pour obtenir un fonctionnement optimal de l'ANPR (Ozer, 2010, p.33).

#### **f. L'aspect législatif**

En Belgique et en Europe, des changements ont eu lieu à la suite de l'entrée en vigueur du RGPD (RÈGLEMENT UE 2016/679 du 27 avril 2016 sur la protection des données) et de la nouvelle loi caméra (loi du 21 mars 2018 modifiant la loi sur la fonction de police, en vue de régler l'utilisation de caméras par les services de police) – qui est subordonnée au RGPD (Servais, 2019, p.89). Depuis lors, en ce qui concerne la police, la loi sur la fonction de police (loi du 5 août 1992 sur la fonction de police) règlemente l'utilisation des caméras (Besafe, 2018). Cette nouvelle législation prévoit des règles particulières pour les forces de l'ordre dans l'utilisation des caméras et notamment des caméras ANPR (Servais, 2019, pp.85-86). La loi distingue trois types de caméras : les mobiles, les fixes temporaires et les intelligentes. Au sein des caméras intelligentes : « *caméra de surveillance qui comprend 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* » (loi du 21 MARS 2007 réglant l'installation et l'utilisation de caméras de surveillance, art 2), seules les caméras ANPR sont autorisées (loi du 21 MARS 2007).

La législation définit également la durée de conservation des données. Les données sont conservées pour une durée de douze mois, mais après un mois, il faut l'autorisation du Procureur du Roi

pour y accéder, et ce uniquement à des « *finalités de police judiciaire* » (loi du 21 mars 2018, art 12). Cette durée de conservation a fait l'objet de débats (projet de loi modifiant la loi sur la fonction de police, en vue de régler l'utilisation de caméras par les services de police, 2 mars 2018) et d'un avis de la part de la Commission de La Vie Privée (avis n° 53/2017 de la Commission de la vie privée du 20 septembre 2017).

D'autres questions ont également fait l'objet de débat notamment sur tout ce qui concerne la visibilité ou non des caméras (loi du 21 mars 2018, art 48-55) et des pictogrammes. Au sujet de la non-visibilité, la loi sur la fonction de police définit les cas où une telle utilisation est possible :

*En raison de circonstances particulières, lors de la préparation d'actions de police judiciaire ou du maintien de l'ordre public lors de celles-ci, dans le cadre de missions spécialisées de protection de personnes et dans le cadre du transfert de personnes arrêtées ou détenues* (loi sur la fonction de police du 5 août 1992, art 46/1 – 46/11).

La commission de la vie privée a également fait des remarques et est : « *préoccupée par le fait que ces exceptions deviennent en pratique la règle* » (avis n° 53/2017 de la Commission de la vie privée du 20 septembre 2017).

### **C. Méthodologie**

Tout d'abord, cette problématique trouve son intérêt étant donné qu'il s'agit d'une technologie assez récente dans les forces de police belge et qu'il existe peu, voire pas d'études ayant été réalisées sur ce thème en Belgique. Au regard des résultats assez mitigés tant en matière d'efficacité (Koper & Lum, 2019, p.320 ; Lum *et al.*, 2011, pp.340-343 ; Wheeler & Phillips, 2018) – réduction de la criminalité – que de soutien de la population (Merola, Lum & Murphy, 2018 ; Merola & Lum, 2012) ou de déplacement (Koper, Taylor & Woods, 2013, 2012 ; Haines, 2009) de la criminalité dans les autres pays équipés d'un dispositif ANPR, il nous a semblé opportun de s'attacher à analyser la situation prévalant en Belgique et plus particulièrement dans la province de Liège.

Il s'agit d'un TFE à visée descriptive/exploratoire. Ainsi, aucune hypothèse n'a été formulée. Néanmoins certaines problématiques ont été ciblées notamment tout ce qui concerne les raisons d'achat, l'utilisation ainsi que les résultats et l'efficacité du système – plus précisément la perception de cette efficacité, l'ANPR étant un dispositif récent dans les zones de police, il existe peu de recul et de statistiques disponibles à ce sujet. D'autres questionnements seront également présents comme celui du coût qu'un tel dispositif représente, celui de l'accueil qui a été réservé au dispositif – par les populations et par la police – ou encore des avantages que permet l'ANPR mais aussi celui des freins à son utilisation et des critiques.

Aussi, ce travail de fin d'études s'inscrit dans une méthode qualitative de récolte des données. Par conséquent, une série d'interviews avec des policiers des zones de polices de la province de Liège équipées d'un dispositif ANPR s'est déroulée. Le choix de cette méthode de récolte des données s'est imposé au vu du faible nombre de zones équipées d'un dispositif ANPR, cette méthode de collecte de données s'intégrant aussi très bien dans un travail exploratoire. Les chefs de corps/responsables du projet de trois zones prévoyant d'acheter un dispositif ANPR font également partie de l'échantillon. Les zones sélectionnées sont les suivantes : Vesdre, Secova, Liège, Seraing-Neupré, Pays de Herve, Beyne-Fléron-Soumagne et Hesbaye Ouest. Ces zones ont été sélectionnées car il s'agit de celles disposant d'un dispositif ANPR sur la province de Liège.

Ce TFE explorera plusieurs problématiques pouvant être regroupées sous différents thèmes qui seront abordés lors des entretiens. Le premier thème concerne les raisons qui ont poussé à l'achat de

l'ANPR, l'accueil qui a été réservé à cette technologie par les fonctionnaires de police et par la population, l'utilisation qui était prévue... La question du coût est également abordée dans ce thème. Le second thème porte sur l'utilisation de l'ANPR. C'est-à-dire le type de criminalité visé, la fréquence d'utilisation, la charge de travail que l'ANPR représente, les changements organisationnels ou autres possibles au sein de la zone induits par l'arrivée de l'ANPR... Le troisième thème concerne l'efficacité de l'ANPR et ses résultats et on se demandera si le dispositif répond aux attentes qui étaient placées en celui-ci – notamment en matière de rapport coût/efficacité. Dans ce thème, on retrouve l'efficacité ou la perception de celle-ci par rapport aux différents usages qui sont faits de l'ANPR. On questionnera également les interviewés sur un possible déplacement de la criminalité et des changements dans les hot spots. Le dernier thème porte, quant à lui, sur les avantages, les critiques, les freins à une utilisation optimale de l'ANPR et les pistes d'amélioration... Dans cette dernière partie, la question de la vie privée sera aussi discutée. Ces différents thèmes ont été choisis à la suite d'une analyse de la littérature. Les pistes abordées lors de notre stage nous ont également permis de sélectionner ces thématiques.

Par ailleurs, pour ce qui est du choix de la population à interroger, il nous a semblé intéressant d'avoir deux opinions sur la technologie ANPR au regard des différentes questions que nous nous posons. Par conséquent, il a été choisi d'interroger la personne qui s'occupe de l'ANPR quotidiennement au sein de la zone afin d'avoir une vue très pratique sur l'ANPR... Il a également été choisi de questionner une personne responsable de la stratégie policière au sein de la zone afin d'avoir une vision plus macroscopique et stratégique. Ainsi, selon les zones, il s'agira du chef de corps ou d'un commissaire responsable de la direction opérationnelle. Il est cependant vrai que d'autres personnes auraient pu être interrogées. On pourrait penser aux enquêteurs qui ont demandé à utiliser l'ANPR dans le cadre de leurs enquêtes. Dans ce cas, il aurait été question – exclusivement – de l'efficacité du dispositif. Mais pour des raisons de temps, il nous a semblé plus opportun d'interroger les chefs de zones et responsables de l'ANPR. Les demandes pour les entretiens ont été envoyées par mail – un mail précisant le cadre et le sujet – ou en se rendant directement sur place, à l'hôtel de police des différentes zones en expliquant la problématique. Aussi, il a été choisi de contacter les chefs de corps des zones projetant de s'équiper d'un dispositif ANPR. Les chefs de corps des zones de police Basse-Meuse et Flémalle ont accepté de nous recevoir afin que l'on puisse les interroger sur les raisons qui les poussent à investir dans l'ANPR et sur l'utilisation qu'ils ont prévu de faire de ce celui-ci. La zone de Police Hesbaye-Ouest qui a commandé plusieurs dispositifs ANPR fixes a également accepté de répondre à nos questions.

Le type d'entretien qui a été choisi consiste en des entretiens semi-directifs. Ce type d'entretien a été adopté, car il permet une certaine souplesse tout en conservant un certain cadre et une certaine ligne directrice. De plus, il s'agit du type d'entretien le plus intéressant dans une phase exploratoire.

