



Autorité de protection des données  
Gegevensbeschermingsautoriteit

**Avis n° 64/2023 du 9 mars 2023**

**Objet: Projet d'arrêté du Gouvernement wallon portant exécution du décret du 08 juillet 2021 relatif au cyclopartage en flotte libre et modifiant les articles 4 et 12 du décret du 1<sup>er</sup> avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales (CO-A-2023-018)**

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

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 l'article 25, alinéa 3, de la LCA selon lequel les décisions du Centre de Connaissances sont adoptées à la majorité des voix ;

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, Vice-Président et Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures du Gouvernement wallon, reçue le 20 janvier 2023;

Vu les informations complémentaires transmises le 8 février 2023 ;

émet, le 9 mars 2023, l'avis suivant :

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

1. En date du 20 janvier 2023, le Vice-Président et Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures du Gouvernement wallon a sollicité l'avis de l'Autorité concernant les articles 2 et 13 d'un projet d'arrêté du Gouvernement wallon portant exécution du décret du 08 juillet 2021 relatif au cyclopartage en flotte libre et modifiant les articles 4 et 12 du décret du 1<sup>er</sup> avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales (ci-après le « projet »).
2. Le projet entend porter exécution du décret du 08 juillet 2021 *relatif au cyclopartage en flotte libre et modifiant les articles 4 et 12 du décret du 1<sup>er</sup> avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales* (ci-après « le décret »)<sup>1</sup>, lequel vise à soumettre le cyclopartage<sup>2</sup> en flotte libre<sup>3</sup>, comme des vélos, motocycles, trottinettes et autres engins de déplacements, en mode partagé, à une obligation de licence (article 2 du décret). Les articles 2, alinéa 2 et 3 du décret confèrent au Gouvernement la compétence de fixer respectivement la procédure pour l'introduction, l'examen, l'octroi et le renouvellement des licences ainsi que les conditions générales d'obtention d'une licence pour cyclopartage en flotte libre.
3. C'est dans ce cadre que le projet met en place des traitements de données des opérateurs<sup>4</sup> et des utilisateurs de services de cyclopartage en flotte libre.
4. Dans un souci d'exhaustivité, l'Autorité rappelle que conformément à l'article premier du RGPD, lu à la lumière du considérant 14 du RGPD, la protection conférée par le RGPD ne s'étend qu'aux personnes physiques et ne concerne pas le traitement de données relatives à des personnes morales et, plus concrètement, des entreprises constituées en tant que personnes morales<sup>5</sup>. Dès lors, le présent avis ne concerne que les traitements de données des personnes physiques visées par le projet, pour autant que ces traitements doivent être qualifiés de traitements de données à caractère personnel au sens du RGPD. Cela ne porte toutefois pas préjudice à la protection dont

---

<sup>1</sup> L'Autorité relève à cet égard qu'elle s'est prononcée à deux reprises sur une proposition de décret relatif au cyclopartage en flotte libre : voir l'avis n° 06/2020 du 17 janvier 2020 concernant une proposition de décret relatif aux modes de transports doux et partagés en flotte libre et modifiant les articles 4 et 12 du décret du 1<sup>er</sup> avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales et l'avis n° 04/2021 du 15 janvier 2021 concernant une proposition de décret relatif au cyclopartage en flotte libre et modifiant les articles 4 et 12 du décret du 1<sup>er</sup> avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales.

<sup>2</sup> L'article 1<sup>er</sup>, 5<sup>o</sup> du décret définit la notion de « *cyclopartage* » comme un « *service où des véhicules de cyclopartage sont mis à disposition de plusieurs utilisateurs pour des déplacements occasionnels où le véhicule de cyclopartage est entreposé, après chaque usage, pour un autre utilisateur* ».

