



Autorité de protection des données
Gegevensbeschermingsautoriteit

Avis n° 96/2023 du 9 juin 2023

Objet: Projet d'ordonnance instituant un cadre en matière de planification, de mise en oeuvre et de suivi de la politique de mobilité et de sécurité routière (CO-A-2023-152)

Version originale

Le Centre de Connaissances de l'Autorité de protection des données (ci-après « l'Autorité »),
Présent.e.s : Mesdames Cédrine Morlière, Nathalie Ragheno et Griet Verhenneman et Messieurs 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 Madame Elke Van den Brandt, Ministre du Gouvernement bruxellois de la Mobilité, de la Sécurité routière et des Travaux publics reçue le 4 avril 2023;

Vu les informations complémentaires transmises les 9 et 11 mai 2023 ;

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

I. OBJET ET CONTEXTE DE LA DEMANDE D'AVIS

1. En date du 4 avril 2023, la Ministre du Gouvernement bruxellois de la Mobilité, de la Sécurité routière et des Travaux publics a sollicité l'avis de l'Autorité concernant les articles 3 et 30 à 34 d'un 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 (ci-après le « projet »).
2. Le projet fait suite à l'avis n° 247/2022 du 9 novembre 2022 que l'Autorité a rendu concernant 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 routière¹ (ci-après l'avis n° 247/2022). A toutes fins utiles, il y est renvoyé.
3. Pour rappel, ainsi que cela ressort de la Note aux membres du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, ce projet fait suite à l'adoption du nouveau plan régional de mobilité, dit « Good Move », par le Gouvernement bruxellois, le 25 mars 2021, qui a été adopté sur la base de l'ordonnance du 26 juillet 2013 *instituant un cadre en matière de planification de la mobilité et modifiant diverses dispositions ayant un impact en matière de mobilité*.
4. En termes de protection des données à caractère personnel, le projet entend encadrer les traitements de données à caractère personnel nécessaires à l'exécution des missions d'intérêt public dont est chargée Bruxelles Mobilité en matière de planification, mise en œuvre et suivi de la politique de mobilité et de sécurité routière. A cette fin, l'Autorité comprend que le projet vise, en substance, à encadrer les traitements de données à caractère personnel suivants nécessaires à :
 - la constitution d'échantillons de la population en vue de réaliser des enquêtes liées aux comportements, satisfactions et perceptions liées à la politique de mobilité et de sécurité routière (articles 30, §2, 1^o et 31 du projet) ;
 - la réalisation d'enquêtes, d'études et d'analyses relatives aux accidents de la circulation, sur la base de données issues de différentes sources de données, afin d'améliorer la sécurité routière (articles 30, §2, 2^o et 32, §1^{er}, a) du projet) ;
 - la réalisation d'autres types d'enquêtes, études, d'analyses, sur la base de données issues de différentes sources de données et sur la base du résultat des enquêtes, afin d'améliorer la mobilité et la sécurité routière (articles 30, §2, 2^o et 32, §1^{er}, b) du projet);
 - la mise en place d'outils d'analyse et de modélisations des déplacements, comportements et flux de mobilité et de sécurité routière sur la base du résultat des enquêtes et des données issues de différentes sources de données (article 30, §2, 3^o et 33 du projet).

¹ Consultable via le lien suivant : <https://www.autoriteprotectiondonnees.be/publications/avis-n-241-2022.pdf>