En outre, il est important de préciser que suite aux événements de cette année – COVID-19 –, tous les entretiens n'ont pas pu se dérouler en face à face. En effet, un entretien a été mené par téléphone et les quatre autres se sont déroulés par écrit – envoi du questionnaire à la personne, la personne y répondait par écrit puis le renvoyait. Nous sommes bien conscients que cette méthode comporte de nombreux biais, le questionnaire n'étant pas conçu pour être répondu de cette façon. Cette méthode ne permet pas non plus de rebondir sur ce qui a été dit – écrit dans ce cas – ou encore de préciser la question en cas de mauvaise compréhension de celle-ci. Il aurait, tout de même été préférable de mener ces entretiens en vidéoconférence ou par téléphone. Malheureusement, les personnes contactées ont préféré cette méthode – par écrit – notamment suite à une charge de travail plus importante due au coronavirus.

Aussi, quinze personnes ont accepté de répondre à nos questions concernant ce sujet. Il aurait été préférable d'avoir plus d'entretiens de personnes utilisant au quotidien l'outil. Néanmoins, il semble

qu'une certaine saturation commençait à être atteinte. Lors des derniers entretiens réalisés, les informations obtenues commençait à se répéter et peu de nouveaux éléments apparaissaient.

Lors des entretiens, il a été précisé aux participants que les données récoltées lors de ceux-ci ne seront pas diffusées et ne serviront que dans le cadre de ce travail. À chaque fois, il a été demandé aux personnes si elles acceptaient d'être enregistrées – deux personnes ont refusé, dans ce cas, les notes manuscrites prises durant l'entretien ont été utilisées pour l'analyse.

La méthode d'analyse utilisée est une analyse thématique. Les réponses aux questions ont été analysées sur la base des problématiques qui avaient été ciblées. De ce fait, à chaque fois que la réponse traitait d'un des thèmes qui étaient ciblés, elle était reprise dans un document et par la suite une analyse de ces réponses a été réalisée afin de révéler les tendances principales, les éventuelles contradictions entre les différentes zones et certains autres points particuliers qui ressortaient de ces entretiens.

## **D. Résultats**

### **a. Pourquoi l'ANPR**

Les raisons pour lesquelles les zones de police de la province de Liège ont décidé d'investir dans un dispositif ANPR sont multiples et il nous a été possible d'en déceler les principales. Dans la plupart des cas, il s'agit de lutter contre la criminalité et les autres faits délictueux sur le territoire de la zone de police. Certaines zones avaient pour but principal de lutter contre tout ce qui se rapporte à la problématique du roulage – défaut de contrôle technique et défaut d'assurance. D'autres avaient pour but de lutter contre la problématique des vols, que ce soit les vols de véhicules ou les vols dans les habitations. L'achat de ce dispositif s'intégrait également dans une vision de politique criminelle afin de lutter contre les priorités zonales. Un autre objectif qui est revenu fréquemment au cours de nos entretiens a été celui de participer au mieux dans la police intégrée et d'alimenter la base de données afin de permettre une amélioration dans le travail d'enquête. Une autre raison aussi évoquée consiste en l'adaptation des moyens aux méthodes modernes de recherche. Par ailleurs, un point qui a été relevé à trois reprises est celui de la sécurisation de la voie publique et donc d'une utilisation plus préventive. Enfin, l'amélioration du fonctionnement de la zone en matière de qualité du travail et d'efficacité est également un élément qui est revenu à plusieurs reprises.

Quant au choix d'un dispositif ANPR mobile ou fixe, différentes réponses nous ont été livrées. La première, et qui est revenue le plus fréquemment, est que le mobile permet un certain contrôle, une gestion du flux d'information et une réaction immédiate :

*Dans le système d'ANPR fixe, si on a un hit par rapport à un véhicule [...]il faut que le CIC<sup>4</sup> qui reçoit l'information [...]informe[...]un service de police qui doit encore se rendre sur les lieux et chercher la direction de fuite éventuelle du véhicule etc. Autant dire qu'il y a 90 % de chances que le véhicule aura déjà pris la tangente. Donc ici, on est parti sur l'ANPR mobile car je suis plus convaincu de l'efficacité, de l'efficacité. (Propos tenus lors d'un entretien le 6 mars 2020).*

Une zone a opté pour du mobile, car les alentours de la zone étant déjà bien couverts en ANPR fixes, il ne semblait pas opportun d'en rajouter. Une autre zone pense également que le mobile offre plus de possibilités.

---

<sup>4</sup> Centre d'Information et de Communication. Les 11 centres d'information et de communication (CIC) provinciaux sont opérationnels pour les deux niveaux de police, tant pour le call-taking (la prise des appels d'urgence) que pour le dispatching des équipes sur le terrain. <https://www.police.be/5998/fr/a-propos/police-integree/presentation>

La majorité des zones que nous avons contactées nous ont expliqué qu'elles avaient pris des renseignements auprès de zones déjà détentrices d'un dispositif ANPR. Une zone a emprunté à une autre zone son dispositif ANPR, les résultats se révélant concluants, la décision d'investir ne fut que plus soutenue :

*On a pu grâce aux renseignements qui étaient donnés par les collègues qui étaient dans le véhicule ANPR les prendre en chasse et on les a attrapés. Donc ça aussi ça m'a permis de vendre le produit un petit mieux auprès du collègue de police. (Propos tenus lors d'un entretien le 11 mars 2020).*

### **b. Le budget**

En fonction des zones, le prix varie car certaines zones doivent acheter un véhicule en plus du matériel. Un autre élément qui fait fluctuer le coût est le nombre de caméras ANPR placées sur le véhicule. Ainsi, certaines zones ont deux caméras, d'autres trois et une autre quatre. Donc, en fonction du nombre de caméras, le montant varie entre 25 000 et 35 000 euros – à ce prix, il convient d'ajouter celui du véhicule. En fonction de la zone, ce budget est d'une importance plus ou moins grande. Il faut savoir que les zones de police reçoivent un financement via une convention sécurité routière :

*On renvoie le bénéfice entre guillemets de tout ce que les PV peuvent rapporter et chaque zone proportionnellement à la taille de la zone reçoit une somme qu'elle réaffecte en théorie à de l'investissement dans le domaine du roulage moto ou autres. (Propos tenus lors d'un entretien le 23 juin 2020).*

Certaines zones ont acquis ce dispositif par le biais du marché fédéral :

*Nous avons opté pour ce qui existait dans le cadre d'un marché fédéral établi par la police fédérale et auquel les zones de police pouvaient souscrire. Cela nous évitait de devoir faire une procédure de marché et l'établissement d'un appel d'offres compliqué et fastidieux dans un domaine technique et fort spécialisé, alors que ce travail avait déjà été réalisé par la police fédérale. (Réponse obtenue à un questionnaire écrit).*

Une zone se différencie en ce sens qu'elle a choisi d'investir dans un dispositif de caméras ANPR fixes et dans ce cas le prix est de 35 000 euros par site – caméras ANPR et caméras couleur –, le but étant d'équiper neuf sites.

### **c. L'accueil du dispositif**

Dans l'ensemble des zones que nous avons interrogées, l'accueil par les policiers a été positif. En effet, il s'agit d'un outil qui est prévu pour leur faciliter le travail et non le compliquer. Néanmoins, certains membres du personnel avaient peur que le système n'engendre une surcharge de travail trop importante, raison pour laquelle, la plupart des zones insistent sur la nécessité de bien prévoir son utilisation, de la planifier en fonction des ressources disponibles.

En ce qui concerne la population et les informations que celle-ci a reçues, on peut établir trois catégories en fonction des zones. La première catégorie concerne les zones qui n'ont pas reçu ou qui n'utilisent pas encore le dispositif ANPR, dans ce cas, aucune communication n'a été réalisée vers la population. Il est à noter que celle-ci est prévue une fois que le véhicule sera en fonction. La seconde catégorie est celle des zones qui ont un dispositif ANPR mais qui n'ont pas communiqué à la population que la zone est équipée d'un tel système. Celles-ci expliquent cette façon de faire par une volonté de rester discret : « *Donc nous c'était une volonté. C'est qu'on n'a absolument pas communiqué sur le véhicule donc très peu de gens savent que c'est un véhicule police [...]. C'est voulu, on ne communique pas, il reste le plus discret possible* » (Propos tenus lors d'un entretien le 23 juin 2020). Il est à noter

que dans ces zones, le véhicule équipé du dispositif ANPR est un véhicule banalisé. La dernière catégorie est celle des zones qui ont communiqué via la presse et/ou les réseaux sociaux le fait que la zone disposait d'un véhicule ANPR et quelle en serait son utilisation. À plusieurs reprises, lors de nos entretiens, que ce soit des zones ayant communiqué sur l'ANPR ou non, il a été fait mention que c'est une pratique qui rentre dans les mœurs et que la population sait que la police possède des outils. Malgré tout : « *Beaucoup de personnes se retournent encore au passage du véhicule* » (Réponse obtenue lors d'un échange de mails le 6 juin 2019).