<sup>3</sup> Le « *cyclopartage en flotte libre* » est défini à l'article 1<sup>er</sup>, 6<sup>o</sup> du décret en ces termes « *forme de cyclopartage où les véhicules de cyclopartage sont mis à disposition des utilisateurs notamment sur la voie publique et où le début et la fin de la période de location des véhicules de cyclopartage ne sont pas uniquement autorisés dans les parkings réservés.* »

<sup>4</sup> En vertu de l'article 1<sup>er</sup>, 9<sup>o</sup> du décret, un opérateur est un « *prestataire d'un service de cyclopartage en flotte libre* ».

<sup>5</sup> En l'occurrence, il est très probable que les opérateurs qui offrent un service de cyclopartage en flotte libre soient des entreprises constituées en tant que personnes morales. Mais eu égard à la définition d'opérateur retenue dans le décret, il ne peut pas être exclu que des opérateurs agissent en tant qu'entreprises personnes physiques.

ces personnes morales bénéficient, le cas échéant, en vertu des articles 7 et 8 de la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne<sup>6</sup>.

## II. EXAMEN DE LA DEMANDE

### a. Principes de légalité et de prévisibilité

5. En plus de devoir être nécessaire et proportionnée, toute norme régissant le traitement de données à caractère personnel (et constituant par nature une ingérence dans le droit à la protection des données à caractère personnel) doit répondre aux exigences de prévisibilité et de précision afin que les personnes concernées au sujet desquelles des données sont traitées aient une vision claire du traitement de leurs données. En application de l'article 6.3 du RGPD, lu en combinaison avec les articles 22 de la Constitution et 8 de la CEDH, une telle norme légale doit décrire les éléments essentiels du traitement allant de pair avec l'ingérence de l'autorité publique. Il s'agit ici au minimum des éléments suivants :

- la (des) finalité(s) précise(s) et concrète(s) des traitements de données et
- la désignation du responsable du traitement.

Si les traitements de données à caractère personnel allant de pair avec l'ingérence de l'autorité publique ne représentent pas une ingérence importante dans les droits et libertés des personnes concernées les autres éléments essentiels (complémentaires) du traitement peuvent être décrits dans des mesures d'exécution, plus particulièrement:

- les (catégories de) données à caractère personnel traitées qui sont pertinentes et non excessives;
- les catégories de personnes concernées dont les données seront traitées;
- les (catégories de) destinataires des données à caractère personnel (ainsi que les conditions dans lesquelles ils reçoivent les données et les motifs y afférents);
- le délai de conservation maximal des données à caractère personnel enregistrées.

6. En l'occurrence, il y a lieu de distinguer, d'une part, la collecte et le traitement des données de opérateurs en vue de l'examen, de l'octroi et du renouvellement des licences pour cyclopartage en flotte libre et, d'autre part, la transmission de certaines données des utilisateurs (dont les données de localisation de retraits et de dépôts des véhicules de cyclopartage<sup>7</sup> et celles relatives

<sup>6</sup> Voir dans ce cadre par exemple la CJUE, 9 novembre 2010, C-92/09 et C-93/09 (Volker und Markus Schecke GbR et Hartmut Eifert contre Land Hessen).

<sup>7</sup> Comme indiqué dans les avis n° 06/2020 (point 13) et 04/2021 (point 13): « aux termes de l'article 4.1 du RGPD, la géolocalisation d'un véhicule en cyclopartage peut, dans certaines circonstances, être une donnée à caractère personnel, si cette donnée se rapporte à une personne physique identifiée ou identifiable. L'Autorité rappelle que la notion de " personne physique identifiable" est définie à l'article 4.1 du RGPD comme "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". Ainsi s'il est possible d'établir un lien, fût-ce indirect, entre une

aux trajets) au Service public de Wallonie Mobilité et Infrastructures (ci-après le « SPW Mobilité et Infrastructures ») et aux communes. Les premiers traitements de données n'engendrent pas, en principe, d'ingérence importante dans les droits et libertés des personnes concernées, de sorte qu'il suffit que les finalités et, si possible, le responsable du traitement soient définis dans une norme légale formelle.

