

AVIS N° 05 / 2006 du 1 mars 2006

N. Réf. : SA2 / A / 2006 / 002

OBJET : Projet de loi concernant GSM-R.

La Commission de la protection de la vie privée ;

Vu la loi du 8 décembre 1992 *relative à la protection de la vie privée à l'égard des traitements de données à caractère personnel* (la 'LVP'), en particulier l'article 29 ;

Vu la demande d'avis du 5 janvier 2006 émanant du Secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques ;

Vu le rapport de Monsieur Trogh ;

Emet, le 1 mars 2006, l'avis suivant :

A. INTRODUCTION

1. Le 5 janvier 2006, le Secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques a demandé à la Commission d'émettre un avis sur le projet de loi concernant GSM-R (ci-après 'le projet de loi').

B. LEGISLATION APPLICABLE

2. Dans un premier temps, la loi du 13 juin 2005 *relative aux communications électroniques* est d'application, à condition toutefois que certains articles de cette loi ne soient pas applicables au projet de loi. On peut également faire référence à la loi du 21 mars 1991 *portant réforme de certaines entreprises publiques économiques*, à l'arrêté royal du 12 mars 2003 *relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire* et à l'arrêté royal du 17 novembre 2003 *portant exécution des chapitres III, V, et VI de l'arrêté royal du 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire*.
3. Etant donné qu'il s'agit d'un traitement de données à caractère personnel, la LVP est d'application.

C. EXAMEN DE LA DEMANDE D'AVIS

C.1. Le GSM-R

4. *Le projet de loi vise à établir un statut juridique pour le GSM-R (voir infra, point 5). Il a été choisi par la Commission européenne comme la norme de radiotélécommunication en matière de support du système contrôle-commande et signalisation, dans le cadre de l'interopérabilité et de l'interconnexion des systèmes ferroviaires transeuropéens. Le GSM-R répond aux besoins de l'exploitation ferroviaire en améliorant l'efficacité de la régulation du trafic, la sécurité et l'interopérabilité entre les différents réseaux ferroviaires. L'opérateur GSM-R n'offrira ses services qu'à la communauté ferroviaire.*¹
5. *'Le GSM for Railways (GSM-R) est un standard international pour le réseau radio numérique pan-européen. Ce standard répond aux spécifications du projet EIRENE (European Integrated Railway Radio Enhanced Network) éditées par l'UIC (Union Internationale des Chemins de fer), normalisées par l'ETSI (European Telecommunication Standard Institute) et validées par le consortium MORANE (MOBILE RADIO for railway Networks in Europe). La normalisation de la radio numérique pour les chemins de fer européens a pour but de rendre interopérables les réseaux ferroviaires, conformément aux directives européennes 96/48/CE et 2001/16/CE.*

A l'instar de 32 autres réseaux ferroviaires européens, la SNCB a signé le protocole d'accord EIRENE du 19 juin 1997 et s'est engagée dans le déploiement d'un réseau radio numérique. Elle répond ainsi aux besoins en communication mobile dans des domaines tels que le contrôle et la sécurité du trafic des trains ainsi que la sécurité du personnel lié aux services des trains ou effectuant des travaux d'infrastructure.

Le GSM-R offre des fonctionnalités avancées et sécuritaires pour les communications mobiles destinées aussi bien au service intérieur qu'international. Il remplacera la plupart des réseaux radio analogiques actuels, notamment le système radio sol-train qui relie les

¹ Du communiqué de presse du Conseil des Ministres 'Statut juridique pour le GSM-R' du 23 décembre 2005.

conducteurs de trains aux dispatchers et qui s'étendent actuellement sur 63% des lignes ferroviaires.

Le GSM-R sera déployé sur l'ensemble du réseau ferroviaire (\pm 3.000 km), dans les gares, les ateliers de maintenance et quelques bâtiments administratifs principaux. Il constituera la partie mobile du réseau de télécommunication de la SNCB dans lequel il doit s'intégrer. Le GSM-R est destiné à un usage strictement interne à la SNCB et ne fournira aucun service commercial.

