



Autorité de protection des données  
Gegevensbeschermingsautoriteit

**Avis n° 273/2022 du 21 décembre 2022**

**Objet: Projet d'arrêté du Gouvernement wallon relatif à la circulation routière des véhicules exceptionnels et fixant les modalités et conditions de délivrance d'autorisation pour le transport exceptionnel (CO-A-2022-266)**

**Version originale**

Le Centre de Connaissances de l'Autorité de protection des données (ci-après « l'Autorité »),  
Présent.e.s : Mesdames Marie-Hélène Descamps, Cédrine Morlière, Nathalie Ragheno et Griet Verhenneman et Messieurs Yves-Alexandre de Montjoye et Bart Preneel ;

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 « 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 « 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 « LTD »);

Vu la demande d'avis de Monsieur Philippe Henry, ministre de la Mobilité du Gouvernement wallon reçue le 24 octobre 2022;

Vu les informations complémentaires transmises le 2 décembre 2022 ;

émet, le 21 décembre 2022, l'avis suivant :

## I. OBJET ET CONTEXTE DE LA DEMANDE D'AVIS

1. En date du 24 octobre 2022, le ministre de la Mobilité du Gouvernement wallon a sollicité l'avis de l'Autorité concernant un projet d'arrêté du Gouvernement wallon *relatif à la circulation routière des véhicules exceptionnels et fixant les modalités et conditions de délivrance d'autorisation pour le transport exceptionnel* (ci-après le « projet »).
2. Le projet entend porter exécution notamment des articles 8<sup>1</sup> et 44, §1<sup>er</sup> 2 du décret du 4 avril 2019 *relatif aux amendes administratives en matière de sécurité routière* (ci-après « le décret du 4 avril 2019 »). Ce décret entend réguler le transport exceptionnel par un système d'autorisations spécifiques et de conditions particulières de circulation par la mise en place d'un régime unique de « contrôle-sanction » afin d'assurer une meilleure sécurité routière<sup>3</sup>. Dans ce cadre, le projet met en place la procédure de demande et d'octroi d'autorisation de mise en circulation sur la voie publique d'un véhicule exceptionnel, laquelle doit être transmise par l'utilisateur<sup>4</sup> du véhicule ou son mandataire. Il prévoit également l'activation de la géolocalisation durant le transport exceptionnel par le chauffeur du véhicule exceptionnel ainsi que les « accompagnateurs »<sup>5</sup>.
3. Il ressort du formulaire joint à la demande d'avis que « *les demandeurs d'autorisation de transport exceptionnel sont pour la plupart des transporteurs établis en personne morale mais il y a également des demandeurs établis en personnes physiques comme par exemple dans le monde agricole* ». Le traitement de la demande d'autorisation de mise en circulation d'un véhicule exceptionnel et la délivrance de cette autorisation ainsi que la mise en place d'un système de suivi géolocalisé<sup>6</sup> engendrent des traitements de données à caractère personnel pour autant qu'ils concernent des personnes physiques<sup>7</sup>. En l'espèce, l'Autorité relève que l'impact du projet est

---

<sup>1</sup> Cette disposition dispose que « *la mise en circulation d'un véhicule exceptionnel sur la voie publique peut être autorisée sur certains itinéraires par l'obtention d'une autorisation préalable du service désigné par le Gouvernement* ».

<sup>2</sup> Cette disposition confère compétence au Gouvernement wallon pour déterminer, entre autres, les modalités de mise en œuvre d'un système de suivi géolocalisé des véhicules exceptionnels et la procédure de demande et de délivrance de l'autorisation de mise en circulation des véhicules exceptionnels.

<sup>3</sup> Voir l'exposé des motifs du projet de décret du 15 février 2019 relatif aux amendes administratives en matière de sécurité routière, p. 2, [Documents du Parlement wallon, 1299 \(2018-2019\), n° 1](#)

<sup>4</sup> L'Autorité constate que cette notion n'est pas définie par le projet. Elle suppose qu'il s'agit de l'« utilisateur » tel que défini par l'article 2, 10° du décret du 4 avril 2019, à savoir « *toute personne physique ou morale qui utilise un véhicule exceptionnel dans le cadre de ses activités* ». Afin d'éviter tout doute à cet égard, il y aurait lieu d'adapter le projet afin qu'il définisse cette notion.

<sup>5</sup> A nouveau, l'Autorité relève que cette notion n'est pas définie par le projet. Elle suppose que l'intention du demandeur est de désigner, par ce terme, un « véhicule accompagnateur », lequel est défini à l'article 2, 7° du décret du 4 avril 2019 comme étant : « *un véhicule avec accompagnateur qui accompagne un véhicule exceptionnel, à l'exception des véhicules des services de police* ». Afin de lever tout doute à cet égard, il y a lieu d'adapter le projet afin de définir ce qu'il y a lieu d'entendre par « (véhicule) accompagnateur ».

<sup>6</sup> Voir l'article 30, §4 du projet qui prévoit que « *le chauffeur ainsi que les accompagnateurs activent la géolocalisation durant le transport exceptionnel* ». L'Autorité en déduit donc que l'activation du système de géolocalisation implique une démarche active du chauffeur et des accompagnateurs.

<sup>7</sup> Voir l'article premier du RGPD, lu à la lumière du considérant 14 du RGPD (lequel est libellé comme suit : « *La protection conférée par le présent règlement devrait s'appliquer aux personnes physiques, indépendamment de leur nationalité ou de leur lieu de résidence, en ce qui concerne le traitement de leurs données à caractère personnel. Le présent règlement ne couvre*

limité en termes de protection des données à caractère personnel vu le nombre limité de personnes physiques concernées.

