



Autorité de protection des données
Gegevensbeschermingsautoriteit

Avis n° 74/2025 du 1^{er} septembre 2025

Objet : Avis concernant un avant-projet d'ordonnance *relatif au déploiement des systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport (article 7)* (CO-A-2025-103)

Mots clés : systèmes de transport intelligents - point d'accès national - harmonisation européenne - caméras ANPR - pseudonymisation et anonymisation - délégation au pouvoir exécutif

Traduction

Le Service d'Autorisation et d'Avis de l'Autorité de protection des données (ci-après : l'Autorité) ;

Vu la loi du 3 décembre 2017 *portant création de l'Autorité de protection des données*, en particulier les articles 23 et 26 (ci-après : la LCA) ;

Vu le 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* (ci-après : le RGPD) ;

Vu la loi du 30 juillet 2018 *relative à la protection des personnes physiques à l'égard des traitements de données à caractère personnel* (ci-après : la LTD) ;

Vu la demande d'avis de Madame Elke Ven den Brandt, Ministre de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière du Gouvernement bruxellois (ci-après : le demandeur), reçue le 22 juillet 2025 ;

Émet, le 1^{er} septembre 2025, l'avis suivant :

I. Objet et contexte de la demande d'avis

1. Le 22 juillet 2025, le demandeur a sollicité l'avis de l'Autorité concernant l'article 7 de l'avant-projet d'ordonnance *relatif au déploiement des systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport* (ci-après : le projet).
2. Le projet prévoit la transposition en droit national de la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 *concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport* (ci-après : la première directive), telle que modifiée par la directive 2023/2661/UE *modifiant la directive 2010/40/UE concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport* (ci-après : la deuxième directive).
3. La première directive a défini un cadre pour le déploiement dans les États membres de systèmes de transports intelligents (ci-après : STI) dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport. Les STI sont des systèmes dans lesquels des technologies de l'information et de la communication sont appliquées pour améliorer la gestion de la circulation, renforcer la sécurité du transport routier, accroître son efficacité en terme d'économie d'énergie et réduire ses effets sur l'environnement afin de permettre notamment des utilisations plus sûres, mieux coordonnées et plus rationnelles des réseaux de transport. Les STI associent ainsi les télécommunications, l'électronique et les technologies de l'information à l'ingénierie des transports afin de planifier, concevoir, exploiter, entretenir et gérer les systèmes de transport.
4. Cette première directive a ensuite été transposée tant par l'autorité fédérale que par les régions. La Région de Bruxelles-Capitale l'a fait via l'ordonnance du 28 mars 2013 *concernant le cadre relatif au déploiement des systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport* (ci-après : l'ordonnance du 28 mars 2013). À la suite de ces législations, le Conseil d'État a fait observer que la transposition de la directive relève aussi bien des régions (en vertu de leur compétence en matière de "routes et leurs dépendances"¹) que de l'autorité fédérale (en vertu de sa compétence en matière d' "élaboration des règles de police générale et de la réglementation relatives aux communications et aux transports, ainsi qu'aux prescriptions techniques relatives aux moyens de communication et de transport"²). Compte tenu de l'essentielle interdépendance des mesures à prendre à la fois aux niveaux fédéral et régional, il n'apparaît pas admissible, au regard des règles de répartition des compétences

¹ Voir l'article 6, § 1^{er}, X, 1^o de la loi spéciale du 8 août 1980 *de réformes institutionnelles* (ci-après : la loi spéciale du 8 août 1980).

² Voir l'article 6, § 4, 3^o de la loi spéciale du 8 août 1980.

prévues en droit interne belge, d'assurer la transposition du cadre général en matière de STI sans recourir à un accord de coopération en la matière, conclu conformément à l'article 92 *bis* de la loi spéciale du 8 août 1980³.