7. En revanche, tel n'est pas le cas du deuxième type de traitements de données dans la mesure où les données de localisation et relatives aux trajets des utilisateurs présentent un caractère très privé et peuvent donc être des données sensibles : il est en effet possible de déduire de ces données beaucoup d'informations liées aux activités que la personne concernée exerce ou à ses habitudes (trajets domicile-travail, pratiques d'activités sportives, religieuses, culturelles, politiques, etc.) ou aux endroits qu'elle fréquente (hôpital, bar, lieux de prière, etc.) et même aux personnes qu'elle rencontre (adresses privées)<sup>8</sup>. L'Autorité en profite déjà pour souligner que dans la pratique, il est extrêmement difficile d'anonymiser ou même de pseudonymiser les données de localisation et relatives aux trajets (ce qui est un élément de nature à justifier de traiter uniquement des données agrégées par « small cells », par exemple des matrices de mobilité). Il s'ensuit que pour ce deuxième type de traitement de données à caractère personnel, les éléments essentiels complémentaires doivent également être définis dans une norme légale formelle.

#### **b. Délivrance de la licence pour cyclopartage en flotte libre**

8. L'article 2 du projet prévoit que la demande de licence est introduite au moyen d'un formulaire en ligne accessible sur le portail de la Mobilité en Wallonie et précise les documents, les informations et les données que la demande de licence doit contenir.
9. Les finalités poursuivies par les traitements de données résultant de l'introduction d'une demande de licence pour cyclopartage en flotte libre sont définies à l'article 2 du décret et ressortent également clairement du projet ainsi que de son économie : il s'agit d'examiner, d'octroyer et de procéder au renouvellement des licences pour cyclopartage en flotte libre. Ces finalités sont déterminées, explicites et légitimes, conformément à l'article 5.1.b) du RGPD.

---

*personne physique et la géolocalisation d'un véhicule en cyclopartage, cette donnée de géolocalisation constitue une donnée à caractère personnel au sens du RGPD. »*

<sup>8</sup> Voir aussi à cet égard les observations que l'Autorité a formulées notamment dans l'avis n° 186/2021 du 8 octobre 2021 portant sur un avant-projet d'ordonnance établissant une taxe de lutte contre la congestion du trafic automobile, point 50 ; dans l'avis n° 247/2022 du 9 novembre 2022 portant sur un avant-projet d'ordonnance instituant un cadre en matière de planification, de mise en œuvre et de suivi de la politique de mobilité et de sécurité routière, point 67, et dans l'avis n° 02/2023 du 20 janvier 2023 concernant un projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale portant exécution de l'ordonnance du 29 novembre 2018 relative à l'utilisation de modes de transport partagés en flotte libre alternatifs à l'automobile, point 9.

10. En termes de données à caractère personnel, sont collectées, en vertu de l'article 2, §2 du projet, les données d'identification de l'opérateur ; les coordonnées de contact de l'opérateur, en ce qui concerne la gestion de la demande de licence et le numéro de téléphone et le courriel du point de contact de l'opérateur joignable en permanence.
11. Ces données paraissent adéquates, pertinentes et limitées à ce qui est nécessaire au regard des finalités visées, conformément à l'article 5.1.c) du RGPD (principe de « minimisation des données »)<sup>9</sup>. L'Autorité souligne qu'il n'est pas nécessaire de transmettre des données à caractère personnel pour s'assurer de pouvoir contacter l'opérateur pour gérer la demande de licence ou le joindre en permanence. En effet, des adresses email fonctionnelles ou de contact générique (telles que [pointdecontact@opérateur.be](mailto:pointdecontact@opérateur.be)) ou des données de contacts téléphoniques génériques peuvent être créées pour remplir pleinement cette finalité<sup>10</sup>.