Pour ce qui est d'une éventuelle réorganisation de la zone suite à l'acquisition d'un dispositif ANPR, il n'y a été fait mention à aucune reprise, lors de nos entretiens. Il a souvent été fait mention qu'il s'agit d'un outil de plus pour la police et que celui-ci améliore la qualité du travail et le facilite :

*Ça n'a pas changé fondamentalement le travail. La seule chose, c'est qu'on a un outil supplémentaire donc oui la façon de travailler, se dire qu'on a un outil supplémentaire pour réaliser un contrôle routier. Avant on n'avait pas cet outil pour les manifestations dans l'ordre publique, on va l'utiliser. On va peut-être maintenant mettre plus de moyens en œuvre avec cet outil-là. Lorsqu'il y a une course cycliste, on va l'utiliser pour scanner les environs. C'est quelque chose en plus. On s'adapte.* (Propos tenus lors d'un entretien le 10 mars 2020).

Par contre plusieurs zones mettent en garde contre le fait de ne pas être dépassé par les informations qu'ils génèrent et donc de bien cibler son utilisation.

#### **d. L'utilisation de l'ANPR**

Pour ce qui concerne l'utilisation du dispositif ANPR, celle-ci varie légèrement selon les zones. Ainsi, si toutes les zones interrogées l'utilisent dans la lutte contre les infractions de roulage, toutes ne l'utilisent pas à la même intensité. En effet, dans quatre zones, le roulage est l'utilisation principale. Alors que dans les autres zones, cette utilisation est moins répandue.

En ce qui concerne la problématique du vol, toutes les zones interrogées disent l'utiliser dans cette optique, mais à nouveau à des degrés d'intensité différents. Certaines l'utilisent plus pour les vols dans les habitations et d'autres majoritairement pour les plaques ou véhicules volés.

De nombreux autres usages existent – FIPA<sup>5</sup>, contrôles routiers, lutte contre les stupéfiants... et la grande majorité des zones l'utilise également à ces fins, dans des proportions à nouveau variables selon la zone et l'analyse de la situation qui est réalisée.

Certaines zones ont une utilisation particulière de cet outil. En effet, des zones l'utilisent à des fins de sécurisation de la voie publique :

*Donc l'ANPR est utilisé vraiment dans un but préventif où avant la manifestation communale, on fait passer l'ANPR mobile afin de scanner les plaques et de voir s'il n'y a pas de hits de plaques volées, suspectes, radiées, renseignées comme terro* ». (Propos tenus lors d'un entretien le 10 mars 2020).

Ces zones placent également leurs véhicules ANPR le long de la voie d'accès à l'événement pour scanner tout véhicule suspect. Toutes les zones collaborent aussi avec la police fédérale dans le

---

<sup>5</sup> Acronyme de "Full integrated police action", désignant des opérations de police réalisée conjointement avec une ou plusieurs zones de police et un ou plusieurs services de la police fédérale, pour effectuer un contrôle ciblé de grande envergure (barrages routiers pour contrôler l'alcoolémie ou la détention de drogues, contrôles dans les transports publics). ([http://www.uvcw.be/javascript/jquery-tooltip/ajax\\_cfm?width=425&idAcronyme=86#:~:text=Acronyme%20de%20%22Full%20integrated%20police,u%20la%20d%C3%A9tention%20de%20drogues%2C](http://www.uvcw.be/javascript/jquery-tooltip/ajax_cfm?width=425&idAcronyme=86#:~:text=Acronyme%20de%20%22Full%20integrated%20police,u%20la%20d%C3%A9tention%20de%20drogues%2C)).

cadre de certaines grandes manifestations comme le Grand-Prix de Formule 1 en créant « un bouclier ANPR » le long des voies d'accès au circuit.

D'autres utilisent l'ANPR avec pour objectif d'alimenter les bases de données et ainsi faciliter le travail d'enquête pour les enquêteurs de leur zone ou d'autres zones ou encore de la police fédérale.

La fréquence d'utilisation varie en fonction des zones. Par conséquent, certaines zones disent le sortir deux fois par semaine, d'autres trois à quatre fois, certaines deux fois par mois... De nombreuses zones nous ont expliqué que le nombre de sorties dépendait de plusieurs facteurs. Tout d'abord, il faut que du personnel formé soit disponible – les missions de police de base étant prioritaires. Il faut également que du personnel soit disponible pour traiter l'ensemble des données récoltées – le parquet est aussi à prendre en compte, car sa capacité d'absorption est limitée, il convient donc de trouver un point d'équilibre. En outre, il convient de rappeler que :

*Légalement, [...]lorsque l'ANPR sort, dès qu'il y a un hit, il faut le traiter donc il y a la capacité du personnel à monter dans le véhicule et à faire fonctionner l'ANPR mais aussi la capacité à rédiger par la suite et donc il y a cette capacité effective opérationnelle et la capacité administrative à assurer après.* (Propos tenus lors d'un entretien le 10 mars 2020).

Par conséquent, l'ANPR doit fonctionner de manière stratégique, il doit s'agir de sorties, de patrouilles ciblées – le lieu où on patrouille, la durée de celle-ci, l'heure de la patrouille, les bases de données utilisées... tous ces éléments doivent être définis à l'avance. Certaines zones nous expliquaient, également, qu'au fil du temps, l'outil devient de plus en plus utilisé et entre dans l'usage courant alors qu'au début, étant donné sa nouveauté et les quelques procédures à appliquer avant son utilisation, son usage était moindre.

Les zones interrogées déploient le véhicule sur la totalité de leur territoire, le but étant d'aller où la police passe moins souvent :

*L'idée, c'est quand même à un moment donné, d'aller un peu partout sur le territoire de la zone [...] de manière à justement aussi alimenter la banque de données et à ne pas rester toujours sur les mêmes axes en se disant [...]oui celui qui n'est pas en ordre [...], en défaut d'assurance parce que simplement il est dans la petite rue qui est perpendiculaire à la nationale, on n'y va jamais et on lui fout une paix royale finalement.* (Propos tenus lors d'un entretien le 6 mars 2020).

En ce qui concerne la collaboration avec la police fédérale pour l'envoi des données récoltées, les façons de faire varient. Par conséquent, une zone a choisi d'envoyer dès la fin de sa sortie l'ensemble des données au RTI qui se charge alors de répondre aux demandes émanant des autres zones. Les autres zones par contre n'envoient pas directement leurs données. Elles répondent elles-mêmes aux demandes des autres polices locales ou de la police fédérale. Une zone nous explique accepter d'envoyer directement ses données tout en ignorant comment procéder. À l'avenir, il semblerait que l'ensemble des zones envoie automatiquement leurs données sur une plateforme fédérale.

Certaines zones ont également des projets supplémentaires avec l'ANPR. Une zone souhaite établir des procédures afin d'augmenter son utilisation. Une autre a comme projet de faire sortir le véhicule ANPR par secteur et ainsi de pouvoir « donner une image des problèmes liés aux réglementations au niveau des véhicules par secteur [...] et par rapport à ça orienter nos contrôles ». (Propos tenus lors d'un entretien le 23 juin 2020) Cela lui permettra également d'obtenir des statistiques et de pouvoir rendre des comptes.

### e. Les résultats de l'ANPR

En ce qui concerne les résultats, d'une manière globale, pour l'ensemble des zones interrogées, ceux-ci sont positifs. Mais aucune zone n'a pu nous communiquer des données chiffrées des résultats, on se base donc sur un ressenti :

*C'est une aide. C'est difficile de chiffrer évidemment, on n'est plus dans le cadre d'un ressenti subjectif [...] je vais contrôler cette personne-là plutôt que cette personne-là parce qu'elle est déjà en défaut de contrôle technique et d'assurance et peut être qu'on [...] va se rendre compte que [...] c'est un voleur ou que c'est quelqu'un qui est suspect de ci ou de ça. [...] C'est difficile de chiffrer de dire à un moment donné [...] ça nous a aidé à déceler ou à détecter telle ou telle infraction. Mais c'est certain que dans un certain nombre de cas [...] ça nous a permis de contrôler des personnes qu'on n'aurait peut-être pas contrôlées autrement. (Propos tenus lors d'un entretien le 6 mars 2020).*

Par contre, en fonction des zones, ce ressenti peut être différent.

