



Autorité de protection des données
Gegevensbeschermingsautoriteit

Avis n° 90/2025 du 26 septembre 2025

Objet : Avis concernant un avant-projet de loi *modifiant la loi du 17 août 2013 portant création du cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents et modifiant la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière, et modifiant la loi du 2 octobre 2017 réglementant la sécurité privée et particulière* (CO-A-2025-136)

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

Traduction

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 Monsieur Jean-Luc Crucke, Ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable (ci-après le "demandeur"), reçue le 22 août 2025 ;

Le Service d'Autorisation et d'Avis de l'Autorité de protection des données (ci-après "l'Autorité") émet l'avis suivant le 26 septembre 2025 :

I. Objet et contexte de la demande d'avis

1. Le 22 août 2025, le demandeur a sollicité l'avis de l'Autorité concernant les articles 5, 2°, 8, 9, 11, 14 et 15 de l'avant-projet de loi *modifiant la loi du 17 août 2013 portant création du cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents et modifiant la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière, et modifiant la loi du 2 octobre 2017 réglementant la sécurité privée et particulière* (ci-après le "projet").
2. Le projet s'inscrit dans le cadre de la réglementation en matière de systèmes de transport intelligents telle qu'établie dans la (nouvelle) Directive (UE) 2023/2661 du Parlement européen et du Conseil du 22 novembre 2023 *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*¹ (ci-après "la directive STI"), et les règlements délégués adoptés par la Commission européenne.
3. Les principales modifications apportées par la Directive 2023/2661 au cadre réglementaire existant peuvent se résumer 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 fiables². Les services STI-C s'appuient sur une architecture ouverte dans laquelle les stations STI-C peuvent établir des communications "pair à pair" (P2P ou peer-to-peer) ou "plusieurs à plusieurs" ('Many-to-many') ;
 - 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 national³) ;

¹ Il s'agit de la première directive en matière de systèmes de transport intelligents qui a donc été modifiée par la Directive 2023/2661.

² Ces STI-C utilisent des technologies qui permettent aux véhicules routiers de communiquer entre eux et avec l'infrastructure routière, y compris (par exemple) les panneaux de signalisation.

³ 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 Directive STI, tel que modifié par l'article premier, 6) de la Directive (UE) 2023/2661.

- f. l'introduction du concept de "service numérique de mobilité multimodale"⁴.
4. Dans un souci d'exhaustivité, l'Autorité rappelle que la loi du 17 août 2013 *portant création du cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents et modifiant la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière* (ci-après "la loi-cadre STI") prévoyait la transposition de la Directive 2010/40/UE susmentionnée.
 5. La loi-cadre STI exécutait également la réglementation européenne en matière d' 'eCall' ("*emergency Call*"), à savoir : le service d'appel d'urgence depuis les véhicules, cité à l'article 3 de la Directive STI. À l'époque, il était fait référence à la loi du 13 juin 2005 *relative aux communications électroniques* (ci-après "la loi du 13 juin 2005") et à la loi du 10 avril 1990 *réglementant la sécurité privée et particulière*. Cette dernière loi a à présent été abrogée et remplacée par la loi du 2 octobre 2017 *réglementant la sécurité privée et particulière* (ci-après "la loi du 2 octobre 2017"). Il convient dès lors de modifier l'intitulé de la loi-cadre STI en supprimant la référence à la loi du 10 avril 1990.
 6. Le projet prévoit donc la transposition de la Directive STI et adapte également les articles relatifs à l'eCall, conformément à la loi du 13 juin 2005, modifiée notamment à l'occasion de la transposition de la Directive (UE) 2018/1972 *établissant le code des communications électroniques européen* et de la loi du 2 octobre 2017, ainsi que du Règlement délégué (UE) n° 305/2013 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* et du Règlement (UE) 2015/758 *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*, tous deux récemment modifiés en 2024.
 7. L'Autorité s'est déjà prononcée sur la transposition de la Directive STI par la Région de Bruxelles-Capitale dans l'avis n° 74/2025⁵.

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

⁴ 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.

⁵ Consultable via le lien suivant : <https://www.autoriteprotectiondonnees.be/publications/avis-n0-74-2025.pdf>.