## II. EXAMEN DE LA DEMANDE D'AVIS

### a. Base légale et principe de prévisibilité

4. Conformément à l'article 6.3 du RGPD, lu à la lumière du considérant 41 du RGPD, le traitement de données à caractère personnel jugé nécessaire à l'exécution d'une mission d'intérêt public ou relevant de l'exercice de l'autorité publique dont est investi le responsable du traitement<sup>8</sup> doit être régi par une réglementation qui soit claire et précise et dont l'application doit être prévisible pour les personnes concernées.
5. Les traitements de données à caractère personnel envisagés par le projet engendrent une ingérence importante dans les droits et libertés des personnes concernées. L'Autorité constate, en effet, qu'ils sont effectués à des fins de surveillance ou de contrôle et peuvent conduire, le cas échéant, à une décision ayant des conséquences négatives pour les personnes concernées, à savoir, le refus d'octroi de l'autorisation de mise en circulation d'un véhicule exceptionnel, sa suspension ou son retrait ou encore l'imposition d'amendes administratives.
6. Aux termes de l'article 22 de la *Constitution*, lu en combinaison avec l'article 8 de la CEDH et 6.3 du RGPD, une norme de rang législatif doit déterminer dans quelles circonstances un traitement de données est autorisé. Conformément aux principes de légalité et de prévisibilité, cette norme législative doit ainsi, en tout cas, fixer les éléments essentiels du traitement. Lorsque le traitement de données constitue une ingérence importante dans les droits et libertés des personnes concernées, comme c'est le cas en l'espèce, il est nécessaire que les éléments essentiels suivants soient déterminés par le législateur : la (les) finalité(s) précise(s)<sup>9</sup> à la lecture de laquelle (desquelles) on peut déjà apercevoir les traitements de données qui seront mis en place pour sa (leur) réalisation, l'identité du (des) responsable(s) du traitement (sauf si c'est évident), les (catégories) de données qui sont nécessaires à la réalisation de cette (ces) finalité(s), le délai de conservation des données<sup>10</sup>, les catégories de personnes concernées dont les données seront traitées, les (catégories de) destinataires auxquels les données seront communiquées<sup>11</sup>, les

---

*pas le traitement des données à caractère personnel qui concernent les personnes morales, et en particulier des entreprises dotées de la personnalité juridique, y compris le nom, la forme juridique et les coordonnées de la personne morale ».)*

<sup>8</sup> Art. 6.1.e) du RGPD.

<sup>9</sup> Voir aussi l'article 6.3 du RGPD.

<sup>10</sup> La Cour constitutionnelle a déjà reconnu que « le législateur pouvait régler de manière générale les conditions de conservation des données à caractère personnel, ainsi que la durée de cette conservation », Arrêt n° 29/2018 du 15 mars 2018, point B. 23.

<sup>11</sup> Voir par exemple, Cour constitutionnelle, Arrêt n° 29/2018 du 15 mars 2018, point B.18, et Cour constitutionnelle, Arrêt n° 44/2015 du 23 avril 2015, points B.36.1 e.s.

circonstances dans lesquelles elles seront communiquées ainsi que, le cas échéant si c'est nécessaire, la limitation des obligations et/ou des droits visé(e)s aux articles 5, 12 à 22 et 34 du RGPD.

7. L'article 22 de la *Constitution* interdit au législateur de renoncer à la possibilité de définir lui-même les ingérences qui peuvent venir restreindre le droit au respect de la vie privée<sup>12</sup>. Dans ce contexte, une délégation au pouvoir exécutif « *n'est pas contraire au principe de légalité, pour autant que l'habilitation soit définie de manière suffisamment précise et porte sur l'exécution de mesures dont les éléments essentiels sont fixés préalablement par le législateur* »<sup>13</sup>.

### **b. Finalités et proportionnalité du traitement**

8. En vertu de l'article 5.1.b) du RGPD, un traitement de données à caractère personnel ne peut être réalisé que pour des finalités déterminées, explicites et légitimes.
9. Il ressort clairement des articles 8<sup>14</sup>, 14<sup>15</sup> et 15<sup>16</sup> du décret du 4 avril 2019 ainsi que des articles 2 et 3 du projet que les traitements de données envisagés par le projet dans le cadre de la procédure de demande d'autorisation de mise en circulation visent à permettre au Service Public de Wallonie

<sup>12</sup> Avis n° 63.202/2 du 26 avril 2018 du Conseil d'État émis concernant un avant-projet de loi instituant le comité de sécurité de l'information et modifiant diverses lois concernant la mise en œuvre du 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, Doc. Parl., Chambre, 54-3185/001, pp. 121-122. Voir dans le même sens les avis suivants du Conseil d'État :

- l'Avis n° 26.198/2 rendu le 2 février 1998 sur un avant-projet de loi qui a conduit à la loi du 11 décembre 1998 transposant la Directive 95/46/CE du 24 octobre 1995 du Parlement européen et du Conseil relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données", Doc. Parl. Chambre, 1997-98, n° 49-1566/1, 108 ;
- l'Avis n° 33.487/1/3 des 18 et 20 juin 2002 relatif à un avant-projet de loi qui a conduit à la loi du 22 août 2002 portant des mesures en matière de soins de santé", Doc. Parl. Chambre 2002-03, n° 2125/2, 539 ;
- l'Avis n° 37.765/1/2/3/4 rendu le 4 novembre 2004 sur un avant-projet de loi-programme qui a donné lieu à la loi-programme du 27 décembre 2004, Doc. Parl. Chambre 2004-05, n° 1437/2.

<sup>13</sup> Voir également Cour constitutionnelle, Arrêt n° 29/2010 du 18 mars 2010, point B.16.1 ; Arrêt n° 39/2013 du 14 mars 2013, point B.8.1 ; Arrêt n° 44/2015 du 23 avril 2015, point B.36.2 ; Arrêt n° 107/2015 du 16 juillet 2015, point B.7 ; Arrêt n° 108/2017 du 5 octobre 2017, point B.6.4 ; Arrêt n° 29/2018 du 15 mars 2018, point B.13.1 ; Arrêt n° 86/2018 du 5 juillet 2018, point B.7.2. ; Avis du Conseil d'État n° 63.202/2 du 26 avril 2018, point 2.2

<sup>14</sup> Cet article est libellé comme suit : « *La mise en circulation d'un véhicule exceptionnel sur la voie publique peut être autorisée sur certains itinéraires par l'obtention d'une autorisation préalable du service désigné par le Gouvernement.*

*L'autorisation prescrit, notamment, l'itinéraire ou le réseau d'itinéraires à suivre et toutes dispositions à prendre afin :*

*1° d'assurer la sécurité routière, la fluidité de la circulation et la facilité de la circulation du véhicule exceptionnel;*

*2° d'empêcher tout dégât à la voie publique, aux ouvrages qui y sont établis et aux propriétés riveraines;*

*3° d'éviter les impacts négatifs sur les autres usagers et les modes de transports durables.*

*L'autorisation peut à tout moment être retirée, suspendue ou modifiée en fonction des objectifs visés à l'alinéa 2 ou pour d'autres motifs d'intérêt public sans que le titulaire de l'autorisation puisse prétendre à une indemnisation. »*