Pour ce qui est de la charge de travail supplémentaire, une zone nous a fait part que celle-ci était très importante :

*« La charge de travail [...] est importante tant avant qu'après l'utilisation. [...] tant la mise à jour des fichiers que l'exploitation des résultats d'une journée de travail en détection impliquent de la rédaction de procès-verbaux et du travail administratif important ». (Réponse obtenue à un questionnaire écrit)*

Alors que dans les autres zones interrogées, ce travail rédactionnel n'est pas trop important et n'est pas, pour l'instant, un frein à l'utilisation de ce dispositif – cela pourrait le devenir si la charge de travail augmentait. Une zone nous expliquait également que cette impression de charge de travail supplémentaire peut repousser certaines personnes à vouloir l'utiliser :

*Il y a eu beaucoup et même certains collègues n'utilisent pas ont peur justement de ça parfois de sortir ils ont peur de sortir 1h00 et de se retrouver avec 10h de rédaction mais ce n'est pas du tout le cas nous on le sort. Moi hier, je suis sorti toute la journée avec je crois que j'ai ramené de 4- 5 PV avec. C'étaient des PV contrôle technique donc ça m'a pris peut-être avec une demi-heure de rédiger. (Propos tenus lors d'un entretien le 3 juillet 2020).*

Concernant les infractions liées au roulage – défaut de contrôle technique et d'assurance, des éléments intéressants ressortent de nos entretiens pour deux zones. Dans la première, on peut noter une diminution du nombre de véhicules en défaut d'assurance ou de contrôle technique lorsque le véhicule patrouille régulièrement sur toute la zone. La seconde nous amène une observation similaire mais apporte un élément supplémentaire :

*On a beaucoup de défauts d'assurance qui viennent d'autres zones il n'y a pas de véhicule ANPR donc ce sont des gens qui viennent d'autres zones qui viennent sur notre territoire nous on les prend à ce moment-là. [...] Des personnes de notre zone, on en n'a presque plus qui nous ressortent en défaut d'assurance, en défaut de contrôle technique ce sont beaucoup des gens extérieurs de la zone qui n'ont pas d'ANPR. (Propos tenus lors d'un entretien le 3 juillet 2020).*

Certaines zones évoquaient également que le défaut d'assurance était assez chronophage. En effet, pour le défaut d'assurance :

*Il faut compter entre 40 minutes et 1h [...] on scanne "défaut d'assurance", on interpelle le véhicule donc c'est contrôle du véhicule, on appelle un dépanneur, on dépanne le véhicule, on*

*procède à l'audition pour dire que le véhicule va être saisi après [...]il faut auditionner pour la levée de saisie donc on va dire que sur une patrouille [...]si on sort le véhicule 5h et qu'on a [...] 5 défauts d'assurance la patrouille elle est finie . (Propos tenus lors d'un entretien le 23 juin 2020).*

Ce qui explique pourquoi certaines zones n'activent pas chaque fois l'ensemble des bases de données pour pouvoir se concentrer sur certains faits spécifiques.

De plus, dans tout ce qui est travail d'enquête, la majorité des zones interrogées nous apporte des résultats plutôt positifs et peut donner des renseignements très importants ; une zone nous affirmant même que :

*La découverte de véhicules ou plaques volées permet également de fixer certains phénomènes localement et d'éviter certains faits judiciaires plus graves. Retrouver une voiture volée qui devait peut-être servir à un fait violent est une forme de prévention. Les renseignements amenés pour certaines enquêtes par la localisation de véhicule et donc de certains suspects, sont inestimables. (Réponse obtenue à un entretien écrit)*

Mais, ils jugent aussi que répondre à toutes les demandes qui arrivent constitue une charge de travail assez chronophage.

Dans les contrôles routiers, les résultats sont également positifs. Ainsi, en fonction de la zone interrogée, les réactions suivantes ont été relevées : il s'agit d'un premier filtre, d'une aide à la décision, cela apporte un gain sécuritaire pour les collègues effectuant le contrôle...

Il est à noter également qu'aucun déplacement de la criminalité n'a été observé, la plupart des zones l'expliquant par le fait que le véhicule ANPR circule dans toute la zone, dans toutes les rues.

#### **f. Les critiques, avantages et points d'amélioration**

Plusieurs critiques ont été rapportées par les zones de police. La première d'entre elles, qui a été rapportée par la majorité des zones, est celle de l'augmentation de la charge de travail, qui n'est certes pas énorme mais qui existe. Suite à cette augmentation, il a fallu bien déterminer, dans certaines zones, la manière de travailler :

*Le système fonctionne toujours de manière proactive, c'est-à-dire que ça dépend de ce qu'on va charger dans le système comme banque de données [...]. On décide donc qu'il y a un choix stratégique quand le véhicule sort, le temps qu'il va sortir, ou on le fait rouler, est-ce que c'est pour le contrôle de défaut d'immatriculation est-ce que c'est pour la recherche de véhicules volés est-ce que ça peut être du stationnement voilà ce sont des choix qui sont faits. (Propos tenus lors d'un entretien le 23 juin 2020).*

Les critiques concernant la loi sont également revenues à plusieurs reprises. Pour la plupart des zones, la loi n'est pas claire, elle est lourde, mal pensée pour les services de police. Il existe plusieurs zones d'ombres à propos de celle-ci. La plus importante concerne le fait de devoir stripper ou non le véhicule pour qu'il soit clairement identifiable comme véhicule de police. C'est ainsi que l'on se retrouve avec des zones qui ont un véhicule strippé et d'autres non. Une autre critique relative au domaine législatif est la procédure de mise en conformité du matériel étant donné celle-ci est très longue, fastidieuse et pourrait même décourager certaines zones à investir dans ce type de matériel.

Une autre raison qui freine au déploiement du dispositif est liée à la disponibilité d'un opérateur voire de deux opérateurs formés en fonction de la mission – les policiers devant d'abord se concentrer sur leurs missions de bases, l'ANPR passant après. Certains au sein des zones se plaignent qu'il n'y ait

pas de policiers spécifiquement dédiés à l'ANPR, ce qui peut avoir engendré des problèmes de fonctionnement étant donné que certains policiers ne sont pas formés.

Certaines zones font également écho de problèmes techniques qui, pour la plupart, ont été réglés par la firme. Dans le même ordre d'idées, on retrouve les erreurs de lecture de plaques – le système confondant les 0, les Q...

Une autre critique et probablement la plus dérangeante et la plus souvent énoncée concerne la fiabilité des banques de données relatives aux contrôles techniques et aux assurances. En effet :

*On a fait nous-même des tests [...] et il a remarqué que [...] un certain nombre de marques d'immatriculation étaient renseignées comme étant [...] en défaut de contrôle technique or le système [...] n'avait pas de hit. [...] Parce qu'en fait l'export de la banque de données qui est fait par le GOCA<sup>6</sup> [...] ne renseignait pas, [...] toutes les plaques qui sont en défaut de contrôle technique et à l'inverse parfois il bipait [...] pour des marques d'immatriculation pour lesquels à la vérification [...] ils étaient en ordre les gens. Donc il y a réellement un problème de fiabilité surtout pour cette banque de données-là. (Propos tenus lors d'un entretien le 6 mars 2020).*

Une zone nous a également évoqué une critique très spécifique en ce que le système ne permet pas de vérifier directement si la plaque d'immatriculation est bien liée au véhicule qui vient d'être scanné, le défaut d'immatriculation ne pouvant être contrôlé.

Malgré les critiques, il existe aussi de nombreux avantages liés à l'utilisation du dispositif. Un d'entre eux est lié aux gains. Qu'il s'agisse de gains de temps, de gains d'efficacité, de gains en termes de quantité de contrôles, de visibilité, de gains sécuritaires... Toutes les zones interrogées ont relevé un ou plusieurs de ces types de gains.

En plus d'effectuer un premier tri et donc d'arrêter les bonnes personnes, ce système permet aussi d'enlever le délit de faciès dans le sens où l'ANPR ne fait pas de sentiment.

L'apport dans les dossiers judiciaires est également un élément à prendre en compte. Tout comme l'effet préventif que permet le système :

*Comme ça interpelle les gens, ça a un effet préventif. Les gens objectivement, ils ne savent peut-être pas ce que c'est mais comme c'est sur un véhicule strippé police, [...] ça a d'office un effet. [...] Donc, de toute façon, quand on voit un véhicule de police qu'il y ait caméras ou pas caméras, ça a un effet positif, subjectif chez les gens disant holala, ils sont là. (Propos tenus lors d'un entretien le 9 mars 2020).*

Néanmoins, certains points restent à améliorer. Ainsi, une des zones interrogées suggère comme avancée possible une mise à jour à distance en temps réel des banques de données pour permettre encore plus d'efficacité :

*Je ne sais pas, par exemple un véhicule vient d'être volé [...] il nous implémente le truc et si on le scanne ça ressort. Ici ce n'est pas le cas. Vu que les bases de données sont en milieu fermé et on n'a que ce qu'on a extrait de notre ordinateur. (Propos tenus lors d'un entretien le 23 juin 2020).*

---

<sup>6</sup>Le GOCA est le groupement des entreprises agréées pour le contrôle technique automobile et le permis de conduire. Au niveau de l'ANPR, c'est le GOCA qui est chargé de générer la banque de données du contrôle technique.