5. À la lumière de ce qui précède, l'ordonnance du 28 mars 2013 a été rejetée par le Conseil d'État, car contraire aux règles de répartition des compétences en ce qui concerne la transpositions des quatre "domaines prioritaires" et des six "actions prioritaires" énumérés aux articles 2 et 3 de la première directive.
6. L'entrée en vigueur et la transposition de la deuxième directive offrent par conséquent l'occasion idéale d'abroger l'ordonnance du 28 mars 2013 et de la remplacer par le projet.
7. Les principales modifications apportées par la deuxième directive peuvent être résumées comme suit :
 - a. l'extension du concept de STI au concept de STI-C ou "systèmes de transport intelligents coopératifs" qui permettent désormais aux utilisateurs de STI d'interagir et de coopérer en échangeant des messages sécurisés et fiables⁴. Les services STI-C s'appuient sur une architecture ouverte dans laquelle les stations STI-C peuvent établir des communications "plusieurs à plusieurs" ou "pair à pair" ;
 - b. l'ajout de la mobilité durable comme un (des) objectif(s) des STI(-C) ;
 - c. l'introduction des concepts de "disponibilité des données" et d' "accessibilité des données" afin de prévoir la possibilité de demander et d'obtenir les données dans un format numérique lisible par machine ;
 - d. l'extension du concept de "données routières" aux infrastructures de recharge et de ravitaillement en carburants alternatifs ;
 - e. l'obligation pour chaque État membre de mettre en place un 'NAP' (*National Access Point*, point d'accès national⁵) ;
 - f. l'introduction du concept de "service numérique de mobilité multimodale"⁶.

³ À cet égard, il convient d'attirer l'attention sur le fait que l'accord de coopération du 15 juillet 2014 *relatif à la Directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport* ne prévoit pas de cadre général mais seulement la création d'un comité de pilotage.

⁴ Ces STI-C utilisent des technologies qui permettent aux véhicules routiers de communiquer entre eux et avec l'infrastructure de bord de route, y compris (par exemple) les panneaux de signalisation.

⁵ Une interface numérique mise en place par l'État membre, qui constitue un point d'accès unique aux données, comme défini dans les spécifications visées à l'article 6 de la deuxième directive.

⁶ Un service fournissant des informations sur les données relatives à la circulation et aux déplacements, telles que la localisation des installations de transport, les horaires, les places disponibles ou les tarifs pour plusieurs modes de transport, qui peut comprendre des fonctionnalités permettant d'effectuer des réservations ou des paiements, ou encore d'émettre des billets.

II. Examen quant au fond

II.1. Remarques préalables et base juridique

8. L'Autorité rappelle par souci d'exhaustivité que le traitement de données à caractère personnel constitue une ingérence dans le droit à (au respect de) la vie privée (incluant le droit à la protection des données), consacré à l'article 8 de la CEDH et à l'article 22 de la *Constitution*. Ce droit n'est toutefois pas absolu et peut être limité à condition qu'il existe à cet effet une disposition légale suffisamment précise qui répond à un intérêt social général et à condition que le traitement soit proportionnée à l'objectif légitime poursuivi.

9. En vertu de l'article 6.3 du RGPD, lu en combinaison avec les articles 8 de la CEDH et 22 de la *Constitution* susmentionnés, une telle norme légale doit décrire les éléments essentiels du traitement allant de pair avec l'ingérence de l'autorité publique. Il s'agit à cet égard des éléments suivants⁷ :
 - la (les) finalité(s) précise(s) et concrète(s) des traitements de données ;
 - la désignation du (des) responsable(s) du traitement (à moins que cela ne soit clair) ;
 - les (catégories de) données à caractère personnel traitées qui sont pertinentes et non excessives ;
 - les catégories de personnes concernées dont les données à caractère personnel seront traitées ;
 - les (catégories de) destinataires des données à caractère personnel ainsi que les circonstances dans lesquelles ils reçoivent les données et les motifs y afférents ;
 - le délai maximal de conservation des données à caractère personnel enregistrées ;
 - l'éventuelle limitation des obligations et/ou des droits visé(e)s aux articles 5, 12 à 22 et 34 du RGPD.