<sup>15</sup> Cet article dispose ce qui suit à son paragraphe 1 : « *§ 1er. Les agents qualifiés pour rechercher et constater des infractions aux dispositions du présent décret, ainsi qu'à ses arrêtés d'exécution, sont, sans préjudice des compétences du cadre opérationnel, administratif et logistique de la police fédérale et de la police locale, les agents statutaires ou membres du personnel contractuel, valablement formés, désignés par le Gouvernement, selon les conditions et modalités qu'il détermine. [...]* »

<sup>16</sup> Cet article prévoit ce qui suit en son paragraphe 1<sup>er</sup> : « *Les agents qualifiés constatent les infractions par des procès-verbaux qui font foi jusqu'à preuve du contraire. Ils peuvent également, en fonction des circonstances qui le justifient, donner des avertissements ou fixer à l'auteur de l'infraction un délai pour se mettre en règle. »*

Mobilité et Infrastructures (ci-après le « SPW Mobilité et Infrastructures ») de traiter les demandes et délivrer les autorisation de mise en circulation d'un véhicule exceptionnel ainsi que de contrôler le respect dudit décret et de ses arrêtés d'exécution (y compris par la recherche et la constatation d'infractions à ces normes) et de retirer ou de suspendre lesdites autorisations en cas d'infraction.

10. Ces finalités sont déterminées, explicites et légitimes, conformément à l'article 5.1.b) du RGPD.
11. En revanche, en ce qui concerne les finalités poursuivies par le traitement de données engendré par le suivi géolocalisé durant le transport exceptionnel, le formulaire joint à la demande d'avis ainsi que le document intitulé « *Note explicative du dossier et commentaires des articles* »<sup>17</sup> indiquent qu'il s'agit (1) de contrôler les véhicules exceptionnels et les véhicules accompagnateurs/de permettre une supervision en temps réel du trafic, (2) d'effectuer un contrôle *a posteriori* en vue d'aider à l'identification de responsables de dégâts portés à l'infrastructure et (3) d'établir des statistiques de flux des transports exceptionnels pour gérer au mieux les initiatives du point de vue des investissements à prévoir en termes d'infrastructure et d'optimisation du réseau.
12. Il ressort de l'exposé des motifs du décret du 4 avril 2019 que la mise en place d'un suivi géolocalisé a pour but « *de permettre aux autorités de contrôle, une supervision en temps réel du trafic, un contrôle à postériori en vue d'aider à l'identification de responsables de dégâts portés à l'infrastructure et l'établissement de statistiques de flux des transports exceptionnels* ».
13. Une lecture des articles 8 et 44, §1, 13° du décret du 4 avril 2019, permet de déduire que le suivi géolocalisé vise à contrôler le respect de l'itinéraire ou du réseau d'itinéraires prescrit dans l'autorisation de mise en circulation du véhicule exceptionnel mais pas de déduire qu'il vise à permettre une supervision en temps réel du trafic. Quant aux deux autres finalités poursuivies (à savoir le contrôle *a posteriori* en vue d'une identification potentielle de responsables de dégâts et l'établissement de statistiques), elles ne sont pas non plus déterminées ni dans le décret du 4 avril 2019 ni dans le projet. Cela n'est pas conforme aux principes de légalité et de prévisibilité rappelés ci-dessus au point 6 du présent avis.
14. En outre, toute ingérence dans le droit au respect de la privée et dans le droit à la protection des données à caractère personnel n'est admissible que si elle est nécessaire et proportionnée à l'objectif d'intérêt général qu'elle poursuit et qui doit par principe guider toute disposition légale encadrant un traitement de données à caractère personnel. L'auteur d'une telle norme doit être à même de démontrer la réalisation de cette analyse préalable de nécessité et de proportionnalité.

---

<sup>17</sup> Qui n'est pas un document officiel tel qu'une note au Gouvernement.

15. Le principe de nécessité requiert non seulement d'évaluer l'efficacité du traitement de données envisagé pour atteindre l'objectif poursuivi mais aussi de déterminer si ce traitement, tel qu'envisagé, constitue la voie la moins intrusive au regard du droit à la protection de la vie privée. Si la nécessité du traitement de données à caractère personnel est démontrée, il faut par ailleurs encore démontrer que celui-ci est proportionné (au sens strict) à l'objectif qu'il poursuit, c'est-à-dire qu'il existe un juste équilibre entre les différents intérêts en présence, droits et libertés des personnes concernées; en d'autres termes, il y a lieu de vérifier que les inconvénients causés par le traitement tel qu'il est envisagé ne sont pas démesurés par rapport à l'objectif poursuivi.
16. Interrogé quant au caractère nécessaire de chacune des finalités visées pour permettre au SPW Mobilité et Infrastructures de réaliser les missions légales qui lui sont confiées, le demandeur a répondu ce qui suit :

*« (1) Le SPW Mobilité et Infrastructures a notamment dans ses missions le contrôle du transport exceptionnel et des accompagnateurs. Le suivi géolocalisé, possibilité prévue par l'article 44 [du décret du 4 avril 2019], permet de rendre efficace ces contrôles. La législation n'est contrôlée que difficilement par les services de contrôle, compte tenu de la difficulté de pouvoir les localiser. Une déclaration préalable de l'itinéraire à la police qui avait été rendue obligatoire s'est avérée être un échec en termes de praticabilité. Les transporteurs ne jouaient d'ailleurs pas le jeu en déclarant plusieurs dates de départ différentes pour un transport, rendant volontairement ou non le contrôle impossible.*

*Les contrôles qui sont réalisés témoignant d'un taux de respect de la réglementation particulièrement faible, de sorte qu'il est impératif d'augmenter le risque objectif et subjectif d'être contrôlé.*

*(2) Aujourd'hui, il n'existe rien permettant d'essayer d'identifier les auteurs de dégâts en cas de délit de fuite car les autorisations sont délivrées pour une durée de validité allant de 5 ans à 2 mois et que les transports exceptionnels sont réalisés pour la plupart entre 21h et 6 h. Les véhicules exceptionnels représentent un risque accru pour l'infrastructure, de sorte que des dégâts sont régulièrement commis sur l'équipement routier. Certains de ces dégâts, qui sont localisés sur des itinéraires de transport exceptionnel, pourraient être attribués à leur passage. Il est dans l'état actuel, difficile d'identifier les utilisateurs qui pourraient être responsable de ces dégâts.*

