



Avis n° 26/2012 du 12 septembre 2012

Objet: Demande d'avis concernant l'avant-projet de loi modifiant la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968, la loi du 29 juin 1964 concernant la suspension, le sursis et la probation, la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité, et la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs (CO-A-2012-037)

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* (ci-après LVP), en particulier l'article 29 ;

Vu la demande d'avis du Service public fédéral Mobilité et Transports reçue le 31/07/2012;

Vu le rapport de Monsieur Willem Debeuckelaere, Président ;

Émet, le 12 septembre 2012, l'avis suivant :

A. OBJET DE LA DEMANDE

1. Le 31/07/2012, la Commission a reçu un courrier de Monsieur Pierre Crevits, Chef de cabinet du Secrétaire d'Etat à la mobilité, demandant un avis sur l'avant-projet de loi modifiant la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968, la loi du 29 juin 1964 concernant la suspension, le sursis et la probation, la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité, et la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs.

B. CONTEXTE – OBJECTIF DU PROJET

2. L'exposé des motifs de l'avant-projet énonce :
« Au cours de la décennie écoulée, notre pays est parvenu à diminuer de 44% le nombre de victimes annuelles de la route, avec 840 victimes en 2010. Malgré cette évolution positive, la Belgique n'a pas atteint l'objectif fixé qui était de maximum 750 morts sur nos routes en 2010. En fonction du nombre des morts sur les routes les Etats Généraux de la sécurité routière ont, conformément à la proposition de la Commission européenne, défini un nouvel objectif pour 2020 : le nombre de morts sur les routes ne peut plus dépasser 420 personnes. Compte tenu de l'évolution des chiffres et de l'objectif ambitieux fixé pour 2020, il est important de prendre des mesures qui auront un impact à long terme ».
3. Concrètement, le chapitre 2 introduit des modifications à la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière, le chapitre 3 à la loi du 29 juin 1964 concernant la suspension, le sursis et la probation, le chapitre 4 à la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité et le chapitre 5 à la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs.
4. L'avis de la Commission est sollicité sur les chapitres 4 et 5 de l'avant-projet, en vertu de l'article 29 de la LVP.
5. En l'espèce, les articles 22 et 24 de l'avant-projet de loi visent à étendre l'utilisation des appareils fonctionnant automatiquement visés à l'article 62 de la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière à la constatation des infractions respectivement à la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de

transport par terre et à la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs.

6. Des informations complémentaires reçues de la part du Service public fédéral Mobilité et Transports, il ressort que les deux articles précités de l'avant-projet ont pour objet d'encadrer légalement l'utilisation des caméras ANPR (Automatic Number Plate Recognition) dans le cadre de la constatation des infractions aux conditions techniques des véhicules et à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile automobile.

Il s'agit d'un système automatique de reconnaissance des plaques d'immatriculation.

7. Ni l'exposé des motifs ni les commentaires des articles ne précisent cet objectif. La Commission invite le Service public fédéral Mobilité et Transport à intégrer ces précisions à tout le moins dans le commentaire des articles concernés de l'avant-projet.

C. APPLICATION DE LA LVP

8. Conformément à l'article 1, § 1 de la LVP, il faut entendre par données à caractère personnel « 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 ».

A ce titre, la plaque d'immatriculation d'un véhicule constitue une donnée à caractère personnel.

9. Par ailleurs, la Commission a confirmé dans plusieurs avis que la LVP s'applique au traitement d'images, à condition que ces dernières concernent des personnes identifiées ou identifiables ou leurs biens¹.

En l'espèce, l'utilisation d'appareils fonctionnant automatiquement constitue un traitement de données à caractère personnel dès lors qu'il y a prise de vue de la plaque d'immatriculation.

10. La Commission recommande d'indiquer dans l'exposé des motifs que la loi du 21 mars 2007 réglant l'installation et l'utilisation de caméras de surveillance (dite loi caméras) n'est pas applicable à l'installation et l'utilisation de caméras de surveillance réglées par ou en vertu d'une législation particulière. C'est le cas de la loi du 4 août 1996 relative à l'agrément et à l'utilisation dans la circulation routière d'appareils fonctionnant automatiquement en présence ou en

¹ Voir notamment les avis n° 14/95 du 7 juin 1995, 34/99 du 13 décembre 1999, 08/2006 du 12 avril 2006 et 31/2006 du 26 juillet 2006.

l'absence d'un agent qualifié qui a inséré dans l'article 62 de la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière la possibilité de recourir aux appareils fonctionnant automatiques dans la lutte contre les infractions de roulage².