10. À la lumière de ce qui précède et sans préjudice de la constatation selon laquelle le projet vise à transposer les directives susmentionnées, ce qui limite donc quelque peu la marge de manœuvre du législateur bruxellois, l'Autorité souligne - de manière générale - les risques inhérents à la mise en œuvre et au déploiement à grande échelle des services STI(-C) au niveau du droit à la protection des données. Ces services créent en effet la possibilité - au moins indirectement - de tracer en permanence des véhicules et des personnes ainsi que d'établir des profils détaillés en termes de comportement et de mobilité. Dans ce contexte, le risque de glissement fonctionnel (*function creep*), qui consiste à utiliser ultérieurement les données collectées pour des finalités différentes, incompatibles, est également particulièrement pertinent.

⁷ Étant entendu que le niveau de précision requis ou la possibilité de développer certains aspects dans un arrêté d'exécution dépendent fortement de la gravité de l'ingérence, ainsi que de la nature et de l'ampleur des traitements de données prévus.

11. Tout traitement des données à caractère personnel dans le cadre des STI (et donc également de la réglementation élaborée à cet égard), en ce compris les données relatives à la localisation, les données routières et les données relatives aux déplacements, doit dès lors être strictement conforme aux dispositions du RGPD et, le cas échéant, à la directive 2002/58/CE *concernant le traitement des données à caractère personnel et la protection de la vie privée dans le secteur des communications électroniques*, et prêter une attention particulière aux principes de limitation des finalités et de minimisation des données. Les prestataires de services STI et les autorités compétentes sont tenus d'appliquer la protection des données dès la conception et la protection des données par défaut (voir l'article 25 du RGPD), afin de limiter les risques structurels d'identification (de réidentification) et de surveillance massive. Vu la sensibilité particulière des données de géolocalisation et le risque d'identification à cet égard, même pour des ensembles de données agrégées, il faut obligatoirement appliquer la pseudonymisation et, lorsque c'est possible, des techniques d'anonymisation robustes, un cryptage et des limitations strictes de la conservation.
12. Tout traitement pour des finalités secondaires, en ce compris l'analyse comportementale, les finalités non ciblées de contrôle de l'application de la loi ou le profilage à des fins de marketing ou autres finalités commerciales, est considéré comme une ingérence inacceptable dans les droits et libertés des personnes concernées et est interdit, sauf si la loi l'autorise expressément conformément à l'article 6.3 du RGPD, ou s'il remplit les conditions énoncées à l'article 6.4 du RGPD.
13. Pour toute application à grande échelle ou transfrontalière des STI, il convient en outre de réaliser une analyse d'impact relative à la protection des données au sens de l'article 35 du RGPD, dans le cadre de laquelle des mesures atténuantes appropriées doivent être établies au préalable et de façon démontrable.
14. Dans les cas où plusieurs responsables du traitement ou sous-traitants sont impliqués, il convient, conformément aux articles 26 - 28 du RGPD, d'établir une répartition claire et contraignante des responsabilités, en garantissant en particulier que les personnes concernées seront informées de manière transparente, compréhensible et accessible à propos du traitement et qu'elles seront en mesure d'exercer de manière réelle et effective leurs droits énoncés aux articles 12 - 22 du RGPD.

II.2 Finalité

15. Conformément à l'article 5.1.b) du RGPD, le traitement de données à caractère personnel ne peut être effectué que pour des finalités déterminées, explicites et légitimes.