II. EXAMEN DE LA DEMANDE D'AVIS

1. Principes de prévisibilité et de légalité

5. Ainsi que cela a été relevé dans le cadre de l'avis n° 247/2022, les traitements de données à caractère personnel envisagés par le projet présentent une **ingérence importante dans les droits et libertés des personnes concernées** pour les raisons suivantes :
- ils sont effectués à grand échelle en raison d'un volume important de données et du nombre de personnes concernées,
 - ils concernent des données de santé (en l'occurrence des données relative au handicap ayant un impact sur la mobilité)²,
 - les traitements de données engendrés par les enquêtes ont vocation à être réalisés annuellement³,
 - ils impliquent un croisement ou une combinaison de données à caractère personnel provenant de différentes sources.
6. En vertu de l'article 22 de la Constitution, lu en combinaison avec l'article 8 de la CEDH et 6.3 du RGPD, une norme de rang législatif doit déterminer dans quelles circonstances un traitement de données est autorisé. Conformément aux principes de légalité et de prévisibilité, cette norme législative doit ainsi, en tout cas, fixer les éléments essentiels du traitement. Il y a lieu également de rappeler⁴ que toute réglementation qui prévoit ou implique la mise en œuvre de traitements de données à caractère personnel doit être suffisamment claire et précise pour qu'à sa lecture les personnes concernées puissent appréhender ou entrevoir, de manière prévisible, les traitements qui seront fait de leurs données.
7. Eu égard à **l'ingérence importante** dans les droits et libertés des personnes concernées engendrée par les traitements de données à caractère personnel envisagés par le projet et au **risque de détournement de finalités** (risque de « fonction creep ») résultant de la création d'une base de données comprenant une quantité massive de données - notamment relatives à la santé ou ayant une nature très sensible (données issues de caméras ANPR) et provenant de sources diverses ⁻⁵, **il importe que le projet assure un niveau de prévisibilité adéquat et des**

² L'Autorité relève que l'intention n'est plus de collecter des données relatives à des infractions au code de la route.

³ Voir le commentaire de l'article 31 du projet (p. 16)

⁴ Voir les points 10 et 16 de l'avis n° 247/2022.

⁵ Voir les points 16 et 18 de l'avis n° 247/2022.

garanties appropriées pour les droits et libertés des personnes concernées. Ce qui nécessite et justifie un examen approfondi du projet qui est soumis dans le cadre de la présente demande d'avis.

8. L'Autorité comprend que l'intention de l'auteur de l'avant-projet est de fixer dans une norme de rang de loi au sens formel les éléments essentiels des collectes de données effectuées par Bruxelles Mobilité dans le cadre de ses missions d'intérêt public en matière de planification, de mise en œuvre et de suivi de la politique de mobilité et de sécurité routière. Ainsi, l'article 30, §2 du projet définit les trois finalités poursuivies par les traitements de données à caractère personnel. L'article 30, §4 du projet énumère les catégories de destinataires des données collectées par Bruxelles Mobilité, sans distinguer selon que la communication des données est effectuée en vue de la réalisation des finalités énoncées à l'article 30, §2 ou à d'autres fins. Les articles 31 à 33 du projet déterminent, sous forme de liste, pour chacune des finalités énoncées à l'article 30, §2, les données traitées, les sources de données et le délai de conservation des données.

9. Le principe de prévisibilité implique qu'à la lecture de ces articles, les personnes concernées soient en mesure de se faire une idée suffisamment claire et précise des traitements de données qui seront effectués sur la base du projet : **quelle(s) donnée(s), issue(s) de quelle source de données, individuelle ou agrégée, est/sont traitée(s), par qui, afin de réaliser la finalité visée, et si un couplage de données est effectué et quelle est la finalité poursuivie par ce couplage de données.**

10. A la lumière de l'exposé des motifs et des informations complémentaires, l'Autorité comprend que les flux de données suivants sont envisagés :
 - communication par un tiers de confiance de données couplées pseudonymisées ;
 - communication par une source de données authentique de données agrégées (au niveau de « small cells ») ou par classe (par exemple, âge, sexe, secteur d'activité, etc) ou pseudonymisées ;
 - communication de données à caractère personnel des personnes sélectionnées constituant l'échantillon de population représentatif ;
 - communication par le prestataire de services chargé de réaliser l'enquête de données (anonymisées ou agrégées ?) issues des enquêtes ;
 - communication par la Police Fédérale⁶ et Statbel de données pseudonymisées ou anonymisées relatives aux accidents ;

⁶ L'Autorité se limite à relever que cette communication de données est envisagée sans examiner ce traitement de données à caractère personnel dès lors qu'il relève de la compétence du COC (et non de l'Autorité).