Une autre zone estimerait également utile de faciliter la procédure de mise en conformité du système :

*Il doit y avoir une évaluation faite sur base des objectifs annoncés et puis une fois qu'il y a l'autorisation du conseil communal, il faut l'autorisation du procureur du roi et puis [...] il faut l'autorisation du COC<sup>7</sup>. Donc il y a toutes ces autorisations successives qui doivent être validées avant d'investir dans l'ANPR et ça rend la charge administrative avant l'acquisition très très lourde et très nébuleuse [...], donc peut-être avoir une facilitation à ce niveau pour les demandes administratives pour l'ANPR mobile [...] ce serait pas mal, c'est une charge de travail tellement énorme que ça peut à mon avis décourager d'autres zones de police. (Propos tenus lors d'un entretien le 10 mars 2020).*

Un dernier point, mais qui est normalement prévu, – via la future plateforme fédérale – consiste en une uniformisation pour permettre un envoi direct des données au RTI.

#### **g. Le coté législatif/vie privée**

Pour ce qui est relatif au volet loi/justice, les avis sont plus divisés. Certains estiment que la loi correspond parfaitement à leurs usages et ne les freine pas dans leurs utilisations alors que d'autres estiment que la législation est peu claire et lourde.

Mais avant de parler de la loi, une zone nous a fait mention d'une certaine prédisposition favorable de la magistrature pour ce type de matériel. Néanmoins, il convient de tenir compte de la capacité d'absorption limitée du parquet et de la police également et que tout doit donc s'inscrire dans un équilibre.

La première catégorie concerne les zones pour lesquelles la loi cadre parfaitement avec l'utilisation qui est faite de l'ANPR. Une zone nous a expliqué qu'étant donné l'usage essentiellement préventif qui est fait de l'outil, la législation ne constitue pas un frein. Une autre zone nous disait : « *elle est bien conçue, elle permet de mettre des barrières pour la protection des libertés fondamentales tout en permettant à la police de travailler. Elle cadre bien l'utilisation de cette technologie* ». (Réponse obtenue à un entretien écrit)

La seconde catégorie estime que la loi est trop limitative, trop lourde et pas claire. Ainsi, une zone nous a rapporté que :

*La loi, je trouve qu'elle a un peu oublié de différencier [...] ce système parce qu'elle l'inclut dans tout ce qui est comme caméra qui filme en direct ici ce n'est pas le cas on ne va pas filmer des personnes on va scanner. Donc moi, il faudrait revoir la distinction entre ce scanning et le visionnage. (Propos tenus lors d'un entretien le 23 juin 2020)*

Une zone nous donnait comme exemple que pour pouvoir utiliser le véhicule ANPR sur une autre ville, il fallait vérifier que c'était bien autorisé par la commune.

Concernant de possibles problèmes ou difficultés avec la vie privée, une grande majorité des zones interrogées nous ont dit que l'ANPR ne scanne que des plaques d'immatriculation sur la voie publique et non des personnes. De plus, il n'existe pas de lien direct entre une marque d'immatriculation et une personne, il faut obligatoirement passer par une base de données – bases de données qui ne sont

---

<sup>7</sup> Organe de contrôle de l'information policière. L'Organe de contrôle est l'institution parlementaire fédérale autonome en charge de la surveillance de la gestion de l'information policière, et est l'autorité de protection des données pour la police intégrée, l'unité d'information des passagers et l'inspection générale de la police fédérale et de la police locale. <https://www.organedecontrol.be/>

pas accessibles par tous les policiers. Certaines zones ajoutent même que tant qu'on n'arrête pas et qu'on ne procède pas au contrôle, on ne sait pas qui conduit le véhicule. Une autre zone ajoute qu'il n'y a aucune volonté de tracer le citoyen lambda.

Néanmoins, les zones admettent que tout ce qui concerne la conservation des données est un élément qui peut être problématique, mais que des balises existent pour s'assurer que les droits fondamentaux du citoyen soient respectés.

Dans deux zones, il a été évoqué que cette technologie peut mener à une réflexion concernant le type de société que l'on veut et qu'il faut bien être conscient que sécurité et liberté ne vont pas toujours de pair :

*Donc je veux dire on a ouvert une porte avec un côté très utile qui se justifie mais il y a le volet quand même de se poser la question, sur un plan plus légal ou sur un plan sociologique ou philosophique est-ce qu'on va vers une société où chaque mouvement des gens est contrôlé et cetera.* (Propos tenus lors d'un entretien téléphonique le 23 juin 2020)

Ou encore,

*Il faut savoir ce que les citoyens souhaitent aussi et donc ça c'est aussi à un moment donné un choix politique [...] il y a un moment donné [...] on l'a vu au moment des attentats [...] les gens étaient tout à fait d'accord que les policiers [...] fassent plus de contrôles et soient plus intrusifs.* (Propos tenus lors d'un entretien le 3 juin 2020).

Une autre zone affirme que le but premier de la police est la protection du citoyen et que cet élément ne doit pas être perdu de vue.

## **E. Discussion**

L'importance d'avoir des données à jour se retrouve également dans la littérature (Koper, Taylor & Woods, 2012, pp.26-27 ; Ozer, 2010, p.33). Selon Ozer (2010), la gestion des bases de données est même un élément plus important que l'ANPR lui-même, car sans bases de données à jour, partagées, l'ANPR n'a que peu d'intérêt. C'est ainsi qu'à la chambre des représentants, un député rappelait que :

*« La Flandre occidentale compte aujourd'hui 162 caméras ANPR, dont 53 caméras ANPR [...] ne seraient pas encore connectées au serveur PIT<sup>8</sup>. [...] Ce qui signifie que ces zones doivent mettre leurs listes à jour séparément et manuellement, et qu'elles n'échangent pas leurs informations ».* (Projet du budget général des dépenses pour l'année budgétaire 2018, 30 novembre 2017, pp. 67-68)

C'est à ce niveau que la plateforme fédérale pourrait prendre tout son sens en permettant un accès rapide, précis et clair à l'ensemble des données disponibles. C'est à ce niveau, aussi, que le RTI trouve tout son sens. L'idée évoquée dans nos entretiens de permettre une transmission en direct de l'information, par le réseau 4G, par exemple, permettrait d'améliorer ces bases de données et le transfert d'information. Le lien avec l'Intelligence Led Policing est tout trouvé, celui-ci se basant sur une information et une communication optimale pour permettre un travail policier le plus efficace possible (De Maillard, 2014, p.75).

Dans nos entretiens, une zone nous a parlé du côté préventif de l'ANPR. Cet aspect préventif n'est pas dû, spécifiquement, à l'ANPR mais à la présence de la police dans la rue. La littérature sur le sujet ne semble pas du même avis. Lum *et Al* (2011) se demandent « *si cette technologie est la plus*

---

<sup>8</sup> Provinciale Interface voor Targetbeheer. Interface provinciale pour la gestion des objectifs ou des cibles.

*efficace pour prévenir ou détecter la criminalité* » (p.324). Il semble également, selon la littérature, que le déploiement de l'ANPR pourrait modifier les comportements de certaines personnes, ainsi selon Lum et Merola (2012) :

*« L'adoption de LPR pourrait réduire la volonté des individus de commettre des infractions au stationnement ou à la circulation. Un peu plus du quart des répondants ont indiqué que la connaissance de l'utilisation du LPR par la police dans leur collectivité amènerait ces personnes à apporter un tel changement »* (pp.125-126).

Par conséquent, il serait intéressant de s'attarder sur les conséquences des "scan-cars" à Liège sur le stationnement. Une utilisation de l'ANPR à large échelle pourrait engendrer comme conséquence que les citoyens vont modifier certaines de leurs activités qui si elles ne sont pas illégales peuvent apparaître comme embarrassantes ou non conventionnelles (Merola & Lum, 2014, p.375).

Si dans nos résultats, nous n'avons pas pu mettre en évidence de réelles preuves concernant un soutien plus ou moins important à l'ANPR dans tel ou tel dispositif, il semble intéressant de se pencher sur cette problématique dans de futurs travaux et notamment de vérifier que les résultats concordent avec la littérature par rapport aux différentes utilisations possibles de l'ANPR. Par contre, comme dans nos résultats, la littérature fait mention de peu de connaissances de la population sur ce sujet et cela pourrait mener à une certaine défiance de la population envers les forces de l'ordre (Merola & Lum, 2014).