Le réseau radio numérique GSM-R constitue un système de transmission continu hautement disponible et fiable.

Il supportera les services de voix et de données et fournira le support radio pour le système de signalisation européen ERTMS (European Rail Traffic Management System) / ETCS (European Train Control System), principalement et en premier lieu sur les Lignes à Grande Vitesse. De plus, les services GPRS (General Packet Radio Service) pour les applications télématiques ainsi que SMS (Short Message Service) et télécopie seront également disponibles sur tout le réseau.²

6. Fonctions et caractéristiques :

- *Support pour la transmission de la voix et des données.*
- *Support pour le système de signalisation européen ERTMS / ETCS niveaux 2 et 3.*
- *Système conçu pour des vitesses allant jusqu'à 500 km/h.*
- *Les services GPRS, VMS et SMS sont disponibles.*
- *Fonctions avancées :*
 - *Service d'appels vocaux radiodiffusés permettant d'envoyer des messages vers certains groupes d'utilisateurs (par exemple, du régulateur vers les conducteurs de trains se trouvant dans une même zone).*
 - *Service d'appels vocaux de groupe fermé permettant d'effectuer des appels entre utilisateurs d'un même groupe (par exemple, entre les conducteurs de trains se trouvant dans une zone définie).*
 - *Précédence et préemption multi-niveau améliorées permettant d'effectuer des appels prioritaires (par exemple, les appels d'urgence) vis-à-vis d'autres appels en cours.*
 - *La numérotation fonctionnelle permettant de joindre une personne en composant le code correspondant à la fonction qu'elle occupe à un moment donné plutôt que son numéro d'abonné.*
 - *L'adressage dépendant de l'emplacement permettant d'acheminer automatiquement les appels des trains vers certaines fonctions au sol basées sur l'emplacement du train (par exemple, appel d'un train vers le régulateur desservant la zone dans laquelle le train se trouve).³*

C.2. Discussion générale

a) Données à caractère personnel

² Voir les informations sur le site Web : http://www.b-rail.be/gsmr/F/gsmr_origine.htm

³ Voir les informations sur le site Web : http://www.b-rail.be/gsmr/F/gsmr_fnk.htm

7. Conformément à l'article 1, § 1 de la LVP, une donnée à caractère personnel est « *toute information concernant une personne physique identifiée ou identifiable. Est réputée identifiable une personne qui peut être identifiée, directement ou indirectement, notamment par référence à un numéro d'identification ou à un ou plusieurs éléments spécifiques, propres à son identité physique, physiologique, psychique, économique, culturelle ou sociale* ».

Dans ce cas, les données qui sont envoyées via le réseau GSM-R et/ou les communications qui sont enregistrées dans des fichiers de données de l'opérateur GSM-R, de son mandataire ainsi que des entreprises ferroviaires, doivent être considérées comme des données à caractère personnel⁴, étant donné qu'elles peuvent être reliées à une personne physique – bien que parfois indirectement.

b) Responsable du traitement

8. Il faut déterminer qui peut être considéré comme responsable du traitement au sens de l'article 1, § 4 de la LVP et ceci pour les données de communication transmises via le réseau GSM-R, ainsi que pour les conversations téléphoniques qui sont enregistrées dans des fichiers de données.

En ce qui concerne les données de communication envoyées via le réseau GSM-R, l'opérateur GSM-R doit être considéré comme responsable du traitement, comme précisé à l'article 3 du projet de loi : « *L'opérateur GSM-R mettra en place et exploitera un réseau GSM-R ...* ».