- communication par VIAPASS à Bruxelles Mobilité de données agrégées relatives aux poids lourds ;
- communication par Bruxelles Mobilité de données anonymisées ou pseudonymisées à d'autres autorités publiques/entités.

11. **L'agrégation ou l'anonymisation** de données constitue des **garanties appropriées** pour préserver les droits et libertés des personnes concernées eu égard à l'ingérence importante engendrée par les traitements de données envisagés par le projet et au risque élevé que présente les traitements de données envisagés par le projet. Toutefois, le principe de prévisibilité requiert que **ces garanties soient inscrites dans le dispositif du projet** (ce qui n'est pas le cas en l'état).
12. En ce qui concerne la **détermination des finalités**, il y a lieu de relever que le projet gagnerait en prévisibilité si certaines finalités étaient formulées de manière plus claire et d'autres étaient déterminées dans le dispositif du projet (et non dans l'exposé des motifs) afin de permettre aux personnes concernées d'avoir une idée claire et prévisible des traitements de leurs données, à la lecture du projet. **En l'espèce, l'intention du projet paraissant être de permettre à Bruxelles Mobilité de disposer, dans la plupart des cas, des données agrégées ou anonymisées et de ne pas lui permettre de communiquer de données individuelles à d'autres entités/autorités publiques, cela est de nature à permettre une appréciation moins stricte du caractère déterminé de la finalité poursuivie par le traitement de données en cause** (pour autant que l'agrégation ou l'anonymisation soit inscrite dans le projet). En revanche, quand il s'agit d'autoriser Bruxelles Mobilité à collecter des données à caractère personnel (données pseudonymisées ou des données individuelles⁷) en vue de réaliser les missions d'intérêt public qui lui sont confiées par le projet, l'appréciation du respect du principe de prévisibilité doit être effectué de manière plus stricte.
13. Il y a encore lieu de rappeler que conformément au **principe de minimisation des données** consacré à l'article 5.1.b) du RGPD, il revient à l'auteur du projet de **s'assurer que les données mentionnées dans le projet sont pertinentes, adéquates et limitées à ce qui est nécessaire, au regard de la finalité qui est poursuivie** et, par voie de conséquence, que **les sources de données consultables sont nécessaires et pertinentes également** (ce qui en l'état n'est pas toujours le cas). De même, en vertu du principe d'« *accountability* » prévu à l'article 5.2 du RGPD, il reviendra à **Bruxelles Mobilité, en tant que responsable du traitement, de justifier et de documenter le caractère nécessaire et pertinent de chaque donnée**

⁷ Ainsi que cela semble être le cas en ce qui concerne les données de contact des personnes sélectionnées faisant partie de l'échantillon de population représentatif.

collectée au regard de la finalité poursuivie et ce, au cas par cas, selon l'analyse, l'étude ou l'enquête réalisée.