Une question sous-jacente à l'adhésion de la population au dispositif ANPR est celle du soutien et de la confiance des citoyens envers la police et de la légitimité de celle-ci (Merola & Lum, 2014). En effet, lorsque la police est vue comme étant légitime par les citoyens, la contestation envers les forces de l'ordre est moindre. Les forces de l'ordre peuvent alors utiliser des méthodes plus intrusives (Sunshine & Tyler, 2003, p.519). À ce sujet, il nous semble que le manque de communication sur l'ANPR envers la population dans certaines zones ne va pas dans le sens d'une meilleure confiance entre la police et les citoyens – cette piste est à approfondir dans de futures études. Certes, si lors de nos entretiens, il nous a été dit que cela a été présenté au collège de police et au conseil communal on peut se poser la question de savoir qui s'intéresse et qui est au courant des décisions prises par le collège de police. Il conviendrait peut-être de choisir un mode de communication – réseaux sociaux ? – plus efficace ; ce que certaines zones ont déjà choisi de faire.

La question de la durée de conservation des données ne semble pas être de nature à conforter les citoyens dans leurs soutiens envers la police – cette durée ne semble pas être la même dans les articles trouvés dans la littérature (Koper & Lum, 2019, p.308). En outre, il apparaît deux mesures souhaitées par la population : la limitation de la durée de conservation des données et la soumission d'une autorisation du tribunal au besoin d'une consultation des données ultérieure (Merola & Lum, 2012, p.126). D'une certaine façon, ces volontés citoyennes pourraient se rapprocher de ce que la loi belge prévoit sur le sujet : les données sont conservées pour une durée de douze mois, mais après un mois, il faut l'autorisation du procureur du roi pour y accéder, et ce uniquement à des finalités de police judiciaire (loi du 21 mars 2018, art 12).

Un autre élément qui peut influencer l'acceptation ou non d'un tel dispositif par les citoyens est celui du rapport coût/efficacité. La population serait plus à même de soutenir le développement de cette technologie si les avantages, prévus en théorie, se concrétisent bien dans la réalité. À ce sujet donc, s'il apparaît que la technologie est utilisée dans le simple but de créer des revenus supplémentaires ou pour exercer une surveillance plus intense, le soutien de la population s'en retrouverait amoindri (Merola, Lum & Murphy, 2018, p.63 ; Merola & Lum, 2014).

Dans la littérature, il est fait mention à plusieurs reprises du fait que les minorités seraient plus ciblées, ce qui ne semble pas être le cas dans nos résultats, les personnes interrogées insistant fortement sur le fait que l'ANPR ne fait pas de sentiment, supprimant ou atténuant du moins le délit de faciès. Ce qui voudrait dire que l'ANPR est une limite au pouvoir discrétionnaire de la police (Rushin, 2011, p.298). En effet, alors que dans la littérature, ce dispositif est fréquemment utilisé dans les hot-spots, dans nos résultats, aucun quartier n'est ciblé, l'ANPR étant plutôt déployé sur toute la zone. Ces groupes minoritaires semblent également moins soutenir l'utilisation de la technologie que les autres groupes (Merola & Lum, 2014, p.386).

Notre travail ne permet pas de donner des chiffres concernant une éventuelle réduction de la délinquance ou du nombre de véhicules volés retrouvés ou encore du nombre de véhicules en défaut de contrôle technique ou d'assurance retrouvés. En revanche, si on se base sur ce ressenti et que l'on compare celui-ci à la littérature, alors dans ce cas, les résultats semblent concorder avec ceux que l'on trouve dans la littérature (Koper & Lum, 2019, p.320) pour tout ce qui est relatif au vol de véhicules. Pour ce qui est du travail d'enquêtes, afin d'avoir une vue plus globale, il conviendrait également d'interroger la police fédérale qui s'occupe des caméras ANPR fixes placées le long des autoroutes.

Par contre, contrairement à ce qui est fait mention dans la littérature qui pointe qu'une augmentation du nombre de véhicules équipés permettrait une amélioration des résultats (Koper & Lum, 2019, p.321), les personnes que nous avons interrogées ne sont pas en faveur de dispositifs ANPR mobiles supplémentaires. Cette position est due à un manque de personnel disponible pour l'utiliser et dans ce sens, l'achat de caméras supplémentaires n'aurait que peu d'intérêt. Il nous semble que les finalités et l'utilisation ne sont pas les mêmes que dans la littérature ou si elles le sont, l'intensité n'est pas la même.

En outre, dans le domaine du contrôle technique et du roulage, il nous est permis de voir une amélioration de la situation dans nos résultats – ce que la littérature ne fait pas ressortir. Une hypothèse possible consiste en ce que dans la littérature, cette problématique ne se trouve pas directement investiguée.

La question du déplacement diffère également entre nos résultats et les articles scientifiques trouvés – qui sont assez contrastés sur le sujet (Koper, Taylor & Woods, 2012, 2013). Cette différence a peut-être comme explication une utilisation différente, car dans la littérature, il semblerait que l'ANPR soit principalement utilisé dans des hot spots alors que dans nos résultats, le véhicule ANPR circule dans toute la zone. Pour ce qui est d'un déplacement des bénéficiaires, si on considère que dans une certaine zone, après plusieurs mois d'utilisation du dispositif, les véhicules trouvés en défaut de contrôle technique ou d'assurance n'appartiennent pas à des personnes résidant sur la zone, mais plutôt à des personnes venant de l'extérieur de la zone, alors, on peut penser que nos résultats concordent avec la littérature (Koper, Taylor & Woods, 2013, pp.232-235).

Pour pouvoir expliquer ces résultats qui au vu de la littérature semblent mitigés, il convient de prendre en compte certains éléments pouvant expliquer pourquoi, parfois, la technologie n'améliore pas – ou pas comme souhaité – l'efficacité de la police (Lum, Koper & Willis, 2017, pp.135-163). En effet, à ce sujet, également, la littérature est ambivalente. Certains affirment que la technologie permet de rendre la police plus rapide alors que d'autres affirment que celle-ci peut diminuer l'efficacité de la police (Lum, Koper & Willis, 2017, pp.136-137). Dans cette étude, on insiste fortement sur le fait que la technologie seule n'améliore pas l'efficacité de la police mais que cette amélioration dépend de plusieurs facteurs. En effet, un certain nombre d'éléments organisationnels et de structures peuvent influencer sur l'efficacité de la technologie (Lum, Koper & Willis, 2017, p.157). Il convient donc avant de mettre en œuvre la technologie de s'adapter à celle-ci. La capacité financière, le côté légal et des

difficultés techniques sont aussi à même de mettre à mal les résultats de la technologie (Lum, Koper & Willis, 2017, p.137).

L'ANPR engendre une certaine augmentation de la charge de travail – selon les cas, elle est plus ou moins importante. Par contre, la littérature sur le sujet ne fait pas mention d'une augmentation de la charge de travail. Une hypothèse quant à cette différence réside peut-être en l'utilisation qui est faite du dispositif dans la littérature – principalement la lutte contre le vol, les stupéfiants ou en enquêtes. Alors que dans les données que nous avons récoltées, la lutte contre le roulage constitue une des utilisations principales. En outre, si au sein des polices locales, l'augmentation de la charge de travail n'est pas insurmontable, au sein de la police fédérale, ce sont 10 millions d'euros qui ont été dégagés pour engager 200 personnes pour s'occuper des données générées par l'ANPR (Projet de loi modifiant la loi sur la fonction de police, en vue de régler l'utilisation de caméras par les services de police, n° 2855/003, 2 mars 2018, p.50). Pour ce qui est de la police fédérale, le nombre de hits est quant à lui disponible – 539 949 hits sur douze mois dont 266 903 relatifs au défaut de contrôle technique et d'assurance. Par manque de capacité, ces hits sont classés sans suite (réponse du ministre de la Sécurité et de l'Intérieur à la question n°30 député Wouter Raskin, 30 septembre 2019, p. 78) et pour les mêmes raisons :

*« Au sein de la police de la route, les caméras ANPR ne sont quasiment pas utilisées pour intercepter les criminels. Les signalements des caméras sont classés sans suite sauf si le véhicule concerné a un lien avec le terrorisme, un meurtre ou un braquage ».* (Compte rendu analytique du 9 octobre 2019, pp 11-14).

Il conviendrait donc de s'attarder à étudier plus spécifiquement le dispositif ANPR au sein de la police fédérale.