11. Par ailleurs, la loi caméras définit la caméra de surveillance comme « tout système d'observation fixe ou mobile dont le but est de prévenir, de constater ou de déceler les délits contre les personnes ou les biens ou les nuisances au sens de l'article 135 de la nouvelle loi communale, ou de maintenir l'ordre public, et qui, à cet effet, collecte, traite ou sauvegarde des images »³. En l'espèce, la lutte contre le non-respect des conditions techniques ou la non-assurance des véhicules notamment poursuivie par l'avant-projet de loi soumis pour avis n'est pas comprise dans cette définition de caméra de surveillance en telle sorte que l'utilisation des caméras ANPR à ces fins qu'elles soient fixes ou mobiles n'est pas soumise à la loi caméras⁴.

D. EXAMEN DE L'AVANT-PROJET

D.1. Observation

12. L'analyse de la Commission se limite aux articles concernant le traitement de données à caractère personnel, en l'espèce aux articles 22 et 24 de l'avant-projet examiné.

D.2. Présentation des articles

Article 22 :

13. Cet article remplace l'article 3, § 1^{er}, alinéa 2 de la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité.

Il instaure la faculté pour les agents qualifiés et officiers de police judiciaire chargés de rechercher les infractions à ladite loi et à ses arrêtés d'exécution de recourir aux appareils fonctionnant automatiquement visés à l'article 62 de la loi du 16 mars 1998 relative à la police de la circulation routière.

² Article 3, alinéa 2 de la loi du 21 mars 2007 réglant l'installation et l'utilisation de caméras de surveillance ; voir Note du 20 janvier 2010 relative à la loi réglant l'installation et l'utilisation de caméras de surveillance, p. 2.

³ Article 2, 4^o de la loi du 21 mars 2007 réglant l'installation et l'utilisation de caméras de surveillance.

⁴ Voir la recommandation de la Commission n° 04/2012 du 29 février 2012 pour une analyse de la problématique des caméras mobiles ANPR soumises à la loi du 21 mars 2007 réglant l'installation et l'utilisation de caméras de surveillance.

Le commentaire de l'article stipule que sont visés plus spécifiquement les véhicules qui ne sont pas en ordre au niveau du contrôle technique.

Article 24 :

14. Cet article insère un alinéa entre les alinéas 1^{er} et 2 de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs.
15. Il introduit la possibilité pour les fonctionnaires et agents qualifiés pour constater les infractions à ladite loi ou ses arrêtés d'exécution d'utiliser les appareils fonctionnant automatiquement visés à l'article 62 de la loi du 16 mars 1998 relative à la police de la circulation routière.

D.3. Finalités

16. L'avant-projet étend la faculté pour les agents qualifiés de recourir à des appareils fonctionnant automatiquement pour constater d'autres infractions que celles concernant la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière. En l'espèce, le recours à ces instruments vise à constater les infractions aux conditions techniques des véhicules et à l'assurance responsabilité civile automobile.
17. La Commission précise qu'elle avait rendu un avis favorable le 22 mars 1994⁵ dans le cadre de la loi du 4 août 1996 relative à l'agrément et à l'utilisation dans la circulation routière d'appareils fonctionnant automatiquement en présence ou en l'absence d'un agent qualifié ayant introduit la possibilité de recourir aux appareils fonctionnant automatiquement dans l'article 62 de la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière.
18. Ainsi que l'indiquent deux propositions de résolution visant à lutter plus efficacement contre le problème de la non-assurance automobile, « à l'heure actuelle, la détection [des véhicules non assurés] est quasi automatique. Les assurés qui ne paient pas leur assurance sont détectés à l'aide des données de la banque de données Veridass (Fonds de garantie) et des compagnies d'assurance. L'occasion leur est donnée de régulariser leur situation. Si ces assurés ne régularisent pas leur situation, ils sont inscrits sur une liste de véhicules non assurés qui est transmise à la police. La police peut alors écarter le véhicule de la circulation lors d'un contrôle. La plupart du temps, le procès-verbal accorde à l'intéressé un délai pour apporter la preuve qu'il est en règle en matière de contrôle technique et d'assurance »⁶.

⁵ Avis n° 10/94 du 22 mars 1994.

⁶ *Doc. Parl.*, Sénat, 2011-2012, n° 5-1430/1 et *Doc. Parl.*, Chambre, 2010-2011, n° 53-1761/1 : <http://www.dekamer.be/FLWB/PDF/53/1761/53K1761001.pdf>.

19. Ces mêmes documents parlementaires confirment par ailleurs que le système des caméras ANPR est déjà utilisé notamment dans la lutte contre la non-assurance automobile :

« Deux caméras numériques installées dans un véhicule de police banalisé permettent de lire les plaques d'immatriculation des véhicules en mouvement et en stationnement. [Pour l'heure] ces caméras sont reliées à un terminal qui compare ces plaques d'immatriculation scannées aux plaques de la banque de données générale de la police, dans laquelle la police locale peut également mettre à disposition les informations qu'elle détient au sujet de véhicules volés, de multirécidivistes en matière de faits de drogue, et de personnes sans permis de conduire ou preuve d'assurance. Ce système ANPR ou de « caméras intelligentes » est utilisé à différents endroits mais il n'est pas encore utilisé partout ».