14. A cet égard, l'Autorité cite les exemples suivants. Il ressort du commentaire de l'article 31 que l'intention du projet est de permettre à Bruxelles Mobilité d'accéder aux données relatives au fait d'être propriétaire ou usager d'un véhicule immatriculé en Belgique ou de société et au type de motorisation des véhicules afin de constituer un échantillon de la population représentatif. Ces données étant disponibles auprès de deux sources authentiques (la Banque-Carrefour des véhicules⁸ et le répertoire matricule des véhicules (DIV)⁹), l'Autorité ne perçoit pas *a priori* la raison pour laquelle il est nécessaire de permettre le recours à ces deux sources de données. Il revient dès lors à l'auteur du projet de justifier dans l'exposé des motifs ce caractère nécessaire et à Bruxelles Mobilité de documenter, au cas par cas, la raison pour laquelle le recours à l'une ou l'autre de ces deux sources authentiques est nécessaire et pertinent afin de constituer un échantillon représentatif de la population. Dans le même ordre d'idées, l'Autorité ne perçoit pas *a priori* non plus en quoi il est nécessaire de consulter les « *administrations bruxelloises et organismes d'intérêt public bruxellois* » afin de constituer un échantillon de population en vertu de l'article 31 du projet. A défaut d'une justification du caractère nécessaire du recours à cette source de données, elle sera supprimée du projet.
15. Par ailleurs, le formulaire joint à la demande d'avis indique qu'à ce jour aucune analyse d'impact relative à la protection des données n'a encore été faite. L'Autorité **réitère son observation** formulée au point 20 de l'avis n° 247/2022 relative à **l'obligation d'effectuer une telle analyse d'impact, conformément à l'article 35.3 du RGPD**.
16. De plus, l'Autorité s'interroge sur le potentiel impact politique et sociétal auxquels les traitements de données envisagés par le projet peuvent conduire, eu égard à la masse et au niveau de détail très important des données collectées. Dans ce cadre, elle recommande que l'impact sur les droits et libertés de toute mesure prise sur la base des études statistiques résultant des données collectées en vertu du présent projet, soit dûment évalué afin d'identifier les projets requérant un ancrage légal. Ainsi par exemple, un « *projet de tarification kilométrique* » auquel l'auteur du projet fait référence dans les informations complémentaires communiquées, devrait être ancré dans une loi afin d'éviter toute adoption de mesures potentiellement discriminatoires.

2. Finalités et proportionnalité des traitements de données

⁸ Voir l'article 7 de la loi du 19 mai 2010 *portant création de la Banque-Carrefour des véhicules* qui prévoit que l'enregistrement dans la Banque-Carrefour s'accompagne de l'indication des données mentionnées dans le certificat de conformité d'un véhicule et des données d'identification de la personne physique ou morale propriétaire du véhicule.

⁹ Voir les articles 7 à 9 de l'arrêté royal du 20 juillet 2001 *relatif à l'immatriculation de véhicules*.

17. L'article 30, §2, du projet fixe les finalités poursuivies par les traitements de données à caractère personnel réalisés par Bruxelles Mobilité, comme suit :

« 1° la création d'échantillons de population et la prise de contact y afférentes en vue de la réalisation d'enquêtes liées aux comportements, satisfactions et perceptions en lien avec la politique de mobilité et de sécurité routière ;

2° la réalisation d'études, d'enquêtes et d'analyses visant à contribuer à l'élaboration, la mise en œuvre, le suivi, l'évaluation et l'amélioration de la politique de mobilité et de sécurité routière sur la base de données issues de différentes sources de données ;

3° la mise en place d'outils d'analyse et de modélisations des déplacements, comportements et flux de mobilité et de sécurité routière sur la base du résultat des enquêtes et sur la base des données issues de différents sources de données, permettant de contribuer à l'élaboration, la mise en œuvre, le suivi, l'évaluation et l'amélioration de la politique de mobilité et de sécurité routière bruxelloise. »