En ce qui concerne les banques de données, dans lesquelles seront reprises et traitées, conformément à l'article 17 du projet de loi, les communications et les données relatives aux priorités 0, 1, 2 et 3 de l'eMLPP, il s'agit, selon le cas, de l'opérateur GSM-R ou de son mandataire, ainsi que des entreprises ferroviaires (cf. infra, point 15).

c) Caractère juridique du réseau GSM-R

9. L'exposé des motifs du projet de loi stipule au titre 'Généralités' aux pages 3, 4 et 5 ce qui suit : « *Le GSM-R est un réseau public de communications électroniques. [...] Par contre, sur base de la description fonctionnelle décrite dans le document de l'UIT 'UIT Project Eirene : Functional Requirements Specifications', il y a lieu de penser qu'il faille attribuer à ce réseau un statut juridique particulier. [...] Puisqu'il s'agit d'un réseau public de communications électroniques disposant de quelques caractéristiques propres, il est nécessaire de prévoir un statut juridique spécifique pour le GSM-R dérogeant au statut du réseau public de communications électroniques.* »

En raison du statut juridique spécifique susmentionné, et en particulier du fait que le GSM-R est destiné à un usage strictement interne à la SNCB et ne fournira aucun service commercial, on peut dès lors admettre que la loi relative aux communications électroniques ne peut pas être déclarée intégralement applicable au projet de loi actuel.

C.3. Discussion article par article

10. Ci-après, la Commission effectue une analyse des articles du projet de loi, en suivant l'ordre des articles dans le projet de loi.

⁴ Voir l'avis n° 44/2001 du 12 novembre 2001 de la Commission : « *Tant la directive européenne 95/46/CE (4) que l'exposé des motifs de la loi du 8 décembre 1992 (5) précisent que la personne concernée ne doit pas nécessairement être identifiée / identifiable par le responsable du traitement, mais par n'importe quelle personne, " par quelque moyen qui puisse raisonnablement être mis en oeuvre par cette personne ". Au regard de ces principes, le traitement de données concernant des adresses IP, que ces adresses soient temporaires ou permanentes, rentre dans le champ d'application de la loi, dans la mesure où il est possible - et aisé - de retrouver l'identité de la personne concernée par l'intermédiaire du fournisseur d'accès.* »

Seuls les articles du projet de loi qui ont un rapport avec la vie privée seront analysés.

Article 4

11. L'article 4 du projet de loi stipule, dans son premier paragraphe, que notamment la loi du 13 juin 2005 *relative aux communications électroniques* est d'application dans le cadre du GSM-R et des services y afférents. Le deuxième paragraphe déclare ensuite un certain nombre de dispositions de la loi du 13 juin 2005 *relative aux communications électroniques* non applicables au GSM-R. Il s'agit, en ce qui concerne les mesures de protection de la vie privée, des articles suivants :

- les articles 83 et 89 de la loi *relative aux communications électroniques* concernent le cas de personnes qui offrent un service téléphonique accessible au public et qui mettent à la disposition du prestataire d'un service universel de renseignements les données relatives aux abonnés, sauf si l'abonné a demandé à ce que ses données ne soient pas communiquées. La Commission n'a pas de remarque concernant la non-applicabilité des articles susmentionnés au GSM-R, vu que le GSM-R jouit d'un statut spécifique qui déroge à celui d'un service téléphonique accessible au public.

- il s'agit ensuite de toute la Section 3 '*Protection des utilisateurs finals en ce qui concerne l'utilisation de certains numéros spéciaux*' et de la Section 4 '*Collaboration avec le service de médiation pour les télécommunications*', telles que reprises au Titre IV '*La protection des intérêts de la société et des utilisateurs*' de la loi du 13 juin 2005 *relative aux communications électroniques*. La Section 3 comporte les articles 134 à 135 inclus et la Section 4 se compose de l'article 136.

Lesdits articles 134 à 136 inclus traitent de la protection des utilisateurs finals, via la Commission d'éthique et le Service de médiation pour les télécommunications. Ces articles ne s'appliquent donc pas au GSM-R, vu le statut spécifique du réseau susmentionné, et en particulier parce que le GSM-R est destiné à un usage strictement interne à la SNCB et ne fournira aucun service commercial. Compte tenu de ce qui précède, la Commission n'a pas de remarque concernant l'omission de ces articles.

Article 17

12. L'article 17 est le seul article figurant au Chapitre 7 '*Protection de la vie privée*'. Toutefois, cet article, dans sa forme actuelle, ne traite pas de la protection de la vie privée mais de la possibilité, pour l'opérateur GSM-R et/ou son mandataire, selon le cas, ainsi que pour les entreprises ferroviaires, d'enregistrer et de traiter des communications. Il est dès lors recommandé de changer le titre de ce chapitre en, par exemple, 'Enregistrement et traitement de données de communication'.