*(3) Les services de la Région wallonne devraient pouvoir bénéficier d'une vision sur le flux de transport exceptionnel afin de pouvoir gérer au mieux les initiatives notamment du point de vue des investissements à prévoir en termes d'infrastructure ou d'optimiser les réseaux d'itinéraires de transport exceptionnel. Les données statistiques seront bien évidemment anonymisées. »*

17. Interrogé quant au caractère nécessaire et proportionné de la mise en place d'un suivi géolocalisé afin de réaliser chacune de ces finalités, le demandeur a répondu que :

*« Le 22 janvier 2016, le Député wallon Dimitri Fourny déposait un rapport d'évaluation au Parlement de Wallonie concernant la politique du transport exceptionnel, à la demande du Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, Maxime Prévot.*

*Les motivations principales pour la réalisation d'un tel rapport étaient de préparer la régionalisation de la matière suite à la Sixième Réforme de l'État, mais aussi de faire la lumière sur les dégâts éventuels que ces véhicules commettent sur l'infrastructure wallonne.*

*Le rapport en question, totalisant 74 pages, analysait en profondeur les normes applicables aux transporteurs et aboutissait à 47 recommandations.*

*Parmi ces recommandations, en vue d'adresser les problématiques décrites ci-avant, la mise en place d'un suivi géolocalisé des véhicules.*

*De plus, l'état actuel des moyens de contrôles, comme les caméras (ANPR, etc.) ne permettent pas d'avoir une couverture suffisante du territoire que pour pouvoir assurer les différentes missions dévolues au SPW Mobilité et Infrastructures. »*

18. En ce qui concerne la **première finalité relative au contrôle**, l'Autorité est d'avis que s'il s'agit de contrôler le respect de l'itinéraire ou du réseau d'itinéraires prescrit dans l'autorisation de mise en circulation du véhicule exceptionnel (et non d'assurer la supervision en temps réel du trafic), une telle finalité est explicite et légitime au sens de l'article 5.1.b) du RGPD. Cependant, pour être considérée comme suffisamment **déterminée** au sens du RGPD, cette finalité doit être formulée dans une norme légale au sens formel de manière telle **pour qu'à sa lecture les personnes concernées puissent entrevoir les traitements de données qui sont réalisés**. C'est, en d'autres termes, la **raison concrète et opérationnelle** pour laquelle le traitement de données est réalisé. Par conséquent, il y a lieu de modifier le décret du 4 avril 2019 en ce sens afin d'améliorer la prévisibilité de la collecte des données engendrée par le suivi géolocalisé.
19. En revanche, si par cette première finalité, l'intention est d'assurer une supervision en temps réel du trafic (ainsi que cela ressort de l'exposé des motifs du décret du 4 avril 2019 et de la « *Note explicative du dossier et commentaires des articles* »), l'Autorité considère qu'outre le fait qu'une telle finalité n'est pas déterminée dans le décret du 4 avril 2019<sup>18</sup>, elle paraît disproportionnée au regard de l'objectif poursuivi qui est de vérifier que les véhicules exceptionnels se conforment au décret du 4 avril 2019 et notamment aux prescriptions émises dans leur autorisation de mise en circulation en vue d'assurer la sécurité routière. En effet, de l'avis de l'Autorité, une supervision en temps réel du trafic impliquant une communication en temps réel des données de localisation, une telle communication est démesurée en vue de contrôler le transport exceptionnel (même si l'Autorité comprend le souci du demandeur d'augmenter le risque d'être contrôlé). La circonstance de vouloir disposer d'une certaine qualité des données ne peut justifier, en tant que telle, une communication en temps réel des données de localisation. De l'avis de l'Autorité, des mesures moins intrusives dans le droit à la protection des données à caractère personnel des personnes concernées seraient susceptibles d'atteindre efficacement l'objectif poursuivi de contrôle. En effet, à titre d'exemple, l'imposition aux chauffeurs des véhicules exceptionnels d'une obligation :

---

<sup>18</sup> Voir le point 13 ci-dessus.

- de transmettre les points de départ et de destination dans une application lorsque le système de géolocalisation est activé au moment du départ du convoi exceptionnel ;
- de conserver localement les données relatives au trajet pendant un délai raisonnable (2 à 4 semaines) à des fins de contrôle des itinéraires par le SPW Mobilité et Infrastructures (le cas échéant en utilisant un tachygraphe numérique éventuellement sous la forme d'une application, à l'instar de ce qui est utilisé pour contrôler les distances parcourues par les conducteurs de poids lourds),
- de s'engager sur les données (valeur de hachage) ;
- de mettre à disposition du SPW Mobilité et Infrastructure sur demande de celle-ci en vue de ces contrôles (réguliers ou périodiques ou encore organisés sans avertissement préalable) et sous certaines conditions (par exemple, en cas de plaintes, d'indices sérieux de non-respect du décret du 4 avril 2019, etc.), (une partie) des données originales, sous peine de s'exposer à une amende en cas d'indisponibilité desdites données.

20. Dans ces conditions, il n'y a pas d'équilibre entre les différents intérêts en présence, à savoir, d'une part, entre les avantages qui sont apportés par la communication en temps réel au SPW Mobilité et Infrastructures des données de localisation (le contrôle du décret du 4 avril 2019 et en particulier des prescriptions émises dans l'autorisation de mise en circulation du véhicule exceptionnel) et, d'autre part, les inconvénients et les risques pour les droits et libertés des personnes concernées qui sont impactés de manière intrusive par une telle communication de données (y compris, le risque d'accoutumance et de normalisation sociale des comportements qui portent atteinte aux droits fondamentaux et le risque de « glisser » vers une société de surveillance que la communication de données de localisation en temps réel introduit)<sup>19</sup>.

21. Il est donc recommandé au demandeur de procéder à une analyse rigoureuse du caractère nécessaire et proportionné de la collecte des données de localisation en temps réel à des fins de surveillance en temps réel du trafic et, le cas échéant, de le justifier dans l'exposé des motifs du décret du 4 avril 2019. Dans tous les cas, il incombe au demandeur de déterminer la collecte des données engendrée par la géolocalisation qui est la moins intrusive dans le droit à la protection des données à caractère personnel des personnes concernées pour réaliser le contrôle du respect du décret du 4 avril 2019 et de le justifier, le cas échéant, dans l'exposé des motifs. La formulation des finalités du traitement de ces données dans ledit décret sera adaptée, le cas échéant, en conséquence.