18. La base de licéité des traitements de données à caractère personnel envisagés par le projet étant l'article 6.1.e) du RGPD, une norme juridique (telle que le projet) doit déterminer de manière suffisamment claire et précise les missions d'intérêt public dont est investi le responsable du traitement (en l'occurrence Bruxelles Mobilité) pour assurer la licéité desdits traitements, dans la mesure où ce qui rend nécessaire la réalisation de ces traitements de données par Bruxelles Mobilité, ce sont les missions d'intérêt public qui lui sont confiées¹⁰. Il importe donc que le projet, en lieu et place de se limiter à décrire les finalités des traitements, **(i) confie de manière claire les missions d'intérêt public (qui nécessitent la réalisation de traitements de données à caractère personnel) dont est chargée Bruxelles Mobilité** en matière de mobilité et de sécurité routière et **(ii) décrive ces missions légales de manière telle que les finalités des traitements de données envisagés puissent être considérées comme déterminées et explicites**. Une description claire des missions d'intérêt public permet en effet de contribuer au caractère clair, déterminé et explicite des finalités des traitements de données à caractère personnel que Bruxelles Mobilité réalisera sur la base du projet. Cela participe au respect des principes de légalité et de prévisibilité. En effet, pour être considérée comme suffisamment **déterminée** au sens du RGPD, la finalité d'un traitement de données à caractère personnel doit être rédigée dans une norme légale au sens formel d'une manière telle **qu'à sa lecture les personnes concernées puissent entrevoir les traitements de données qui seront réalisés**. C'est, en d'autres termes, la **raison concrète et opérationnelle** pour laquelle le traitement de données est réalisé.

19. De plus, l'attribution claire par le projet des missions d'intérêt public dont Bruxelles Mobilité est en charge va lui permettre d'être autorisé à accéder aux sources authentiques qui sont nécessaires pour la réalisation de ses missions. En effet, afin d'assurer la légalité d'un tel accès, il revient à la

¹⁰ Voir à cet égard l'avis n° 247/2022, point 26.

norme attribuant les missions d'intérêt public à une autorité publique, telle que Bruxelles Mobilité, de définir la finalité (qui découle en principe de la mission d'intérêt public) pour laquelle la consultation des sources de données authentiques est nécessaire à cette autorité publique pour lui permettre d'effectuer ses missions légales.

20. Par ailleurs, en ce que l'article 30, §2, 2° et 3° décrit les finalités des traitements de données comme visant/permettant à « *contribuer à l'élaboration, la mise en œuvre, le suivi, l'évaluation et l'amélioration de la politique de mobilité et de sécurité routière* », l'Autorité estime que ces finalités peuvent être considérées comme étant **déterminées** au sens de l'article 5.1.b) du RGPD, **pour autant que ces finalités soient réalisées exclusivement au moyen de données agrégées ou anonymisées. Si tel n'est pas le cas, le respect du principe de prévisibilité requiert l'expression d'une finalité définie en des termes plus précis** (et non en des termes relativement généraux se limitant à se référer à l'objectif d'intérêt général poursuivi par les missions d'intérêt public de Bruxelles Mobilité relatives au suivi et au soutien de la politique de mobilité et de la sécurité routière dans la région de Bruxelles-Capitale) de nature à permettre aux personnes concernées de se faire une idée suffisamment claire et prévisible des traitements de leurs données.
21. Dans ces conditions, **il convient de modifier le projet afin qu'il décrive clairement les missions d'intérêt public de Bruxelles Mobilité** (pour la réalisation desquelles les traitements de données envisagés par le projet sont nécessaires) **de manière telle que les finalités desdits traitements puissent être considérées comme déterminées et explicites**¹¹.
22. En outre, le projet pose question au sujet de la **proportionnalité** en ce qui concerne la collecte par Bruxelles Mobilité de **données couplées issues de plusieurs sources de données** afin de réaliser des analyses et études en vertu de l'article 32 du projet et de mettre en place des outils d'analyses et de modélisations des déplacements, comportements et flux de mobilité et de sécurité routière en vertu de l'article 33 du projet.
23. En premier lieu, il convient de relever qu'en l'état, le libellé des articles 32 et 33 du projet **ne permet pas** aux personnes concernées **d'appréhender ou d'entrevoir que Bruxelles Mobilité sera bénéficiaire de données couplées** (lesquelles, leur source, le niveau auquel elles sont couplées) **ni quelle est la finalité poursuivie par chaque couplage de données envisagé**. Or, selon le commentaire des articles 32 et 33 du projet, l'intention est de coupler les données