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 proportionné 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 définir les éléments essentiels du traitement allant de pair avec l'ingérence de l'autorité publique. Il s'agit à cet égard des éléments suivants⁶ :

- 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 la directive et les règlements susmentionnés, ce qui limite donc quelque peu la marge de manœuvre du législateur, l'Autorité souligne - de manière générale - les risques inhérents à la mise en œuvre et au déploiement à grande échelle de services STI(-C) au regard 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 réutiliser ultérieurement les données collectées pour des finalités différentes, incompatibles, est également particulièrement pertinent.

11. Tout traitement de 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*

⁶ 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.

communications électroniques, en prêtant 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 de réidentification 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, des 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 vise tout d'abord à prévoir la transposition de la Directive STI, il est nécessaire de prendre en compte les finalités de cette dernière.
17. La Directive STI 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 des procédures pour la fourniture d'informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière, la mise à disposition harmonisée d'un service d'appel d'urgence (eCall), la mise à disposition de services d'informations et de réservation 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 de données à caractère personnel, l'article 10 de la Directive STI 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 la 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 par l'article 11 du projet qui remplace l'article 7 de la loi-cadre STI.
20. En la matière, il convient de tenir compte du fait que la Directive STI (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 travail⁷ relatif aux STI ainsi

⁷ Voir l'article 4*bis* de la Directive STI : "*Le programme de travail comporte au moins les éléments suivants :*

- *des objectifs et des dates de mise en œuvre pour chaque année, indiquant les tâches pour lesquelles des spécifications sont élaborées, conformément à l'article 6 ;*

- *les types de données que la Commission envisage d'ajouter à l'annexe III ou de supprimer de celle-ci par voie des actes délégués visés à l'article 7, paragraphe 1*bis* ;*

que les spécifications⁸ relatives à l'utilisation opérationnelle des STI pour les actions prioritaires. En outre, conformément à l'article 8 de la Directive STI, 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 STI, 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. À cet égard, l'Autorité prend toutefois acte de l'article 6 du projet qui modifie l'article 4 de la loi-cadre STI afin de reprendre certains principes et certaines conditions auxquel(le)s "[l]'application des spécifications adoptées par la Commission ainsi que le choix et le déploiement des applications et services STI" doivent répondre. Ainsi, ces mesures doivent être efficaces, avoir un rapport coût-efficacité satisfaisant et être proportionnées, elles doivent favoriser la continuité des services, réaliser l'interopérabilité, respecter la compatibilité ascendante⁹, respecter les particularités des infrastructures et des réseaux nationaux existants, promouvoir l'égalité d'accès (aux services), favoriser la maturité¹⁰, apporter la qualité de la datation et du positionnement,

- les travaux préparatoires que doit réaliser la Commission en coopération avec les parties prenantes et les États membres conformément à l'article 7, paragraphe 1."

⁸ Voir l'article 6, paragraphe 4 de la Directive STI qui prévoit ce qui suit : "Le cas échéant, et en fonction du domaine dont relève la spécification, celle-ci comporte un ou plusieurs des types de dispositions suivants :

- des dispositions fonctionnelles qui décrivent les rôles des différentes parties prenantes et le flux d'information entre elles ;
- des dispositions techniques qui fournissent les moyens techniques permettant de satisfaire aux dispositions fonctionnelles ;
- des dispositions organisationnelles qui décrivent les obligations des différentes parties prenantes en termes de procédures ;
- des dispositions relatives aux services qui décrivent les différents niveaux de services et leur contenu pour les applications et services STI."

⁹ "elles permettent d'assurer, lorsque cela est justifié, que les systèmes STI ont la capacité d'interagir avec les systèmes existants dont ils partagent la finalité, sans entraver le développement de nouvelles technologies et tout en soutenant, le cas échéant, la complémentarité avec les nouvelles technologies ou la transition vers de nouvelles technologies ;".

¹⁰ "elles font la démonstration, après une évaluation des risques appropriée, de la solidité des STI innovants grâce à un niveau suffisant de développement technique et d'exploitation opérationnelle ;".

faciliter l'intermodalité, respecter la cohérence¹¹ et garantir la transparence et la confiance. En outre, des dispositions sont également ajoutées, ayant trait aux différentes coopérations – tant nationales qu'européennes – qui seront, le cas échéant, nécessaires dans le cadre des aspects opérationnels et du déploiement de services et d'applications STI et de la mise à disposition de données.