13. L'article 17 est formulé comme suit : '*Afin d'assurer les missions de services publics relatives à la gestion des systèmes de régulations et de sécurité de l'infrastructure ferroviaire prévue à l'article 199, § 1^{er} de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, l'opérateur GSM-R et/ou son mandataire, selon le cas, ainsi que les entreprises ferroviaires sont habilités à enregistrer et à traiter les communications et les données relatives aux priorités 0, 1, 2 et 3 de l'eMLPP.*'. L'article susmentionné est évalué ci-après, conformément aux principes de la LVP.

a) Responsable du traitement

14. Comme déjà évoqué brièvement ci-dessus au point 8, il faut déterminer qui est considéré comme responsable du traitement.

L'article 1, § 4, 1^{er} alinéa de la LVP définit le responsable du traitement comme suit : « *la personne physique ou morale, l'association de fait ou l'administration publique qui, seule ou conjointement avec d'autres, détermine les finalités et les moyens du traitement de données à caractère personnel* ». Le deuxième alinéa du même article y ajoute encore : « *Lorsque les finalités et les moyens du traitement sont déterminés par ou en vertu d'une loi, d'un décret ou d'une ordonnance, le responsable du traitement est la personne physique, la personne morale, l'association de fait ou l'administration publique désignée comme responsable du traitement par ou en vertu de cette loi, de ce décret ou de cette ordonnance.* ». Cette définition est la transposition littérale de la définition reprise dans la Directive 95/46/CE du 24 octobre 1995 *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*. Il découle de ce qui précède et de l'article 5, 1^{er} alinéa, e) de la LPV que toute prescription légale réglementant le traitement de données à caractère personnel, prise par l'autorité, doit déterminer explicitement dans le dispositif qui est le responsable du traitement, qui est visé par le texte de loi. Ce responsable sera par conséquent clairement identifié et acceptera les différentes obligations imposées par la LVP, dont : la déclaration, la notification, l'établissement et la mise en place des mesures de sécurité et des mesures rendant possible, dans la pratique, l'exercice du droit d'accès. Ceci est d'autant plus important pour assurer une meilleure transparence ainsi que pour permettre aux personnes concernées d'exercer leurs droits qui découlent de la LVP (articles 9 à 15bis).

15. Le projet de loi soumis à la Commission pour avis est en défaut sur ce plan. S'agit-il de la société Infrabel (l'opérateur GSM-R), de son mandataire (lequel ?) ou des entreprises ferroviaires⁵ (lesquelles ?) ou manifestement de chacun d'entre eux ? Le projet ne fait pas apparaître pour quelles raisons il est nécessaire que chacun d'entre eux ait la possibilité d'enregistrer et de traiter des communications. A moins d'une motivation fondée de prévoir, pour chacune des instances susmentionnées, une possibilité d'enregistrement, cette possibilité ne doit être réservée qu'à une seule instance. En l'occurrence, ceci devrait dès lors uniquement être possible pour Infrabel, qui semble la mieux placée en tant qu'opérateur GSM-R. Si nécessaire, on peut ensuite prévoir une possibilité pour les entreprises ferroviaires de pouvoir prendre connaissance des enregistrements effectués, par exemple en cas d'incident.
16. Compte tenu de ce qui précède et du fait que le responsable du traitement constitue une pierre angulaire de la LVP, la Commission estime que la détermination explicite du nom du responsable du traitement doit être reprise dans le projet de loi, de sorte que cette disposition légale réponde à la prévisibilité requise par la loi qui est également confirmée par la jurisprudence de la Cour européenne⁶.

b) Finalité, proportionnalité et légitimité du traitement

17. En vertu de l'article 4, § 1, 2^o de la LVP, *'les données à caractère personnel doivent être collectées pour des finalités déterminées, explicites et légitimes et ne pas être traitées ultérieurement de manière incompatible avec ces finalités, compte tenu de tous les facteurs pertinents, notamment des prévisions raisonnables de l'intéressé et des dispositions légales et réglementaires applicables'*.