16. Dans la mesure où le projet concerne la transposition de la première directive, telle que modifiée par la deuxième directive (dans ce qui suit, la référence à 'la directive' portera sur la directive modifiée, sauf mention contraire expresse), il convient en premier lieu de prendre en compte les finalités de la directive.
17. La directive vise à offrir un cadre harmonisé en vue de l'accélération et de la coordination du développement et de l'application des services STI(-C), avec une attention particulière pour les domaines prioritaires décrits à l'article 2 de cette directive, dont l'information et la mobilité, la gestion des déplacements, des transports et de la circulation, la sûreté et la sécurité routières ainsi que la mobilité coopérative, connectée et automatisée. L'article 3 de la même directive précise ensuite les actions prioritaires dans ces domaines. Il s'agit notamment de la mise à disposition de services d'information sur les déplacements multimodaux et de services d'information en temps réel sur la circulation, la définition et le développement des données et procédures pour la fourniture d'informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière, la mise à disposition harmonisée de eCall, la mise à disposition de services d'informations concernant les aires de stationnement sûres pour les camions et les véhicules commerciaux (voir également à cet égard l'annexe I de la directive). En outre, certaines obligations sont imposées aux États membres en ce qui concerne la disponibilité et l'accessibilité des données via les points d'accès nationaux (NAP), et de nouveaux mécanismes administratifs et de sécurité sont introduits.
18. En ce qui concerne spécifiquement le traitement des données à caractère personnel, l'article 10 de la directive dispose que les données à caractère personnel ne peuvent être traitées que dans la mesure où leur traitement est nécessaire pour le bon fonctionnement des applications, services et actions STI énumérés à l'annexe I de cette directive, en vue d'assurer la sécurité ou la sûreté routière et d'améliorer la gestion de la circulation, de la mobilité ou des incidents. Lorsque l'anonymisation est techniquement possible et que les finalités du traitement des données peuvent être atteintes au moyen de données anonymisées, des données anonymisées sont utilisées. Lorsque l'anonymisation n'est techniquement pas possible, ou que les finalités du traitement des données ne peuvent pas être atteintes au moyen de données anonymisées, les données sont pseudonymisées, pour autant que la pseudonymisation soit techniquement possible et que les finalités du traitement des données puissent être atteintes au moyen de données pseudonymisées.
19. Cette disposition est en grande partie reprise à l'article 7, §§ 1^{er} et 4 du projet.
20. En la matière, il convient de tenir compte du fait que la directive (et donc également le projet) ne fait en principe qu'établir les définitions et le cadre en vertu desquels la Commission européenne

(ci-après : la Commission) doit établir un programme de travail⁸ relatif aux STI ainsi que les spécifications⁹ relatives à l'utilisation opérationnelle des STI pour les actions prioritaires. En outre, conformément à l'article 8 de la directive, la Commission peut demander au Parlement européen d'élaborer des règlements pour assurer l'interopérabilité, la compatibilité et la continuité en vue du déploiement et de l'utilisation de certaines applications STI. Ces règlements et spécifications (lorsqu'elles adoptent la forme de règlements délégués) ont un effet direct dans les États membres et déterminent donc de façon précise la manière dont les STI spécifiques doivent être déployés et mis en œuvre. Toutefois, lorsque ces spécifications ne prennent pas la forme de règlements délégués, chaque État membre doit assurer la transposition de leur contenu, afin que ces spécifications puissent être applicables aux applications et services STI visés.