---

<sup>19</sup> Voir à cet égard les avis de l'Autorité n° 163/2021 du 23 septembre 2021, point 18 et n° 249/2021 du 23 décembre 2021, point 71.



22. En ce qui concerne la **deuxième finalité relative au contrôle a posteriori en vue d'aider à l'identification de responsables de dégâts porté à l'infrastructure**, outre que celle-ci n'est pas déterminée dans le décret du 4 avril 2019<sup>20</sup>, l'Autorité n'est pas vraiment convaincue par les explications complémentaires transmises par le demandeur pour justifier le caractère nécessaire de cette finalité en vue d'assurer la sécurité routière. En effet, l'Autorité est consciente de ce que l'autorisation de mise en circulation d'un véhicule exceptionnel prescrit, notamment, l'itinéraire ou le réseau d'itinéraires à suivre afin, entre autres, d'empêcher tout dégât à la voie publique, aux ouvrages qui y sont établis et aux propriétés riveraines. Cependant, l'Autorité peut douter du lien de cause à effet direct envisagé par le projet entre le passage d'un véhicule exceptionnel à un endroit donné et les dégâts causés à l'infrastructure sur la seule base de données de localisation dudit véhicule. En effet, si le système de géolocalisation permet d'identifier quel véhicule exceptionnel est passé à un moment donné à un certain endroit, l'Autorité se demande dans quelle mesure est-ce qu'un tel système peut permettre d'établir à lui seul<sup>21</sup> un lien direct entre ce véhicule exceptionnel et la totalité des dégâts à l'infrastructure ? En effet, il ne peut pas être exclu que l'infrastructure endommagée aie un défaut de fabrication, que les dégâts résultent de l'usure ou d'une manque d'entretien de l'infrastructure et des ouvrages ou encore de la perte de chargement d'une remorque mal arrimée par un particulier qui est passé au même endroit que le véhicule exceptionnel mais avant lui. Dans ces conditions, l'Autorité invite le demandeur à examiner s'il est nécessaire de prévoir cette finalité du traitement de données engendré par le suivi géolocalisé durant le transport exceptionnel et, le cas échéant, à la justifier dans l'exposé des motifs du décret du 4 avril 2019.
23. En ce qui concerne la **troisième finalité relative à l'établissement de statistiques** afin de bénéficier d'une vision sur les flux de transport exceptionnel pour gérer au mieux les initiatives du point de vue des investissements à prévoir en termes d'infrastructures et d'optimisation du réseau, l'Autorité constate que bien que cette finalité est légitime au sens de l'article 5.1.b) du RGPD, elle est formulée en des termes généraux et vagues et ne peut dès lors pas être considérée comme étant déterminée au sens du RGPD. Il n'est en effet pas possible de déterminer à quelle fréquence ces statistiques seront établies, si elles concerneront le réseau autoroutier ou les routes de campagne régionales, etc. Afin de répondre aux principes de légalité et de prévisibilité rappelés ci-dessus au point 6, il convient de formuler cette finalité dans le décret du 4 avril 2019 de manière telle pour qu'à sa lecture les personnes concernées puissent entrevoir les traitements de données qui sont réalisés.

---

<sup>20</sup> Voir le point 13 ci-dessus.

<sup>21</sup> L'Autorité n'a évidemment pas d'objection à ce que la géolocalisation des véhicules exceptionnels soit un élément parmi d'autres qui sera pris en considération par le SPW Mobilité et Infrastructure pour identifier les responsables de dégâts portés à l'infrastructure.

24. Il résulte des considérations qui précèdent qu'afin de respecter les principes de légalité et de prévisibilité, il convient d'adapter le décret du 4 avril 2019 afin d'indiquer les finalités poursuivies par la collecte des données engendrée par l'activation de la géolocalisation durant le transport exceptionnel et ce, de manière suffisamment claire et précise pour qu'à sa lecture les personnes concernées puissent entrevoir les traitements de données qui seront réalisés.

### c. Principe de minimisation et personnes concernées

25. 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 (minimisation des données).

26. L'Autorité constate que le décret du 4 avril 2019 ne détermine pas les catégories de données qui sont traitées dans le cadre de la procédure de demande et de délivrance d'autorisation de mise en circulation d'un véhicule exceptionnel et que le projet ne précise pas davantage les données traitées dans ce cadre. Cela n'est pas conforme aux principes de légalité et de prévisibilité. En effet, ainsi que cela a été rappelé ci-dessus aux points 6 et 7, lorsque l'ingérence engendrée par le traitement de données est importante, **les catégories de données traitées doivent être fixées dans une norme légale au sens formel** et les **données peuvent être précisées dans une norme réglementaire** ultérieure. Il convient donc de modifier le décret du 4 avril 2019 afin d'indiquer les catégories de données qui seront traitées et d'adopter le projet afin qu'il précise les données concernées parmi les catégories de données fixées dans ledit décret.

27. Il ressort du formulaire joint à la demande d'avis que les données concernées en l'espèce sont les « *nom (ou firme), prénom, adresse (du siège social), pays, téléphone, e-mail, n° de TVA (ou n° de registre national pour les particuliers)* ».

28. L'Autorité s'interroge sur la pertinence et la nécessité de collecter le numéro de TVA ou le numéro de Registre national dès lors qu'elle comprend que les personnes physiques concernées sont, en principe, des indépendants, lesquels doivent être inscrits à la Banque-Carrefour des Entreprises (BCE) et dès lors être titulaires d'un numéro à la BCE. Ce numéro permet d'identifier de manière claire et non équivoque la personne concernée. Il est donc recommandé au demandeur d'examiner le caractère nécessaire de collecter le numéro de TVA ou le numéro de Registre national au regard des finalités poursuivies et, le cas échéant, de le justifier dans la note au Gouvernement. A défaut d'une telle justification, ces données ne seront pas collectées.