¹¹ A titre illustratif, il ressort du commentaire de l'article 32 du projet et des informations complémentaires que Bruxelles Mobilité est chargé, entre autres, d'établir la liste des zones à concentration d'accident (ZACA's), de classer la sécurité du réseau routier, d'identifier les éléments critiques constatés en termes de sécurité routière et d'identifier les mesures de correction possible ainsi que les publics cibles des campagnes de sensibilisation de sécurité routière. L'attribution claire et explicite par le projet de ces missions légales à Bruxelles Mobilité sera de nature à permettre aux personnes concernées d'identifier la finalité de la collecte des données relatives aux circonstances de l'accident, aux personnes et véhicules impliqués dans les accidents (mentionnées à l'article 32, §1^{er}, a)), dans la mesure où une telle description de la mission d'intérêt public permet d'avoir une idée claire des traitements de données nécessaires pour accomplir cette finalité.

issues des caméras ANPR avec des données de la DIV afin, respectivement, de réaliser des analyses et des études relatives au « *suivi de la mobilité* » et de calibrer les flux de véhicules pour obtenir un modèle de déplacement de qualité. Les informations complémentaires précisent également que la réalisation d'études et d'analyses en vertu de l'article 32 du projet sera effectuée à partir de données couplées issues d'autres sources de données.

24. Eu égard à l'ingérence particulièrement importante dans les droits et libertés des personnes concernées engendrée par le couplage de données issues de différentes sources de données¹², l'Autorité estime que le **manque de prévisibilité à cet égard impacte la proportionnalité de ce traitement de données**. Il y a dès lors lieu de remédier à cette lacune.
25. En second lieu, il y a lieu de s'assurer que les couplages de données envisagés par le projet sont strictement nécessaires afin de permettre à Bruxelles Mobilité de réaliser la mission d'intérêt public (la finalité) qu'elle poursuit. L'exposé des motifs et le commentaire des articles est muet sur ce point, excepté pour ce qui concerne le caractère nécessaire de disposer des données couplées issues de caméras ANPR avec les données de la DIV, qui fait l'objet d'une explication¹³.
26. Il revient donc à l'auteur du projet de **procéder à une analyse rigoureuse du caractère nécessaire¹⁴ et proportionné¹⁵ de la mise à disposition de Bruxelles Mobilité de données couplées issues de plusieurs sources de données pour réaliser les enquêtes, analyses et études visées à l'article 32 et pour créer les outils d'analyses et de modélisations visés à l'article 33 du projet, et le justifier, le cas échéant, dans l'exposé des motifs.**¹⁶

¹² Voir le point 33 de l'avis n° 247/2022.

¹³ Il est ainsi indiqué à la page 21 (qui concerne l'article 32) que « *le croisement des données provenant des caméras ANPR et de la DIV est nécessaire pour le suivi de la mobilité et il n'existe à l'heure actuelle aucun autre moyen d'obtenir ces informations* ». Le commentaire de l'article 33 (page 25) indique ce qui suit : « *Concernant le calibrage des flux de véhicules : afin d'obtenir un modèle de qualité, il est indispensable de connaître les flux de véhicules de manière la plus précise possible au niveau spatial et temporel. Parmi les sources de données qui permettent cela, les données des caméras ANPR, croisées avec les données de la DIV, sont particulièrement nécessaires car elles permettent de quantifier les volumes de véhicules qui passent devant les caméras avec des informations sur les véhicules (puissance fiscale, privé ou de société, code postal ou secteur statistique de l'immatriculation...). Il n'existe à l'heure actuelle aucun autre moyen d'obtenir ces informations.* »

¹⁴ Pour rappel, le principe de nécessité requiert, non seulement, d'évaluer l'efficacité du traitement envisagé aux fins de l'objectif poursuivi, mais aussi de déterminer si ce traitement tel qu'il est envisagé constitue la voie la moins intrusive pour atteindre cet objectif.