21. Compte tenu de ce qui précède, il est donc admissible que les finalités de traitement concrètes de l'ensemble des STI dont le déploiement est ou sera requis ne soient spécifiées ni dans la Directive, ni dans le projet. **Ces finalités devront toutefois être déterminées dans les règlements délégués de la Commission ou dans les règlements, ou encore dans la législation nationale lorsque les règles européennes n'ont pas d'effet direct, dans laquelle les 'spécifications' relatives à ces services ou applications STI seront établies.**
22. Ceci dit, l'Autorité s'oppose à la délégation "en blanc" au gouvernement l'autorisant, conformément à l'article 4 du projet, à prendre des mesures dans le cadre des domaines prioritaires et pour les actions prioritaires lorsqu'il n'existe pas de spécifications (Commission) ou de normes (Parlement européen). Le demandeur argumente que vu que cette matière est en développement constant et qu'elle continuera à se développer avec les actions de la Commission, il vaut mieux confier au gouvernement les compétences nécessaires au déploiement des applications et services STI(-C). Toutefois, à la lumière du principe formel de légalité et compte tenu de l'ingérence importante dans les droits et libertés des personnes concernées que peut représenter la mise en œuvre de certains services ou de certaines applications STI¹⁰, l'Autorité souligne la nécessité de définir les éléments essentiels du traitement de données dans ce contexte (y compris les finalités) dans une norme légale formelle. **La délégation au gouvernement peut**

⁸ Voir l'article 5 de la directive qui dispose que le programme de travail doit comporter au moins les éléments suivants :

- les objectifs et les délais d'exécution annuels pour l'élaboration de spécifications (au sens de l'article 6) pour certaines tâches ;
- les types de données que la Commission envisage d'ajouter à l'annexe III de la directive ou de supprimer de celle-ci ;
- les travaux préparatoires que doit réaliser la Commission en coopération avec les parties prenantes et les États membres.

⁹ Voir l'article 6 de la directive qui prévoit entre autres que les spécifications doivent assurer la compatibilité, l'interopérabilité et la continuité en vue du déploiement et de l'utilisation opérationnelle des STI. Ces spécifications comportent au moins des dispositions fonctionnelles relatives au rôle des différentes parties prenantes et au flux d'information entre elles, des dispositions techniques, des dispositions organisationnelles relatives aux obligations procédurales des différentes parties prenantes et des dispositions relatives aux différents niveaux de services et leur contenu pour les applications et services STI.

¹⁰ Voir en particulier les remarques préalables formulées aux points 10 - 12.

par exemple uniquement concerner l'application ultérieure de la réglementation européenne avec effet direct d'une part, ou de la législation formelle interne d'autre part. L'article 4 du projet doit donc être modifié en conséquence.

II.3 Responsable du traitement

23. Conformément à l'article 4.7) du RGPD, le responsable du traitement est toute personne physique ou morale, l'autorité publique, le service ou un autre organisme qui, seul ou conjointement avec d'autres, détermine les finalités et les moyens du traitement ; lorsque les finalités et les moyens de ce traitement sont déterminés par le droit de l'Union ou le droit d'un État membre, le responsable du traitement peut être désigné ou les critères spécifiques applicables à sa désignation peuvent être prévus par le droit de l'Union ou par le droit d'un État membre. Dans un souci d'exhaustivité, l'Autorité rappelle que la désignation du responsable du traitement doit être adéquate au regard des circonstances factuelles. Tant le Comité européen de la protection des données que l'Autorité ont insisté sur la nécessité d'aborder ces concepts dans une perspective factuelle. Il est donc nécessaire de désigner la ou les entités qui, dans les faits, poursui(ven)t les finalités du traitement visé et en assure(nt) la maîtrise.
24. Compte tenu à nouveau du fait que tant la directive que le projet contiennent uniquement des dispositions-cadres pour le développement et le déploiement de services et d'applications STTI(-C), l'Autorité reconnaît qu'il n'est pas souhaitable (et pas non plus possible) de désigner les responsables du traitement de manière exhaustive dans le projet. Cette désignation peut s'effectuer dans la réglementation définissant les modalités de certains STI. En la matière, on peut penser aux parties prenantes visées dans la directive, telles que les prestataires de services STI publics ou privés, les organes de contrôle, les opérateurs de transport et les exploitants d'installation, les constructeurs automobiles, ...
25. À cet égard, l'Autorité accepte la délégation au gouvernement lui permettant, conformément à l'article 7, § 3 du projet, de désigner le(s) responsable(s) du traitement factuel(s), mais à condition que la base juridique formelle permette déjà de déduire - indirectement - quel acteur doit assumer ce rôle.¹¹ En d'autres termes, si le règlement délégué exige que le prestataire de services STI agisse en tant que responsable du traitement, il appartient au gouvernement de le désigner effectivement a posteriori pour la Région de Bruxelles-Capitale (le prestataire de services X est responsable du traitement...).