La problématique de l'utilisation visible ou non de cette technologie et celle du pictogramme constitue un point d'attention, car selon l'avis de la commission de la vie privée (avis n°50/2016 du 21 septembre 2016), dans certains cas un pictogramme pour signaler l'utilisation visible de l'ANPR est nécessaire alors que dans d'autres cas il ne l'est pas. Cette situation peut donner lieu à des confusions. Le pictogramme en lui-même est contesté car selon cette même commission, ce pictogramme ne peut être le même que celui utilisé pour les caméras classiques : *« la mention "ANPR" est ajoutée en lettres majuscules noires clairement visibles sur le pictogramme, à l'intérieur du dessin de la caméra de surveillance »* (Avis n°26/2018 du 21 mars 2018 de la Commission de Protection La Vie Privée). Il conviendrait donc de clarifier cette question.

Si les résultats présentés dans la section précédente permettent de donner une meilleure idée de l'ANPR dans les zones de police de la Province de Liège, il reste quelques points d'interrogation qui sont notamment dus à la manière dont certains entretiens ont été menés – réponses écrites. En effet, dans ce cas, il ne nous est pas possible de rebondir sur ce qui a été dit ou de demander des précisions supplémentaires. Ainsi, une zone nous dit utiliser l'ANPR dans le cadre du COVID-19 mais ne donne pas plus de détails. Parfois, certaines questions ne sont pas comprises dans le sens que l'on attendait et il n'est pas possible de préciser celui-ci. Ces éléments constituent une certaine faiblesse de ce travail.

Il faut garder à l'esprit que les résultats présentés dans la section précédente ne sont, pour la plupart des cas, qu'un ressenti car peu de zones disposent de chiffres. Il conviendra peut-être de réitérer cette étude une fois que le dispositif sera utilisé plus souvent, avec des protocoles clairs, des chiffres et un peu plus de recul. Les résultats pourraient également être différents lorsque l'ensemble du réseau fédéral de caméras ANPR sera en fonction et que la plateforme fédérale le sera aussi.

Ce TFE permet de mettre en lumière les points forts et les points faibles de ce dispositif. Pour certains de ces points faibles, des éléments nous font penser que les choses vont dans la bonne direction

avec notamment la création de la plateforme fédérale. Pour ce qui est de la loi, les questions de visibilité ou non et de pictogramme sont peu claires, une clarification à ce sujet serait la bienvenue pour aboutir à une uniformité concernant la problématique du véhicule strippé ou anonyme.

## **F. Conclusion**

L'ANPR étant un outil assez récent en Belgique, ce travail exploratoire a tenté, au travers de divers entretiens menés dans les zones de police, de clarifier les raisons d'achat, l'utilisation, les résultats et les points forts et faibles d'une telle technologie.

Ainsi, les raisons pour lesquelles les zones de police ont investi dans cette technologie sont diverses et variées. Il peut s'agir de lutter plus efficacement contre la criminalité de manière large, de s'incorporer au mieux dans la police intégrée ou encore de s'adapter aux méthodes modernes de recherche. L'utilisation du dispositif est assez diversifiée selon les zones. Il peut s'agir de la problématique du roulage, des vols, de la sécurisation de la voie publique... on peut également l'utiliser dans des contrôles routiers... Si les résultats semblent prometteurs à ce stade, aucun chiffre n'a pu nous être communiqué, néanmoins à plusieurs reprises, il nous a été énoncé que l'ANPR constitue une aide à la décision et permet d'arrêter les bonnes personnes.

Les citoyens ont été, de manière générale, peu informés de l'utilisation d'un dispositif ANPR – dans certaines zones pas du tout – et encore moins des possibilités qu'offrait le système. Il conviendrait de s'interroger sur le soutien de la population envers ce dispositif et de manière plus générale de la relation de confiance entre la police et les citoyens. Plusieurs pistes ont été évoquées pour améliorer ce soutien : une meilleure communication, une utilisation efficace de la technologie sans pour autant mettre la population sous surveillance... (Merola, Lum & Murphy, 2018, p.63 ; Merola & Lum, 2014)

Si l'ANPR permet d'obtenir des informations, il faut toujours traiter cette information. Si actuellement, au vu de son utilisation, la charge de travail supplémentaire n'est pas insurmontable, il conviendra de rester attentif à cette situation dans le futur. Un autre élément qui a fait l'objet de critiques est la loi. En effet, celle-ci est peu claire et lourde notamment au sujet de la (non) visibilité et du pictogramme. Par contre, les différents types de gains possibles – de temps, d'efficacité, de visibilité, de sécurité... – et l'apport dans les dossiers judiciaires constituent des éléments très positifs même si certains points peuvent être améliorés.

Ce travail a tenté d'amener des réponses quant aux différentes questions que nous nous posions vis-à-vis de l'ANPR. Si certaines réponses ont pu être apportées, il faut être conscient qu'un certain nombre de problématiques restent à explorer et à approfondir une fois qu'un recul plus important sera possible sur la mise en œuvre de cette technologie – procédures clairement établies quant aux missions à réaliser, mise en œuvre d'une plateforme fédérale, clarification au niveau législatif... L'utilisation de l'ANPR par la police fédérale est également une piste à investiguer.

## **Bibliographie**

### **Littératures scientifiques**

- ❖ American Civil Liberties Union. (2013). You are being tracked: How license plate readers are being used to record Americans' movements. <https://www.aclu.org/technology-and-liberty/you-arebeing-tracked-how-license-plate-readers-are-being-usedrecord>
- ❖ Bonnet, F. (2012). Contrôler des populations par l'espace : Prévention situationnelle et vidéosurveillance dans les gares et les centres commerciaux. *Politix*, 97(1), 25-46
- ❖ Brantingham, P. L., & Brantingham, P. J. (1993), Environment, Routine and Situation: Towards a Pattern Theory of Crime. In R. V. Clarke & M. Felson (Eds.), *Routine Activity and Rational Choice*. Advances in Criminological Theory (Vol. 5). New Brunswick, NJ: Transaction Publishers
- ❖ Clarke, R.V., Weisburd, D. (1994), Diffusion of Crime Control Benefits: Observations on the Reverse of Displacement. In Clarke, R. V. G. (Ed.). *Crime Prevention Studies: Volume 2*. Monsey, NY: Criminal Justice Press
- ❖ Cohen, I. M., Plecas, D., & McCormick, A. V. (2013). *A report on the utility of the automated licence plate recognition system in British Columbia*. School of Criminology and Criminal Justice, University College of the Fraser Valley.
- ❖ Cohen, L. E., & Felson, M. (1979). Social change and crime rate trends: A routine activity approach. *American sociological review*, 588-608.
- ❖ Cornish, D. B., & Clarke, R. V. (Eds.). (1986). *The reasoning criminal: Rational choice perspectives on offending*. New York, Springer Verlag
- ❖ Cusson. M, (1998), « *La criminologie* », Paris, Hachette
- ❖ Dantine, M. (2016), *Théories et recherches en criminologie*, Waterloo, Kluwer (2ème éd.).
- ❖ De Maillard, C. (2014). Sécurité et renseignement. *Le Débat*, (1), 75-84.
- ❖ Eck, J. E. The threat of crime displacement. (1993) *Criminal Justice Abstracts*, 25, 527–546
- ❖ Gutierrez-Alm, J. (2015). The Privacies of Life: Automatic License Plate Recognition is Unconstitutional Under the Mosaic Theory of Fourth Amendment Privacy Law. *Hamline Law Review*, 38(1), 5., 127 – 160.
- ❖ Haines, A. (2009). *The role of automatic number plate recognition surveillance within policing and public reassurance* (Doctoral dissertation, University of Huddersfield).
- ❖ Hubbard, T. E. (2008). Automatic license plate recognition: an exciting new law enforcement tool with potentially scary consequences. *Syracuse Sci. & Tech. L. Rep.*, 1
- ❖ Kirby, D. S., Constabulary, L., Turner, G., & Police, T. V. (2007). Think crime, think car, think ANPR: the use of ANPR in major crime investigations. In *The Journal of Homicide and Major Incident Investigation*, 35.
- ❖ Koper, C. S., & Lum, C. (2019). The impacts of large-scale license plate reader deployment on criminal investigations. *Police Quarterly*, 22(3), 305-329.
- ❖ Koper, C. S., Taylor, B. G., & Park, S. (2019). Optimizing the geographic deployment of hot spot patrols with license plate readers. *Journal of experimental criminology*, 15(4), 641-650.
- ❖ Koper, C. S., Taylor, B. G., & Woods, D. J. (2013). A randomized test of initial and residual deterrence from directed patrols and use of license plate readers at crime hot spots. *Journal of Experimental Criminology*, 9(2), 213-244.
- ❖ Lemaître, A. (2014), *Éléments de prévention du crime*, L'Harmattan, Paris
- ❖ Lum, C., Hibdon, J., Cave, B., Koper, C. S., & Merola, L. (2011). License plate reader (LPR) police patrols in crime hot spots: An experimental evaluation in two adjacent jurisdictions. *Journal of Experimental Criminology*, 7(4), 321-345.