23. Enfin, concernant la délégation au Roi définie dans le projet d'article 6, alinéa 2 de la loi-cadre STI (remplacé par l'article 8 du projet), l'Autorité estime qu'à la lumière du principe de légalité formelle et compte tenu de l'ingérence importante dans les droits et libertés des personnes concernées que l'application de certains services ou de certaines applications STI peut représenter¹², cette délégation peut uniquement concerner l'exécution de modalités techniques ou organisationnelles des actions prioritaires, et que lorsque la mise en œuvre de ces actions requiert un traitement de données à caractère personnel, il n'est pas possible d'en définir les éléments essentiels dans un arrêté d'exécution. L'article en question doit dès lors être modifié en conséquence.

II.3 Responsable du traitement

24. 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.
25. Compte tenu à nouveau du fait que tant la Directive STI que le projet contiennent uniquement des dispositions-cadres pour le développement et le déploiement de services et d'applications STI(-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

¹¹ "elles tiennent compte de la réglementation, des politiques et des activités qui existent au niveau de l'Union et qui sont pertinentes pour ce qui est des STI, particulièrement dans le domaine de la normalisation et, en ce qui concerne les spécifications, du principe de neutralité technologique tel que visé à l'article 7, 3°, de la loi du 13 juin 2005 (...) ;".

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

s'effectuer dans la réglementation définissant les modalités de certains STI¹³. En la matière, on peut penser aux parties intéressées visées dans la Directive STI, comme des prestataires de services STI publics ou privés, des organes de contrôle, des opérateurs de transport et des exploitants d'installations, des constructeurs automobiles, ... Dans ce contexte, l'Autorité accueille favorablement le fait que l'obligation pour les différents acteurs de coopérer dans le cadre de la mise en œuvre et du déploiement de services et d'applications STI soit explicitement formulée dans le projet d'article 4, troisième à cinquième alinéas de la loi-cadre STI (insérés par l'article 6 du projet).

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 d'établir qui détermine effectivement les 'finalités et les moyens' du traitement ;
- les éléments susmentionnés impliquent qu'il s'agira probablement d'une responsabilité conjointe 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

¹³ Par exemple, en ce qui concerne eCall, la centrale d'alarme (également appelée '*PSAP – Public Safety Answering Point*') intervient en tant que responsable du traitement. Voir le Règlement délégué (UE) n° 205/2013 et le Règlement (UE) 2015/758 ainsi que les lois du 13 juin 2005 et du 2 octobre 2017.

lesquelles par exemple le profilage (commercial) par des acteurs privés et des finalités non ciblées de contrôle et d'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 STI (inséré par l'article premier, 1) de la Directive (UE) 2023/2661) 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 spécifications¹⁴ (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 STI au moment spécifié dans la directive¹⁵ ¹⁶. 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).

¹⁴ Ainsi, actuellement (outre les règlements n° 305/2013 et 2015/758 déjà mentionnés concernant eCall), les règlements délégués suivants sont d'application :

- le Règlement délégué (UE) n° 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* ;
- le Règlement délégué (UE) n° 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* ;
- le 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* ;
- le 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* ;
- le 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*.

¹⁵ Ou, si la directive n'a pas déterminé de moment, le moment tel que précisé dans les règlements délégués de la Commission.

¹⁶ Voir l'article 6*bis* de la Directive STI (inséré par l'article premier, 7) de la Directive (UE) 2023/2661) et le projet d'article 6/1 de la loi-cadre STI (inséré par l'article 9 du projet).

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 bel et bien 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 pseudonymisation s'avère également souvent insuffisante**^{17 18}. 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 individuels 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-jacents¹⁹. 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 obtenir les données visées à l'annexe III de la Directive STI 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 traitées²⁰.

¹⁷ 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>.

¹⁸ 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>.

¹⁹ Telles que, par exemple, des protocoles de cryptage forts, un contrôle de l'accès robuste, des délais de conservation stricts et des audits périodiques.

²⁰ 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.

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.

II.6 Disponibilité des données / communication à des tiers

33. La Directive (UE) 2023/2661 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 STI (ou dans une autre réglementation européenne)²¹.
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 circulation 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 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.

²¹ Voir l'article 6*bis* de la Directive STI, inséré par l'article premier, 7) de la Directive (UE) 2023/2661 et transposé par le projet d'article 6/1 de la loi-cadre STI, inséré par l'article 9 du projet.

PAR CES MOTIFS

l'Autorité,

vu le fait qu'en transposant la Directive STI, 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 ;

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

- spécifier explicitement que la délégation au Roi peut uniquement concerner l'exécution de modalités techniques ou organisationnelles des actions prioritaires (point 23) ;
- prévoir explicitement que si le déploiement ou l'utilisation de STI(-C) requiert un traitement de 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