⁵ Dans la définition à l'article 2, 1^o, on parle d'ailleurs de 'Spoorwegonderneming'. Dans la traduction française, il s'agit toujours d'Entreprise ferroviaire', conformément à la définition. C'est la raison pour laquelle il est recommandé d'également harmoniser la version néerlandaise.

⁶ Voir à cet égard l'arrêt Rotaru du 4 mai 2000, notamment le paragraphe 55 : « *qu'il convient d'examiner la « qualité » des normes juridiques (...) en recherchant en particulier si le droit interne fixe(ait) avec une précision suffisante les conditions dans lesquelles les pouvoirs publics (en l'espèce le SRI) peuvent mémoriser et utiliser des informations relatives à la vie privée (du requérant).* » (ndlt. Traduction libre étant donné qu'il n'existe pas de traduction officielle) « *dat het aangewezen is de « kwaliteit » van de juridische normen te onderzoeken (...) door meer in het bijzonder uit te zoeken of het intern recht op een voldoende precieze wijze de voorwaarden vastlegt (vastlegde) waaronder een openbare overheid gegevens betreffende het privé-leven (van de eiser) mag opslaan en gebruiken.* ».

18. Conformément à l'exposé des motifs, '*Dans le cadre de la sécurité ferroviaire et de la régulation ferroviaire, il est impératif de pouvoir enregistrer les communications téléphoniques.*'. L'enregistrement serait cependant limité aux communications opérationnelles relatives à la sécurité et à la régulation ferroviaire.
19. Renseignements pris auprès de la SNCB, la Commission a reçu les informations techniques de base suivantes, relatives à la nécessité d'enregistrer certaines communications :

« INTRODUCTION »

*Pour répondre à la Commission de la Protection de la Vie Privée, nous détaillerons d'abord les raisons de ces enregistrement et de traitement (1) puis la notion de **PRIO 0, 1, 2 et 3 de l'eMLPP** (2).*

1. LES RAISONS : MISSIONS DE SERVICES PUBLICS

Les missions de services publics comprennent au moins les 3 points suivants : la sécurité ferroviaire (1.1.), la gestion du trafic (1.2.) et la définition des limites de responsabilités des différents intervenants sur l'infrastructure ferroviaire (1.3.).

1.1. La sécurité ferroviaire

L'A.R. du 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire ainsi que l'A.R. du 17 novembre 2003 portant exécution des chapitres III, V et VI de l'arrêté royal du 12 mars 2003 relatif aux conditions de l'infrastructure ferroviaire fixent les règles afférentes à la sécurité de l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation. Or, l'enregistrement et le traitement des communications sont des moyens d'assurer et de renforcer cette sécurité ferroviaire en tirant les conséquences des erreurs du passé et en prenant de nouvelles mesures afin d'éviter qu'elles se reproduisent.

1.2. La gestion du trafic ferroviaire

*L'article 199 de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques stipule que le **GESTIONNAIRE DE L'INFRASTRUCTURE** est chargé de la gestion des systèmes de régulation du trafic ferroviaire.*

*L'enregistrement et le traitement des communications permettent ainsi à ce **GESTIONNAIRE DE L'INFRASTRUCTURE***

- de prendre les mesures qui s'imposent afin de réguler au mieux le trafic ferroviaire sur l'infrastructure (exemple : modifier l'itinéraire d'un train) ;*
- et de qualifier les mesures ainsi prises selon les **PRIO 1, 2, 3 et 4 de l'eMLPP** (exemple : arrêter un train de toute urgence).*

1.3. Les limites des responsabilités en cas d'accident

*Depuis le 1^{er} janvier 2004, il y a lieu de distinguer le **GESTIONNAIRE DE L'INFRASTRUCTURE** de **L'ENTREPRISE FERROVIAIRE**.*

*Le **PREMIER** est notamment chargé de la gestion de l'infrastructure ferroviaire et de la fourniture aux entreprises ferroviaires de services relatifs à l'utilisation de cette infrastructure ferroviaire (voir art. 199, L. 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques).*