29. A toutes fins utiles, si l'intention est effectivement de traiter et de collecter le numéro de Registre national, l'Autorité rappelle que le numéro du Registre national ne peut être utilisé que dans les

conditions définies par l'article 8 de la loi du 8 août 1983 *organisant un registre national des personnes physiques*. Ainsi, l'utilisation du numéro de Registre national ne peut, en principe, avoir lieu que dans la mesure où la/les instance(s) concernée(s) dispose(nt) de l'autorisation requise en vertu de la loi du 8 août 1983 *organisant un registre national des personnes physiques* (article 8, § 1<sup>er</sup>)<sup>22</sup>. Conformément à cette disposition, une autorisation d'utilisation le numéro du Registre national n'est toutefois pas requise lorsque cette utilisation est explicitement prévue par ou en vertu d'une loi, d'un décret ou d'une ordonnance. Dans ces conditions, à défaut de prévoir explicitement dans le projet l'utilisation du numéro de Registre national afin de pouvoir traiter les demandes et l'octroi des autorisations ainsi que de les contrôler, une autorisation du ministre de l'Intérieur sera nécessaire à cette fin.

30. Pour le reste, les données citées ci-dessus au point 27 paraissent adéquates, pertinentes et limitées à ce qui est nécessaire afin d'identifier le demandeur de l'autorisation et prendre contact avec lui. Afin de répondre aux principes de légalité et de prévisibilité, il convient d'adapter le projet afin qu'il précise les données qui seront traitées dans le cadre de la procédure de demande et de délivrance d'autorisation.
31. Cette précision est d'autant plus importante que l'article 2, §10, du projet confère au ministre qui a la Mobilité dans ses attributions la possibilité de déterminer « *des modalités complémentaires relatives à la procédure de demande et d'octroi d'autorisation* ». En effet, par le biais de cette délégation, le ministre ne peut pas modifier les données à caractère personnel qui seront traitées dans ce cadre ni ajouter de nouvelles données à caractère personnel. C'est pourquoi il est important de s'assurer que toutes les données à caractère personnel qui seront traitées dans le cadre de la demande d'autorisation de mise en circulation d'un véhicule exceptionnel soient déterminées dans le projet.
32. En outre, en ce qui concerne les personnes concernées par la collecte de données engendrée par le suivi géolocalisé, l'Autorité constate qu'en vertu de l'article 30, §4 du projet, l'activation de la géolocalisation durant le transport exceptionnel s'applique tant au chauffeur qu'aux véhicules accompagnateurs. L'Autorité estime que l'appréciation du caractère nécessaire et pertinent de la collecte des données de localisation sera différente selon la finalité poursuivie par ce traitement<sup>23</sup>.

---

<sup>22</sup> « L'autorisation d'utiliser le numéro du Registre national est octroyée par le ministre ayant l'Intérieur dans ses attributions aux autorités, aux organismes et aux personnes visés à l'article 5, § 1<sup>er</sup>, lorsque cette utilisation est nécessaire à l'accomplissement de tâches d'intérêt général.

*L'autorisation d'utiliser le numéro du Registre national implique l'obligation d'utiliser également ce numéro du Registre national dans les contacts avec le Registre national des personnes physiques.*

*Une autorisation d'utilisation du numéro du Registre national n'est pas requise lorsque cette utilisation est explicitement prévue par ou en vertu d'une loi, un décret ou une ordonnance ».*

<sup>23</sup> D'où l'importance de déterminer les finalités dans le décret du 4 avril 2019 de manière telle pour qu'à leur lecture les personnes concernées puissent entrevoir les traitements de données qui sont effectués et comprendre la raison pour laquelle les traitements de données sont nécessaires à ces fins (voir les points 6, 13 et 18 ci-dessus).

Ainsi, si les finalités poursuivies sont de superviser le trafic en temps réel, d'effectuer un contrôle a posteriori en vue d'aider à l'identification de responsables des dégâts à l'infrastructure et d'établir des statistiques des flux de transport exceptionnel, la collecte de ces données peut être considérée comme pertinente, adéquate et limitée à ce qui est nécessaire pour autant qu'elle concerne le chauffeur du véhicule exceptionnel. Il paraît disproportionné de collecter en outre les données de localisation des véhicules accompagnateurs pour atteindre les finalités précitées. A défaut d'une justification du caractère nécessaire et proportionné de la collecte de ces données, elles ne seront pas collectées à ces fins. Toutefois, si la finalité poursuivie est de pouvoir contrôler le respect de l'itinéraire ou du réseau d'itinéraire prescrit dans l'autorisation de mise en circulation du véhicule exceptionnel afin d'assurer la sécurité routière, la fluidité de la circulation et la facilité de la circulation de ce véhicule, les données de localisation des véhicules accompagnateurs paraissent pertinentes et nécessaires à cette fin. Il convient dès lors d'adapter le projet à la lumière de ces observations .

#### **d. Responsable du traitement**

33. L'Autorité constate que ni le décret du 4 avril 2019 ni le projet n'identifie le responsable du traitement des données envisagés par le projet. Le formulaire joint à la demande d'avis indique que le SPW Mobilité et Infrastructures est responsable du traitement et que le Directeur général du SPW Mobilité et Infrastructures est co-responsable.
34. La détermination par la réglementation du responsable du traitement participe à la prévisibilité de la norme et à l'effectivité des droits des personnes concernées consacrés par les articles 12 à 22 du RGPD. L'Autorité en profite pour rappeler que la désignation du responsable du traitement doit être adéquate au regard des circonstances factuelles<sup>24</sup>. En d'autres termes, il est nécessaire de vérifier pour chaque traitement de données à caractère personnel qui, *dans les faits*, poursuit la finalité du traitement et dispose de la maîtrise du traitement.
35. En outre, il ressort des lignes directrices 07/2020 du Comité européen à la protection des données adoptées en juillet 2021 que « *sometimes, companies and public bodies appoint a specific person responsible for the implementation of the processing activity. Even if a specific natural person is appointed to ensure compliance with data protection rules, this person will not be the*

---

<sup>24</sup> En effet, tant le Comité européen à la protection des données que l'Autorité insiste sur la nécessité d'approcher le concept de responsable du traitement dans une perspective factuelle. Voir : Comité européen à la protection des données, Guidelines 07/2020 on the concepts of controller and processor in the GDPR, version 2.0, adopted on 07 July 2021, p 10 et s ([https://edpb.europa.eu/system/files/2021-07/eppb\\_guidelines\\_202007\\_controllerprocessor\\_final\\_en.pdf](https://edpb.europa.eu/system/files/2021-07/eppb_guidelines_202007_controllerprocessor_final_en.pdf)) et Autorité de protection des données, *Le point sur les notions de responsable de traitement/sous-traitant au regard du Règlement EU 2016/679 sur la protection des données à caractère personnel (RGPD) et quelques applications spécifiques aux professions libérales telles que les avocats*, p.1. ([https://www.autoriteprotectiondonnees.be/sites/privacycommission/files/documents/Notions\\_RT\\_ST.pdf](https://www.autoriteprotectiondonnees.be/sites/privacycommission/files/documents/Notions_RT_ST.pdf) ).