### **c. Transmission de données au SPW Mobilité et Infrastructures et aux communes**

12. En vertu de l'article 13 du projet, l'opérateur fournit gratuitement au SPW Mobilité et Infrastructures et aux communes dans lesquelles il opère, par type de véhicule de cyclopartage, notamment, les informations anonymisées et agrégées suivantes, au rythme et au format définis par le Ministre :
- Sous la forme de tableau matrice origine-destination et sous forme cartographique, les trajets empruntés par ses véhicules de cyclopartage utilisés ;
  - Le classement, en volume, des lieux de retraits et de dépôts de ses véhicules de cyclopartage ;
  - Le nombre cumulé par zone d'exploitation et par commune, sur base horaire, journalière, hebdomadaire et mensuelle :
    - a) D'utilisateurs, répartis par genre et tranches d'âge ;
    - b) De trajets parcourus en ce compris leur distance cumulée.
  - Le nombre total d'utilisateurs par période définie par le Ministre, détaillé en nouveaux utilisateurs et en utilisateurs actifs sur la période définie par le Ministre.

---

<sup>9</sup> L'Autorité relève à cet égard qu'une des conditions générales d'obtention d'une licence pour cyclopartage en flotte libre porte sur la mise en place d'un point de contact réactif entre l'opérateur et la commune (article 3, §1<sup>er</sup>, n) du décret) et qu'en vertu de l'article 2, §2 du projet, la demande de licence pour cyclopartage doit contenir « *la manière par laquelle toute personne peut signaler à l'opérateur un véhicule de cyclopartage dont le stationnement ne respecte pas les règles du Code de la route ou les règles établies par l'autorité régionale ou communale* ».

<sup>10</sup> Voir en ce sens l'avis n° 163/2022 du 19 juillet 2022 portant sur avant-projet de décret relatif à la prévention des risques et à la gestion de crise en Région wallonne et un avant-projet d'arrêté du gouvernement relatif à la prévention des risques et à la gestion de crise en Région wallonne, point 18.

13. En vertu de l'article 25 du décret, la finalité de la transmission au SPW Mobilité et Infrastructures et aux communes des données à caractère personnel concernant l'usage des véhicules de cyclopartage en flotte libre *« consiste à permettre aux autorités publiques, régionales comme communales, d'adapter leur politique de manière cohérente »*.
14. Dans le cadre d'informations complémentaires, le délégué du ministre a précisé que le but est *« de dresser un bilan chiffré de l'utilisation du cyclopartage en Wallonie qui permettra d'alimenter la Région en terme d'évolution de la régulation et les communes en termes de conditions d'exploitation »*.
15. L'Autorité rappelle que les finalités d'un traitement de données à caractère personnel étant un élément essentiel, elles doivent être définies de manière claire, précise et exhaustive dans une norme légale formelle, et peuvent, le cas échéant, être précisées dans une norme réglementaire, pour autant qu'elles soient conformes aux finalités déterminées par la norme légale formelle. En l'espèce, afin de renforcer la prévisibilité du traitement en cause (qui engendre une ingérence importante dans les droits et libertés des personnes concernées), l'Autorité suggère de préciser la finalité poursuivie dans le projet. Une telle approche se justifie d'autant plus que la transmission de données relatives au genre et à la tranche d'âge des utilisateurs implique, *de facto*, que les opérateurs collectent ces données auprès desdits utilisateurs, ce qui ne paraît pas vraiment nécessaire dans le cadre de la prestation de services concernée.
16. L'article 5.1.c) du RGPD exige que seules les données pertinentes, adéquates et limitées à ce qui est nécessaire pour atteindre la finalité visée peuvent être traitées.
17. D'emblée, l'Autorité souhaite saluer la démarche de l'auteur du projet d'avoir défini de manière claire les données agrégées et anonymisées qui seront transmises au SPW Mobilité et Infrastructures et aux communes.
18. Interrogé quant au caractère nécessaire et pertinent de la transmission des données relatives aux trajets des véhicules de cyclopartage, le délégué du ministre a répondu qu'il s'agit *« de comprendre de manière analytique l'utilisation de ce type de solution de mobilité afin de pouvoir adapter les plans/stratégies de mobilité en termes d'infrastructure et service »*. L'Autorité en prend acte et recommande d'indiquer dans la Note au Gouvernement la justification du caractère nécessaire du traitement de ces données.
19. De plus, le principe de minimisation des données impose d'utiliser des données anonymisées lorsque les finalités du traitement peuvent être atteintes à l'aide de telles données.