*Le **DEUXIEME** est notamment chargé de fournir des prestations de transport de marchandises et de voyageurs (voir art. 1, A.R. 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisations de l'infrastructure ferroviaire).*

*Pour comprendre l'utilité des enregistrement et traitement de certaines communications, il y a lieu de comparer le rôle de ceux-ci avec celui des **BOITES NOIRES** dans les avions. En cas d'accident, les autorités les recherchent puis analysent les enregistrements, retracent le*

déroulement de l'accident et déterminent les responsabilités de personnes impliquées (aiguilleurs du ciel, pilote de l'avion, compagnies aériennes, etc.).

Puisque les trains ne sont pas équipés de **BOITES NOIRES** comme les avions, l'enregistrement et le traitement des communications et des données relatives aux mouvements des trains ont un rôle équivalent à celui des **BOITES NOIRES**. En cas d'accident, ils permettent de retracer le déroulement de l'incident et de déterminer les responsabilités entre le **GESTIONNAIRE de L'INFRASTRUCTURE** et **L'ENTREPRISE FERROVIAIRE**.

Or, cette détermination de responsabilité est essentielle puisque notamment en vertu de l'article 27 de l'A.R. du 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, **L'ENTREPRISE FERROVIAIRE** doit prouver qu'elle est suffisamment assurée ou qu'elle a pris des dispositions équivalentes pour couvrir, en application des législations nationales et internationales, sa responsabilité civile en cas d'accident.

2. PRIO 1, 2, 3 ET 4 DE L'eMLPP

Pour rappel, l'**eMLPP** (Enhanced Multi-Level Precedent and Pre-emption) est une fonctionnalité qui permet d'établir des priorités de différents niveaux afin de gérer au mieux les communications.

En d'autres termes, l'**eMLPP** permet de faire passer prioritairement certaines communications devant d'autres. Ainsi, une communication de **PRIO 0** est prioritaire par rapport aux communications de **PRIO 1, 2, 3 et 4**.

Selon la spécification technique EIRENE relative aux « Besoins du Système (version 13.0) » :

- **les communications de PRIO 0** ont trait à l'urgence ferroviaire. Il s'agit d'appels de haute priorité qui informent les conducteurs de train et les personnes chargées du contrôle et de la gestion du trafic ferroviaire ... d'un niveau de danger exigeant l'arrêt de toute circulation dans une zone prédéfinie. De telles communications ne peuvent souffrir aucun retard, elles sont prioritaires sur toutes les autres afin que les personnes contactées fassent arrêter, sans attendre, les trains ;
- **les communications de PRIO 1** ont trait aux données de contrôle commande qui permettent le mouvement d'un train sans intervention du conducteur de train. Ces données concernent la protection automatique des trains (exemple : l'arrêt des trains), les itinéraires et la signalisation de cabine. Il ne s'agit pas de communication vocale mais bien de données envoyées des centres de « dispatching » vers les radios cabines équipant les trains et vice versa. Ces communications sont moins urgentes que les appels de **PRIO 0** mais passeront avant celles de **PRIO 2, 3 et 4** ;
- **les communications de PRIO 2** ont trait aux appels d'urgence publique (c'est-à-dire aux services de secours) et de groupe entre les conducteurs de trains se trouvant dans une même zone. Ces communications sont moins urgentes que les communications de **PRIO 0 et 1** mais passeront avant celles de **PRIO 3 et 4** ;
- **les communications de PRIO 3** ont trait à l'exploitation ferroviaire et aux autres données de contrôle commande (par exemple : appels en provenance ou à destination des conducteurs de trains et de personnes chargées du contrôle et de la gestion du trafic ferroviaire). Ces communications sont moins urgentes que les appels de **PRIO 0, 1 et 2** mais passeront avant celles de **PRIO 4** ;
- **les communications de PRIO 4** sont les appels venant de tiers (c'est-à-dire de personnes qui n'appartiennent pas à la communauté ferroviaire et aux services de secours) mais à destination de personnes appartenant à la communauté ferroviaire (par exemple : les conducteurs de trains, les personnes chargées du triage, du contrôle et de la gestion du trafic ferroviaire) et vice versa. Ces communications n'ont pas de priorité sur les autres appels et ne font pas l'objet d'enregistrement et ou de traitement. »