*controller but will act on behalf of the legal entity (company or public body) which will be ultimately responsible in case of infringement of the rules in its capacity as controller. »<sup>25</sup>*

36. Il s'ensuit que le Directeur Général du SPW Mobilité et Infrastructures ne peut pas être considéré comme co-responsable du traitement et que l'entité responsable du traitement en l'occurrence est le SPW Mobilité et Infrastructures.
37. Afin d'éviter toute ambiguïté quant à l'identité de l'entité qui doit être considérée comme responsable du traitement, il est recommandé d'identifier explicitement, dans le projet, le SPW Mobilité et Infrastructures comme responsable du traitement.

#### **e. Destinataires de données**

38. Il ressort du formulaire joint à la demande d'avis que des données seront accessibles à la région flamande et à la région de Bruxelles-Capitale via l'application informatique inter-régionale de délivrance des autorisations et de suivi géolocalisé.
39. Il ressort des informations complémentaires transmises qu'un accord de coopération est en cours d'élaboration entre les trois régions afin de donner un fondement juridique à cet échange de données.
40. L'Autorité en prend acte et rappelle que cet accord de coopération devra reprendre les éléments essentiels<sup>26</sup> de la communication des données envisagée.

#### **f. Délai de conservation**

41. 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 traitées.
42. L'Autorité constate que ni le décret du 4 avril 2019 ni le projet ne prévoit aucun délai de conservation des données à caractère personnel traités. À la lumière de l'article 6.3 du RGPD, il convient de déterminer et indiquer dans le projet les délais de conservation (maximaux) des données à caractère personnel qui feront l'objet du traitement, en tenant compte des différentes

---

<sup>25</sup> Comité européen à la protection des données, Guidelines 07/2020 on the concepts of controller and processor in the GDPR, version 2.0, adopted on 07 July 2021, p 10 et s ([https://edpb.europa.eu/system/files/2021-07/eppb\\_guidelines\\_202007\\_controllerprocessor\\_final\\_en.pdf](https://edpb.europa.eu/system/files/2021-07/eppb_guidelines_202007_controllerprocessor_final_en.pdf))

<sup>26</sup> Voir le point 6 ci-dessus.

finalités et catégories de données, ou au moins de reprendre dans le projet les critères permettant de déterminer ces délais (maximaux) de conservation.

43. Il sera ainsi veillé à ce que les données de localisation soient conservées la durée strictement nécessaire au regard des finalités poursuivies. Le délai de conservation des données de localisation doit, en principe, être moins long que le délai de conservation des données d'identification et de contact des titulaires de l'autorisation. En ce qui concerne la conservation des données traitées à des fins d'établissement de statistiques des flux de transport exceptionnel, l'Autorité estime qu'une durée maximale de 5 ans à partir de leur collecte est raisonnable.

#### **g. Traitement ultérieur à des fins statistiques**

44. Si l'établissement de statistiques de flux de transport exceptionnel implique des traitements de données à caractère personnel, l'Autorité attire l'attention du demandeur sur ce qui suit.
45. L'article 89.1 RGPD prévoit que tout traitement de données à caractère personnel à des fins statistiques doit être encadré de garanties appropriées assurant que des mesures techniques et organisationnelles soient en place pour assurer le respect du principe de minimisation et que, lorsque les finalités statistiques peuvent être réalisées au moyen de traitements ultérieurs qui ne permettent pas ou plus d'identifier les personnes concernées, cette dernière façon de procéder doit être appliquée.
46. Le traitement ultérieur à des fins statistiques se fait donc de préférence à l'aide de données anonymes<sup>27</sup>. S'il n'est pas possible d'atteindre la finalité de traitement visée à l'aide de données anonymes, des données à caractère personnel pseudonymisées<sup>28</sup> peuvent être utilisées. Si ces données ne permettent pas non plus d'atteindre la finalité visée, des données à caractère personnel non pseudonymisées peuvent aussi être utilisées, uniquement en dernière instance.
47. L'Autorité attire l'attention du demandeur sur le fait qu'il existe une différence entre des données pseudonymisées définies par l'article 4(5) du RGPD comme des données « *qui ne peuvent plus être attribuées à une personne concernée précise sans avoir recours à des informations supplémentaires* » et des données anonymisées qui ne peuvent plus par aucun moyen raisonnable être attribuées à une personne précise et que seules ces dernières ne constituent plus des données

---

<sup>27</sup> Données anonymes : informations qui ne peuvent pas être reliées à une personne physique identifiée ou identifiable (article 4.1) du RGPD, *a contrario*).

<sup>28</sup> « *Pseudonymisation : le traitement de données à caractère personnel de telle façon que celles-ci ne puissent plus être attribuées à une personne concernée précise sans avoir recours à des informations supplémentaires, pour autant que ces informations supplémentaires soient conservées séparément et soumises à des mesures techniques et organisationnelles afin de garantir que les données à caractère personnel ne sont pas attribuées à une personne physique identifiée ou identifiable.* » (voir l'article 4.5) du RGPD).

à caractère personnel et sont donc exclues du champs d'application du RGPD, conformément à son considérant 26 »<sup>29</sup>.

48. Dès lors, eu égard à la définition de donnée à caractère personnel telle que figurant à l'article 4, 1) du RGPD<sup>30</sup>, il convient de s'assurer que le standard élevé requis pour l'anonymisation est bien atteint<sup>31</sup> et que les données ne sont pas simplement pseudonymisées. En effet, le traitement de données, même pseudonymisées, doit être considéré comme un traitement de données à caractère personnel au sens du RGPD.

49. Il résulte de ce qui précède que, si c'est bien de pseudonymisation (et non d'anonymisation) qu'il est question :

- il conviendra de se référer au rapport de l'Agence de l'Union européenne pour la cybersécurité relatif aux techniques et meilleures pratiques de pseudonymisation<sup>32</sup> ;
- et ce traitement devra être encadré par toutes les garanties requises et répondre aux principes prévalant en la matière<sup>33</sup>.

50. En l'occurrence, l'Autorité comprend que seules les données relatives aux trajets seront utilisées à des fins statistiques et indique qu'il est très difficile d'anonymiser ou de pseudonymiser de telles données. Celles-ci devraient donc être traitées de manière agrégée.