- ❖ Lum, C., Koper, C. S., & Willis, J. (2017). Understanding the limits of technology's impact on police effectiveness. *Police Quarterly*, 20(2), 135-163.
- ❖ Lum, C., Koper, C. S., Willis, J., Happeny, S., Vovak, H., & Nichols, J. (2019). The rapid diffusion of license plate readers in US law enforcement agencies. *Policing: An International Journal*.
- ❖ Maguire, M., & John, T. (2006). Intelligence led policing, managerialism and community engagement: Competing priorities and the role of the National Intelligence Model in the UK. *Policing & Society*, 16(1), 67-85.
- ❖ Merola, L. M., & Lum, C. (2012). Emerging surveillance technologies: privacy and the case of License Plate Recognition (LPR) technology. *Judicature*, 96, 119-126.
- ❖ Merola, L. M., & Lum, C. (2014). Predicting public support for the use of license plate recognition technology by police. *Police Practice and Research*, 15(5), 373-388.
- ❖ Merola, L. M., Lum, C., & Murphy, R. P. (2019). The impact of license plate recognition technology (LPR) on trust in law enforcement: a survey-experiment. *Journal of Experimental Criminology*, 15(1), 55-66.
- ❖ Ozer, M. M. (2010). *Assessing the effectiveness of the Cincinnati Police Department's automatic license plate reader system within the framework of intelligence-led policing and crime prevention theory* (Doctoral dissertation, University of Cincinnati).
- ❖ Reppetto, T. A. (1976). Crime prevention and the displacement phenomenon. *Crime & Delinquency*, 22(2), 166-177.
- ❖ Servais, S. (2019) *Quelle est l'influence des caméras ANPR sur l'organisation du travail policier ? Surveiller plus ou surveiller mieux ?* Faculté de droit et de criminologie, Université catholique de Louvain, Prom.: Devresse, Marie-Sophie
- ❖ Sheldon, B. (2011). Camera surveillance within the UK: Enhancing public safety or a social threat? *International Review of Law, Computers & Technology*, 25(3), 193-203.
- ❖ Sunshine, J., & Tyler, T. R. (2003). The role of procedural justice and legitimacy in shaping public support for policing. *Law & society review*, 37(3), 513-548.
- ❖ Taylor, B., Koper, C., & Woods, D. (2012). Combating vehicle theft in Arizona: a randomized experiment with license plate recognition technology. *Criminal Justice Review*, 37(1), 24-50.
- ❖ Welsh, B. C., & Farrington, D. P. (2004). Evidence-based crime prevention: The effectiveness of CCTV. *Crime Prevention and Community Safety*, 6(2), 21-33.
- ❖ Wheeler, A. P., & Phillips, S. W. (2018). A quasi-experimental evaluation using roadblocks and automatic license plate readers to reduce crime in Buffalo, NY. *Security Journal*, 31(1), 190-207.

### **Documents législatifs**

- ❖ Avis n° 53/2017 du 20 septembre 2017, Commission de Protection de la Vie Privée, Objet : avant-projet de loi modifiant la loi sur la fonction de police et la loi du 21 mars 2007 réglant l'installation et l'utilisation des caméras de surveillance (CO-A-2017-054). Consultée le 8 aout 2020 <https://www.autoriteprotectiondonnees.be/publications/avis-n-53-2017.pdf>
- ❖ Avis n°26/2018 du 21 mars 2018, Commission de Protection de La Vie Privée, Objet : Projet d'arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 10 février 2008 définissant la manière de signaler l'existence d'une surveillance par caméra (CO-A-2018-013). Consulté le 8 aout 2020. <https://www.autoriteprotectiondonnees.be/publications/avis-n-26-2018.pdf>
- ❖ Avis n°50/2016 du 21 septembre 2016, Commission de Protection de La Vie Privée, Objet : avant-projet de loi modifiant la loi sur la fonction de police et la loi du 21 mars 2007 réglant l'installation et l'utilisation des caméras de surveillance (CO-A-2016-062) <https://www.autoriteprotectiondonnees.be/publications/avis-n-50-2016.pdf>

- ❖ Compte rendu analytique, Commission de l'Intérieur, de la sécurité, de la migration et des matières administratives du 9 octobre 2019, Questions jointes de Tim Vandenput à Pieter De Crem (Sécurité et Intérieur) sur "Le suivi des signalements des caméras ANPR de la Police Fédérale" (55000262C) et Michel De Maegd à Pieter De Crem (Sécurité et Intérieur) sur "Le manque de personnel pour traiter les signaux transmis par les caméras ANPR" (55000389C) *Chambre*, 2019-2020, 9 octobre 2019, n°13.01,
- ❖ Loi du 21 mars 2007. - Loi réglant l'installation et l'utilisation de caméras de surveillance, (M.B du 31 mai 2007)
- ❖ Loi du 21 mars 2018. - Loi modifiant la loi sur la fonction de police, en vue de régler l'utilisation de caméras par les services de police, et modifiant la loi du 21 mars 2007 réglant l'installation et l'utilisation de caméras de surveillance, la loi du 30 novembre 1998 organique des services de renseignement et de sécurité et la loi du 2 octobre 2017 réglementant la sécurité privée et particulière. (M.B. du 16 avril 2018). Consultée le 8 août 2020. [https://www.ejustice.just.fgov.be/cgi\\_loi/change\\_lg.pl?language=fr&la=F&table\\_name=loi&n=2018032121](https://www.ejustice.just.fgov.be/cgi_loi/change_lg.pl?language=fr&la=F&table_name=loi&n=2018032121).
- ❖ Loi du 5 août 1992 - Loi sur la fonction de police (M.B. du 22 décembre 1992)
- ❖ Projet de Loi modifiant la loi sur la fonction de police, en vue de régler l'utilisation de caméras par les services de police, et modifiant la loi du 21 mars 2007 réglant l'installation et l'utilisation de caméras de surveillance, la loi du 30 novembre 1998 organique des services de renseignement et de sécurité et la loi du 2 octobre 2017 réglementant la sécurité privée et particulière. Rapport fait au nom de la Commission de l'intérieur, des affaires générales et de la fonction publique par M. Eric Thiébaud. Doc. Parl., *Chambre*, 2017-2018, n°2855/003, 2 mars 2018
- ❖ Projet du budget général des dépenses pour l'année budgétaire 2018. Avis sur la section 13 – SPF Intérieur (partim: Intérieur) et sur la section 17 –Police fédérale et fonctionnement intégré. Rapport fait au nom de la commission de l'intérieur, des affaires générales et de la fonction publique par M. Eric Thiébaud. *Chambre*, 30 novembre 2017, DOC 54 2690/013.2017-2018.
- ❖ 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). Consulté le 8 août 2020. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:32016R0679>
- ❖ Réponse du ministre de la Sécurité et de l'Intérieur du 30septembre 2019, à la question n°30 de monsieur le député Wouter Raskin du 13août 2019 (N): Q.R., *Chambre*, 2019-2020, 30 septembre 2019.

### **Presses et autres**

- ❖ Caméras ANPR: 698 en Flandre... 14 en Wallonie, L'Avenir, le 21 février 2018, disponible à l'adresse suivante : [https://www.lavenir.net/cnt/dmf20180220\\_01128190/cameras-anpr-698-en-flandre-14-en-wallonie](https://www.lavenir.net/cnt/dmf20180220_01128190/cameras-anpr-698-en-flandre-14-en-wallonie) (consulté le 17 août 2020).
- ❖ Les scan-cars débarquent à Liège en «test»: puis gare aux P.-V., La Meuse, le 19 décembre 2019, disponible à l'adresse suivante : <https://www.lameuse.be/492091/article/2019-12-19/les-scan-cars-debarquent-liege-en-test-puis-gare-aux-p-v> (consulté le 20 février 2020).
- ❖ Modification de la législation sur les caméras : quels changements pour vous ? Besafe <https://www.besafe.be/fr/actualit%C3%A9s/modification-de-la-legislation-sur-les-cameras-quels-changements-pour-vous> (consulté le 9 août 2020)
- ❖ NOTE du Commissariat général sur l'ANPR, 2017.

- ❖ Rapport annuel 2017 de la police fédérale: La gestion de l'information au cœur de notre action  
trouvé sur [http://rapportannuel.policefederale.be/a/RA2017\\_web\\_FR.pdf](http://rapportannuel.policefederale.be/a/RA2017_web_FR.pdf)