La Commission note dès lors qu'il est important que le recours à ce procédé soit prévu légalement dès lors qu'il n'est pas soumis à la loi caméras pour les finalités poursuivies dans l'avant-projet.

20. Ainsi que le confirme le SPF Mobilité et Transport dans le cadre des informations complémentaires communiquées, à l'avenir, l'utilisation de ces caméras se fera en liaison avec la banque-carrefour des véhicules, dans le cadre du projet MOVIBIS du Service public fédéral Mobilité et Transport⁷. Cette base de données a été créée par la loi du 19 mai 2010 portant création de la Banque-Carrefour des véhicules. L'arrêté royal d'exécution destiné à régler l'échange des données dans le cadre de cette banque de données et fixer la date d'entrée en vigueur de la loi précitée n'est toujours pas adopté. Un projet a été soumis à la Commission qui a rendu un avis favorable le 21 décembre 2011 moyennant la prise en considération de certaines remarques⁸.

A nouveau, cette finalité n'est pas exposée dans l'exposé des motifs de l'avant-projet ou dans les commentaires des articles. La Commission prie le SPF Mobilité et Transport à faire figurer ce but à tout le moins dans le cadre de ses commentaires d'articles.

21. L'article 62 de la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière de la police de la circulation routière autorise le recours aux appareils fonctionnant automatiquement dans la lutte contre les infractions à la circulation routière. La Commission constate que les finalités de constatation des infractions aux conditions techniques des véhicules et à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile automobile poursuivies par les articles 22 et 24 du projet de loi participent à cette lutte et à l'intérêt public.

⁷ V. <http://www.polinfo.be/newsview.aspx?contentdomains=POLICEB&id=VS201478603&lang=fr>.

⁸ Avis n° 34/2011 du 21 décembre 2011.

22. Partant, l'extension de l'utilisation des appareils fonctionnant automatiquement par les agents qualifiés à la constatation de ce type d'infractions est légitime et proportionné par rapport à l'objectif poursuivi et est conforme à l'article 4 de la LVP.
23. La Commission rappelle que les images collectées ne peuvent l'être que pour les finalités de constatation des infractions précitées.

D.4. Conservation des données

24. Vu la finalité de constater des infractions à un moment précis, les données collectées ne peuvent être conservées que le temps de comparaison avec la banque de données interconnectée⁹.
25. Dans les seuls cas de correspondance, l'image collectée et les données qui l'accompagnent pourront être conservées le temps nécessaire à l'exercice des poursuites. Dans les autres cas, elles devront être détruites.

D.5. Sécurité des données

26. Il incombe au responsable du traitement de prendre les mesures techniques et organisationnelles requises pour protéger les données à caractère personnel traitées¹⁰.
27. Aucune référence n'est faite dans l'avant-projet quant aux règles à respecter dans le cadre de l'utilisation d'appareils fonctionnant automatiquement visés par l'article 62 de la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière.

La Commission suppose que le responsable du traitement appliquera l'arrêté royal du 3 décembre 2006 relatif à la protection de l'enregistrement, du traitement et de la transmission des données électroniques provenant d'instruments de mesure et à l'avis y relatif qu'elle avait rendu le 12 juillet 2006¹¹. Cet arrêté prévoit les protections nécessaires (techniques de cryptographie) afin de sécuriser l'enregistrement, le traitement et la transmission des données métrologiques électroniques qui doivent faire foi, notamment celles des appareils fonctionnant automatiquement visés à l'article 62 de la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière.

Dans son avis susmentionné, la Commission insistait sur le respect du principe de finalité et sur les mesures appropriés garantissant la sauvegarde des intérêts légitimes de la personne

⁹ Conformément à l'article 4, 5° de la LVP.

¹⁰ Article 16 de la LVP.

¹¹ Avis n° 20/2006 du 12 juillet 2006.

concernée dans le cadre d'une décision automatisée. Par le présent avis, la Commission réitère ses observations.

28. De plus, l'approbation des appareils fonctionnant automatiquement visés à l'article 62 de la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière fait l'objet de l'arrêté royal relatif à l'approbation, à la vérification et à l'installation des instruments de mesure utilisés pour surveiller l'application de la loi relative à la police de la circulation routière et des arrêtés pris en exécution de ceux-ci. Cet arrêté royal s'inscrit également comme une mesure tendant à renforcer et à garantir la protection adéquate des données à caractère personnel pour la prise de vue de la plaque d'immatriculation.

PAR CES MOTIFS,

La Commission émet un avis favorable sur le texte du projet de loi présenté moyennant la prise en considération des remarques formulées aux points 7, 10, 20 et 23 à 27.

L'Administrateur f.f.,

Le Président,

(sé) Patrick Van Wouwe

(sé) Willem Debeuckelaere