#### **h. Remarques supplémentaires**

51. Le formulaire joint à la demande d'avis indique qu' « *au niveau du suivi géolocalisé, l'entrée en vigueur du traitement et du recueillement de ces données est postposée par rapport au reste du texte, en attendant la solution informatique* ».

52. L'Autorité suppose que c'est la raison pour laquelle l'article 30, §4, du projet se limite à prévoir l'activation de la géolocalisation durant le transport exceptionnel, sans préciser par quel moyen la

<sup>29</sup> Pour plus d'informations, voir les lignes directrices WP216, 2.2.3, p. 10 du Groupe 29, [https://ec.europa.eu/justice/article-29/documentation/opinionrecommendation/files/2014/wp216\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/justice/article-29/documentation/opinionrecommendation/files/2014/wp216_en.pdf) (uniquement disponible en anglais)

<sup>30</sup> A savoir : « *toute information se rapportant à une personne physique identifiée ou identifiable (ci-après dénommée « personne concernée») ; est réputée être une « personne physique identifiable» une personne physique qui peut être identifiée, directement ou indirectement, notamment par référence à un identifiant, tel qu'un nom, un numéro d'identification, des données de localisation, un identifiant en ligne, ou à un ou plusieurs éléments spécifiques propres à son identité physique, physiologique, génétique, psychique, économique, culturelle ou sociale* ».

<sup>31</sup> L'identification d'une personne ne vise pas uniquement la possibilité de retrouver son nom et/ou son adresse mais également la possibilité de l'identifier par un processus d'individualisation, de corrélation ou d'inférence.

<sup>32</sup> ENISA: <https://www.enisa.europa.eu/publications/data-pseudonymisation-advanced-techniques-and-use-cases> en <https://www.enisa.europa.eu/news/enisa-news/enisa-proposes-best-practices-and-techniques-for-pseudonymisation>;

<sup>33</sup> Il en va ainsi du principe de proportionnalité renvoyant à celui, plus spécifique, de « *minimisation* » des données impliquant que les données à caractère personnel doivent être adéquates, pertinentes et limitées à ce qui est nécessaire au regard, des finalités pour lesquelles elles sont traitées, conformément à l'article 5, § 1er, c) du RGPD.

localisation du véhicule exceptionnel sera effectué (par le biais de la puce GPS du véhicule ou d'un équipement embarqué dans le véhicule ?). Or, il s'agit d'un élément important pour permettre aux personnes concernées d'avoir une idée claire et précise des traitements qui seront effectués de leurs données. Afin d'assurer la prévisibilité requise à cet égard, il y a lieu de compléter le projet sur ce point.

53. L'Autorité attire l'attention du demandeur sur l'importance de concevoir une solution informatique qui est conforme aux principes « privacy by design » (protection des données dès la conception) et « privacy by default » (protection des données par défaut), consacrés à l'article 25 du RGPD. Les considérations relatives à la protection des données incluent le respect de la vie privée dès la conception de la solution informatique.
54. L'Autorité rappelle également qu'une analyse d'impact relative à la protection des données, conformément à l'article 35.1 du RGPD devra être effectuée avant la mise en place de tout traitement de données engendré par le suivi géolocalisé<sup>34</sup>. Elle devra être soumise pour avis à l'Autorité en cas de constatation de la subsistance de « risques résiduels ». Par ailleurs, le CEPD recommande de publier cette analyse d'impact.

#### **PAR CES MOTIFS,**

#### **L'Autorité estime que :**

- les éléments essentiels des traitements de données envisagés par le projet doivent être repris dans le décret du 4 avril 2019 (points 6, 14, 19, 24, 26) ;
- il convient de procéder à une analyse rigoureuse du caractère nécessaire et proportionné de la collecte des données de localisation en temps réel à des fins de surveillance en temps réel du trafic et, le cas échéant, de le justifier dans l'exposé des motifs du décret du 4 avril 2019 *relatif aux amendes administratives en matière de sécurité routière* ; que, dans tous les cas, il incombe au demandeur de déterminer la collecte des données engendrée par la géolocalisation qui est la moins intrusive dans le droit à la protection des données à caractère personnel des personnes concernées pour réaliser le contrôle du respect du décret du 4 avril 2019 et de le justifier, le cas échéant, dans l'exposé des motifs et que la formulation des finalités du traitement de ces données dans ledit décret sera adaptée, le cas échéant, en conséquence (point 21) ;
- il convient d'examiner s'il est nécessaire d'ajouter la finalité relative au contrôle *a posteriori* en vue d'aider à l'identification de responsables de dégâts portés à l'infrastructure au regard

---

<sup>34</sup> Voir également l'article 23 de la LTD selon lequel le responsable du traitement devra bien réaliser une telle analyse, même si une analyse d'impact générale relative à la protection des données a déjà été réalisée dans le cadre de l'adoption de la base légale.



de l'objectif d'assurer la sécurité routière et, le cas échéant, à la justifier dans l'exposé des motifs du décret du 4 avril 2019 (point 22) ;

- qu'à défaut d'une justification du caractère nécessaire de la collecte du numéro de TVA ou le numéro de Registre national au regard des finalités poursuivies, ces données ne seront pas collectées (point 28) ;
- pour autant que l'utilisation du numéro de Registre national soit dûment justifiée afin de traiter les demandes et l'octroi des autorisations ainsi que de les contrôler, qu'il y a lieu de le prévoir explicitement dans le projet, à défaut de quoi une autorisation du ministre de l'Intérieur sera nécessaire à cette fin (point 29) ;
- il y a lieu de préciser les données qui seront traitées dans le cadre de la procédure de demande et de délivrance d'autorisation (points 30 et 31) ;
- en ce qui concerne la collecte des données de localisation des véhicules accompagnateurs, adapter le projet à la lumière des observations formulées au point 32 ;
- il convient d'identifier explicitement, dans le projet, le SPW Mobilité et Infrastructures comme responsable du traitement (point 37) ;
- il convient d'indiquer les délais de conservation (maximaux) des données à caractère personnel qui feront l'objet du traitement, en tenant compte des différentes finalités et catégories de données, ou au moins de reprendre dans le projet les critères permettant de déterminer ces délais (maximaux) de conservation (point 42) ;
- il convient de préciser par quel moyen la localisation du véhicule exceptionnel sera effectué (point 52).

Pour le Centre de Connaissances,  
(sé) Cédrine Morlière, Directrice