¹¹ Voir à cet égard la remarque formulée au point 22.

26. Par souci d'exhaustivité, l'Autorité souligne **l'importance, dans ce contexte transfrontalier** (tant national qu'europpéen), **d'accorder une attention particulière à la désignation des responsables - le cas échéant conjoints - du traitement et des sous-traitants.**

Le développement, le déploiement et la mise en œuvre de services et d'applications STI englobent et impliquent un réseau d'acteurs nationaux et étrangers, lesquels ont tous, dans une mesure plus ou moins grande, un accès à des données (dont dans certains cas des données à caractère personnel) et un contrôle sur celles-ci, dont le traitement est nécessaire ou considéré comme tel. Cette désignation est cruciale à la lumière du principe de responsabilité (article 5.2 du RGPD) et pour l'exercice des droits des personnes concernées (articles 12 - 22 du RGPD). En outre, les défis suivants doivent également être pris en compte :

- plusieurs parties (constructeurs automobiles, services de navigation, opérateurs télécoms, gestionnaires routiers, fournisseurs de services cloud et services publics) traiteront simultanément les mêmes données, ce qui permettra souvent difficilement de déterminer qui définit effectivement les 'finalités et les moyens' du traitement ;
- les éléments susmentionnés impliquent qu'il s'agira d'une responsabilité commune au sens de l'article 26 du RGPD, ce qui requiert une répartition claire des tâches dans la réglementation et impose une collaboration public-privé ;
- les services STI sont conçus pour une collaboration à l'échelle européenne, ce qui peut soulever des questions transfrontalières et d'interopérabilité, en particulier lorsque plusieurs autorités nationales peuvent prétendre au rôle de responsable du traitement ;
- la communication en temps réel entre des véhicules et entre des véhicules et l'infrastructure empêche de savoir clairement quand et par qui les données sont traitées et qui porte donc finalement la responsabilité ;
- l'énorme quantité de données et de parties augmente le risque de 'glissement fonctionnel' (*'function creep'*) et de traitement ultérieur pour des finalités incompatibles, parmi lesquelles par exemple le profilage (commercial) par des acteurs privés et des finalités non ciblées de contrôle de l'application de la loi par le secteur public.

II.4. Proportionnalité/Minimisation des données

27. L'article 5.1.c) du RGPD prévoit que les données à caractère personnel doivent être adéquates, pertinentes et limitées à ce qui est nécessaire au regard des finalités visées (principe de 'minimisation des données').

28. L'article 1.2*bis* de la directive dispose que la directive prévoit la disponibilité des données et le déploiement de services STI dans les domaines prioritaires. Comme déjà expliqué ci-avant, la

Commission établit à cette fin des spécifications¹² (ou appelle le Parlement européen à adopter certaines règles). Il incombe ensuite aux États membres de veiller à ce que les données soient disponibles via les NAP pour la couverture géographique de chacun des types de données mentionnés dans l'annexe III de la directive au moment spécifié dans la directive.¹³¹⁴ Il s'agit entre autres des règles de circulation statiques et dynamiques (indication du sens de circulation et des voies à sens unique, plans de circulation, restrictions d'accès, ...), de l'état du réseau de transport et routier (travaux, fermeture de routes ou de voies, ...), des services d'information et de réservation de places de stationnement, des informations minimales sur la sécurité routière (chaussée glissante, obstacles sur la route, zone d'accident, conditions météorologiques, ...) et données de trafic pour les services d'informations sur les déplacements multimodaux à l'échelle de l'Union (dont l'emplacement des nœuds d'accès identifiés pour les modes de transport, y compris des informations sur l'accessibilité des points d'accès et voies de circulation au sein d'un point d'échange).