20. Vu ce qui précède, l'enregistrement des données de télécommunication dans le cadre de la finalité poursuivie ne doit pas être considéré comme disproportionnée au sens de l'article 4 de la LVP.

c) Devoir d'information

21. Une fois la (les) finalité(s) déterminée(s), le responsable du traitement doit s'assurer de la transparence du traitement. De ce point de vue, le projet de loi devrait mentionner explicitement le nom du responsable du traitement dans son dispositif (cf. supra, point 15) afin que les personnes concernées sachent à qui elles doivent s'adresser pour exercer leurs droits, en application de la LVP.

Il est également important que les utilisateurs du réseau GSM-R soient informés de la (des) manière(s) dont les données seront traitées. A ce sujet, le projet de loi devrait être plus clair, notamment en chargeant le responsable du traitement d'informer les personnes concernées des finalités du traitement, de l'existence du droit d'accès et de rectification, des destinataires des données (article 9 de la LVP).

d) Délai de conservation

22. L'article 4, § 1, 5° de la LVP stipule que les données à caractère personnel ne peuvent pas être conservées pendant une durée excédant celle nécessaire à la réalisation des finalités pour lesquelles elles sont obtenues. A cet égard, la Commission fait remarquer que le projet de loi ne délimite aucun délai de conservation⁷.

En tout état de cause, il faut prévoir un délai de conservation : si aucun incident ne survient, la Commission pense qu'un délai de conservation d'1 mois est certainement suffisant pour les finalités poursuivies. Si un incident survenait, ce délai de conservation ne serait bien entendu plus d'application pour les données dont on a besoin pour cet incident.

e) Sécurité

23. Il ressort de l'article 16, § 2, 3 et 4 de la LVP que le responsable du traitement est soumis, dans le cadre du traitement, à des obligations en matière de sécurité et de confidentialité.

Des mesures techniques et organisationnelles doivent notamment être prises pour protéger les données. Le niveau de protection requis varie en fonction des données, des frais y afférents, de l'état de la technique et des risques potentiels.

A ce sujet, la Commission renvoie, pour information, aux normes de sécurité qu'elle a rédigées qui doivent, selon elle, être applicables, au cas par cas, à un traitement de données à caractère personnel⁸.

C.4. Conclusion

24. En raison du statut juridique particulier du réseau GSM-R, discuté au point 9, la non applicabilité de certains articles de la loi *relative aux communications électroniques* peut être considérée comme fondée.
25. En ce qui concerne l'enregistrement de communications via le réseau GSM-R, la Commission a signalé que les finalités poursuivies, vu l'argumentation avancée, peuvent être considérées comme légitimes, et que l'enregistrement de communications ne semble pas excessif à la lumière des finalités poursuivies. Toutefois, le projet de loi doit clairement préciser qui agit en tant que responsable du traitement, quelle est la durée de conservation des données de communication enregistrées, de quelle façon les personnes concernées doivent être informées et de quoi, et que les données enregistrées doivent être protégées.

⁷ Voir également à ce sujet l'avis 38.753/2/V du Conseil d'Etat : 'Ainsi, il ne serait pas légitime de prévoir un règlement sur la base duquel des enregistrements autorisés pourraient être conservés pour une durée indéterminée'.

⁸ Voir à ce sujet le document 'Mesures de référence en matière de sécurité, applicables à tout traitement de données à caractère personnel' de la Commission de la protection de la vie privée.

PAR CES MOTIFS,

la Commission de la protection de la vie privée émet un avis favorable concernant le projet de loi pour lequel elle a été saisie, pour autant qu'il soit tenu compte des remarques susmentionnées.

L'administrateur,

Le président,

(sé) Jo BARET

(sé) Michel PARISSE

Pour copie certifiée conforme :

Jo BARET,
administrateur 02.03.2006