20. En l'occurrence, l'Autorité comprend que les données listées à l'article 13 du projet seront traitées de manière agrégée ou anonymisée<sup>11</sup>. Si les données relatives au genre et à la tranche d'âge des utilisateurs peuvent être anonymisées, l'Autorité rappelle toutefois que dans la pratique, il est particulièrement difficile d'anonymiser ou même de pseudonymiser des données de localisation et relatives aux trajets. Il est dès lors recommandé de traiter ces données de manière agrégée par « small cells » (géographique ou groupes de personnes). Aussi, transmettre les données relatives aux trajets empruntés par les véhicules de cyclopartage sous la forme de tableau matrice origine-destination, ainsi que cela est prévu par l'article 13, 2<sup>o</sup> du projet, est conforme à cette approche.
21. Il y a dès lors lieu d'adapter l'article 13 du projet afin que les données à caractère personnel qui ne peuvent pas être anonymisées soient désignées comme étant des données agrégées.
22. Au titre des mesures techniques à mettre en place en vue d'assurer la minimisation dans ce contexte, l'Autorité attire l'attention de l'auteur du projet sur le concept de « **differential privacy** »<sup>12</sup> et sur celui de « small count suppression »<sup>13</sup>.
23. L'Autorité estime par ailleurs que la Note au Gouvernement devrait contenir des informations quant aux stratégies d'anonymisation/d'agrégation susceptibles d'être envisagées (le cas échéant, l'auteur du projet gagnerait à se positionner à cet égard, afin de guider le(s) responsable(s) du traitement). En effet, la transparence quant à la stratégie retenue ainsi qu'une analyse des risques liés à la réidentification constituent des éléments qui contribuent à une approche réfléchie du processus d'anonymisation/d'agrégation.
24. Par ailleurs, en conférant au Ministre le soin de définir la « période » reprenant le nombre total d'utilisateurs (détaillé en nouveaux utilisateurs et en utilisateurs actifs), l'article 13 du projet prévoit une sous-délégation interdite. En effet, le pouvoir exécutif ne peut être habilité qu'en vue de l'exécution de mesures dont les éléments essentiels ont été fixés préalablement par le

---

<sup>11</sup> L'Autorité attire l'attention sur le fait que l'agrégation (à savoir, par exemple, l'information reprenant le nombre de personnes ayant voyagé de Liège à Bruxelles à une date spécifique ou le nombre de femmes qui vivent dans une commune spécifique) n'est pas nécessairement synonyme d'anonymisation. Il s'agit de l'une des techniques les plus utilisées pour permettre d'atteindre le standard élevé requis par l'anonymisation, mais dans certains cas, l'agrégation ne permettra pas d'atteindre ce standard. Tel sera pas exemple le cas lorsque les données portent sur un nombre restreint d'individus.

<sup>12</sup> Voir notamment à ce propos : sur le plan général, les explications fournies par le U.S. Census Bureau, <https://www.census.gov/programs-surveys/decennial-census/decade/2020/planning-management/process/disclosure-avoidance/differential-privacy.html>, plus en profondeur, C. DWORK, A. ROTH, « The Algorithmic Foundations of Differential Privacy », Theoretical Computer Science, Vol. 9, Nos. 3–4 (2014) 211–407, disponible sur <https://www.cis.upenn.edu/~aaroht/Papers/privacybook.pdf> ; <https://opendp.org/> ; <https://www.smals.be/fr/content/differential-privacy>; dernièrement consulté le 10/11/2022.

<sup>13</sup> Il s'agit d'une technique pour limiter les risques pour les personnes concernées en retirant les « small counts » (thresholding). Par exemple, en définissant qu'une « small cell » ne doit pas comporter moins de 15 utilisateurs de véhicules de cyclopartage, sinon celle-ci est supprimée, par exemple en la remplaçant par N/A.