29. Bien que ces catégories de données ne concernent pas en soi des données à caractère personnel, il convient de tenir compte du fait que l'obtention de ces données nécessitera le traitement de données à caractère personnel. Dans ce contexte, il s'agit en particulier de données de localisation et d'itinéraire en temps réel provenant de véhicules et d'infrastructures (routières) (dont les caméras ANPR). À cet égard, l'Autorité souligne que ces catégories de données sont justement particulièrement sensibles, vu que **l'anonymisation est en principe impossible et que la**

¹² Ainsi, les règlements (délégés) suivants sont déjà en vigueur actuellement :

- Règlement délégué (UE) 305/2013 de la Commission du 26 novembre 2012 *complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition harmonisée d'un service d'appel d'urgence (eCall) interopérable dans toute l'Union européenne* ;
- Règlement délégué (UE) 885/2013 de la Commission du 15 mai 2013 *complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition de services d'informations concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux* ;
- Règlement délégué (UE) 886/2013 de la Commission du 15 mai 2013 *complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les données et procédures pour la fourniture, dans la mesure du possible, d'informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière gratuites pour les usagers* ;
- Règlement (UE) 2015/758 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 *concernant les exigences en matière de réception par type pour le déploiement du système eCall embarqué fondé sur le service 112 et modifiant la directive 2007/46/CE* ;
- Règlement délégué (UE) 2015/962 de la Commission du 18 décembre 2014 *complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations en temps réel sur la circulation* ;
- Règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 *complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux* ;
- Règlement délégué (UE) 2022/670 de la Commission du 2 février 2022 *complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations en temps réel sur la circulation*.

¹³ Ou, si la directive n'a pas déterminé de moment, le moment tel que précisé dans les actes délégués de la Commission.

pseudonymisation s'avère également souvent insuffisante.¹⁵¹⁶ Le risque de réidentification augmente en outre fortement à mesure que les ensembles de données sont combinés, ce qui facilite considérablement la reconstitution de schémas de déplacements et l'établissement de profils comportementaux. Ces ensembles de données présentent donc une valeur économique et sociale élevée et augmentent le risque de traitement ultérieur non autorisé et incompatible par des acteurs tant privés que publics. Dans ce contexte, il est donc crucial que la réglementation définisse strictement les finalités du traitement, les données à caractère personnel à traiter, les acteurs concernés et leurs compétences ainsi que les destinataires potentiels des données, et qu'une attention particulière soit ensuite consacrée à la prise de mesures techniques et organisationnelles limitant autant que possible les risques sous-jacents¹⁷. La mise en œuvre et le déploiement des services et applications STI(-C) (qui prévoient le traitement de telles données) doivent par conséquent toujours être précédés d'une analyse d'impact relative à la protection des données au sens de l'article 35 du RGPD.

30. Pour le reste, l'Autorité prend acte du fait que les données concrètes (et en particulier les données à caractère personnel) qui sont nécessaires pour atteindre les finalités visées dans l'annexe III de la directive doivent être reprises dans la réglementation (formelle) établissant les spécifications pour un service ou une application STI déterminé(e).

II.5 Délai de conservation

31. En vertu de l'article 5.1.e) du RGPD, les données à caractère personnel ne peuvent pas être conservées sous une forme permettant l'identification des personnes concernées pendant une durée excédant celle nécessaire à la réalisation des finalités pour lesquelles elles sont traitées¹⁸.
32. À cet égard, l'Autorité reprend *mutatis mutandis* ses remarques, conformément à ce qui a déjà été formulé ci-avant. La définition d'un délai maximal de conservation (ou des éléments qui permettent de déterminer ce délai) doit s'effectuer dans la réglementation spécifique concernant un service ou une application STI déterminé(e), en tenant compte des différentes finalités du traitement, du caractère sensible des données personnelles traitées, le cas échéant, et des exigences à cet égard qui découlent de la directive.

¹⁵ Voir également dans ce contexte l'avis n° 96/2023. Consultable via le lien suivant : <https://www.autoriteprotectiondonnees.be/publications/avis-n-96-2023.pdf>.

¹⁶ Des études récentes ont démontré comment il est possible d'individualiser une personne à partir de données de localisation agrégées sans aucun ensemble de données complémentaire. Voir : <https://arxiv.org/abs/2406.18671>.

¹⁷ Telles que, par exemple, des protocoles de cryptage forts, un contrôle de l'accès robuste, des délais de conservation stricts et des audits périodiques.

¹⁸ Par souci d'exhaustivité, l'Autorité rappelle que les données pseudonymisées constituent également des données à caractère personnel au sens du RGPD, et que le traitement de ces données est soumis au principe de la limitation de la conservation.

II.6 Disponibilité des données / communication à des tiers

33. La deuxième directive prévoit une obligation pour la Commission et les États membres de veiller à la disponibilité et à l'accessibilité des données mentionnées dans l'annexe III de la directive (ou dans une autre réglementation européenne)¹⁹.
34. À cette fin, chaque État membre doit créer et entretenir un Point d'Accès national (NAP). Il s'agit d'une plateforme numérique pour la collecte, la mise à disposition et l'échange des données pertinentes pour l'exécution de services STI, en ce compris notamment les règles de circulations statiques et dynamiques, les travaux routiers, les informations routières, les restrictions à l'infrastructure et les parkings et infrastructures de recharge. Le NAP garantit que les données sont exactes, actuelles et transparentes et garantit leur mise à la disposition, dans un format standardisé et interopérable, à l'ensemble des parties devant avoir accès à ces données en vertu d'obligations qui leur incombent ou en raison des services qu'elles proposent.
35. Bien qu'en principe, les données à caractère personnel reprises dans le NAP ne constituent pas des données à caractère personnel, l'Autorité répète que des données à caractère personnel sont bel et bien traitées pour obtenir ces données. Eu égard en outre au grand nombre de parties qui fournissent des informations au NAP ou qui y ont accès, il est capital que les États membres prennent les mesures nécessaires pour garantir la qualité, la sécurité et la fiabilité du NAP et qu'ils établissent des mécanismes de surveillance, de correction et de mise à jour périodique. Enfin, l'Autorité se réfère à l'argumentation reprise au point *II.3. Responsable du traitement*, car dans le contexte des NAP également, il est essentiel de savoir quels acteurs portent quelles responsabilités.

PAR CES MOTIFS

l'Autorité,

vu le fait qu'en transposant la directive, le projet entend créer un cadre pour l'utilisation de systèmes de transport intelligents, attire tout d'abord l'attention sur les risques inhérents au développement et au déploiement de services et d'applications STI(-C) nécessitant le traitement de données à caractère personnel (et en particulier de données de localisation et d'itinéraire). Une attention particulière doit être consacrée au respect des principes de finalité et de minimisation des données ainsi qu'à la désignation des responsables du traitement ;

¹⁹ Voir l'article 6*bis* de la directive, transposé par l'article 6 du projet.

estime en outre que les modifications suivantes s'imposent dans le projet :

- spécifier explicitement que la délégation au gouvernement de la définition des modalités des STI peut uniquement concerner la mise en œuvre ultérieure de spécifications établies dans une législation formelle (points 22, 25, 30 et 32) ;
- prévoir explicitement que si le déploiement ou l'utilisation de STI(-C) requiert un traitement des données à caractère personnel, une analyse d'impact relative à la protection des données devra toujours être effectuée (point 29).

Pour le Service d'Autorisation et d'Avis,
(sé) Alexandra Jaspar, Directrice