législateur<sup>14</sup>. Il ne peut dès lors être question de sous déléguer au Ministre la définition de modalités de traitements de données qui doit être reprise dans le projet. De plus, l'Autorité se demande pour quelle raison la période reprenant les trajets empruntés par les véhicules de cyclopartage utilisés (art. 13, 2°) ainsi que le classement en volume, des lieux de retraits et de dépôts desdits véhicules (art. 13, 3°) n'est pas déterminée dans le projet, à l'instar de ce qui est prévu pour le nombre cumulé d'utilisateurs et de trajets parcourus (art. 13, 4° : sur base horaire, journalière, hebdomadaire et mensuelle). L'Autorité considère à cet égard que la période minimale doit être une base horaire. Il convient dès lors d'adapter l'article 13, 2°, 3° et 7° du projet afin de préciser la/les période(s) sur laquelle/lesquelles les données sont collectées.

#### **d. Responsable(s) du traitement**

25. En ce qui concerne la désignation du responsable du traitement, l'Autorité constate que l'article 26 du décret prévoit que « *les responsables du traitement des données personnelles sont les opérateurs d'un service de cyclopartage en flotte libre, la Région wallonne et les communes* ».
26. Si la détermination par une norme légale formelle du ou des responsable(s) du traitement participe également à la prévisibilité de la loi et à l'effectivité des droits des personnes concernées consacrés par le RGPD, l'Autorité rappelle que la désignation du/des responsable(s) du traitement doit être adéquate au regard des circonstances factuelles<sup>15</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. Par conséquent, il est indiqué de préciser dans le décret quelle entité est responsable de quel(s) traitements de données à caractère personnel, afin de permettre aux personnes concernées de savoir auprès de qui elles peuvent exercer leurs droits.

---

<sup>14</sup> Voir 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'Etat n° 63.202/2 du 26 avril 2018, point 2.2.

<sup>15</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 1.0, adopted on 02 september 2020, p 10 et s ([https://edpb.europa.eu/our-work-tools/public-consultations-art-704/2020/guidelines-072020-concepts-controller-and-processor\\_en](https://edpb.europa.eu/our-work-tools/public-consultations-art-704/2020/guidelines-072020-concepts-controller-and-processor_en)) et Autorité de protection des données, *Le point sur les notions de responsable de traitement/sous-traitant au regard du 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/publications/notions-de-responsable-de-traitement-sous-traitant-au-regard-du-reglement-eu-2016-679.pdf>.



### e. Délai de conservation

27. En ce qui concerne le **délai de conservation**, l'article 28 du décret prévoit que « *le délai de conservation des données est fixé à cinq ans* », sans distinguer les données visées ni les finalités poursuivies ni préciser le point de départ de ce délai.
28. Ce délai est donc applicable tant aux données collectées dans le cadre des demandes de licence pour cyclopartage en flotte libre qu'aux données transmises au SPW Mobilité et Infrastructure et aux communes en vertu de l'article 13.
29. Or, à la lumière de l'article 6.3 du RGPD, il convient que le décret détermine 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, et en indiquant le point de départ du délai de cinq ans.

### PAR CES MOTIFS,

#### L'Autorité estime que :

- Il y a lieu de préciser à l'article 13 du projet la finalité poursuivie par la transmission des données au SPW Mobilité et Infrastructures et aux communes (point 15) ;
- Il convient d'indiquer dans la Note au Gouvernement la justification du caractère nécessaire du traitement des données relatives aux trajets (point 16) ;
- La Note au Gouvernement devrait contenir des informations quant aux stratégies d'anonymisation susceptibles d'être envisagées (point 20) ;
- Il est recommandé de traiter les données de localisation et relatives aux trajets de manière agrégée par « small cells » (géographique ou groupe de personnes) (point 20) ;
- Il convient d'adapter l'article 13 du projet afin que les données à caractère personnel qui ne peuvent pas être anonymisées soient désignées comme étant des données agrégées (point 21) ;
- adapter l'article 13 du projet conformément aux observations formulées au point 24 ;

#### L'Autorité attire l'attention de l'auteur du projet sur les points suivants :

- il convient de préciser dans le décret quelle entité est responsable de quel(s) traitements de données à caractère personnel (point 26) ;
- il convient de déterminer 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, et en indiquant le point de départ du délai de cinq ans (point 29).

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