¹⁵ Si la nécessité du traitement de données à caractère personnel est démontrée, il faut encore démontrer que celui-ci est proportionné (au sens strict) à l'objectif qu'il poursuit, c'est-à-dire qu'il existe un juste équilibre entre les différents intérêts en présence, droits et libertés des personnes concernées ; en d'autres termes, il y a lieu de vérifier que les inconvénients causés par le traitement tel qu'il est envisagé ne sont pas démesurés par rapport à l'objectif poursuivi.

¹⁶ En outre et sans préjudice de l'avis du Conseil d'Etat sur ce point, l'Autorité attire l'attention de l'auteur du projet sur la question de la compétence de la Région de Bruxelles-Capitale qui pourrait potentiellement se poser en ce qui concerne la réalisation de certains traitements de données à caractère personnel (notamment les traitements de données engendrés par la constitution d'échantillons de la population et la collecte du code postal de l'adresse précédente si celle-ci se situe dans une autre région afin de réaliser des études, analyses et enquêtes) eu égard à la définition des personnes concernées, prévue à l'article 30, §3 du projet. En effet, les personnes concernées sont des « personnes ayant leur résidence habituelle en Belgique et les personnes qui se déplacent sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale ». Or, le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale comprenant le territoire de l'arrondissement administratif de Bruxelles-Capitale, tel qu'il existe au moment de l'entrée en vigueur de la loi spéciale du 12 janvier 1989 *relative aux institutions bruxelloises*, il conviendra de veiller à ce que les traitements de données envisagés ne concernent pas des personnes ayant exclusivement leur résidence habituelle en Belgique (et qui ne se déplacent

27. L'Autorité note que l'auteur du projet fait le choix de créer un Observatoire de la mobilité et de la sécurité routière. Ainsi que l'Autorité l'a mis en évidence au point 34 de l'avis n° 247/2022, elle rappelle qu'il n'est pas exclu que d'autres cadres normatifs puissent être plus appropriés afin de réaliser les objectifs poursuivis par le projet. Il en va ainsi de ceux régissant les activités d'institutions telles que Stabel¹⁷ ou IBSA¹⁸, dont la mission légale est précisément de réaliser des statistiques et des analyses à des fins de soutien de politique publique. En outre, selon les informations complémentaires, Bruxelles Mobilité a déjà recouru à Statbel, en qualité de tiers de confiance, pour réaliser des couplages de données de la DIV, Belcotax, Censur et Demobel dans le cadre de l'étude relative au besoin automobile et à l'impact des mesures de régulation de l'usage automobile. **C'est à l'auteur du projet qu'il incombe de motiver dans quelle mesure les éléments essentiels des traitements de données qu'il envisage ne peuvent être déterminés par ces cadres normatifs** (le cas échéant moyennant les adaptations nécessaires).

3. Article 3 du projet : création d'un Observatoire de la mobilité et de la sécurité routière

28. L'article 3 du projet crée un Observatoire bruxellois de la mobilité et de la sécurité routière chargé d'analyser l'ensemble des évolutions et tendances en matière de mobilité et de sécurité routière ainsi que de préparer l'élaboration du plan régional de mobilité et l'évaluation objective de sa mise en oeuvre. Cet article précise à l'alinéa 1^{er}, 3^o, que l'Observatoire est chargé « *de réaliser le traitement de données nécessaires à la réalisation de ces missions* ».

29. Si la licéité des traitements de données qui se fondent sur l'article 6.1. e) du RGPD requiert qu'une norme juridique détermine de manière suffisamment claire et précise les missions de service public dont est investi le responsable du traitement, il n'est toutefois pas requis que cette norme précise que le responsable du traitement¹⁹ réalise « *le traitement de données nécessaires à la réalisation de ces missions* ». En conséquence, il est recommandé de supprimer l'alinéa 1^{er}, 3^o de l'article 3 dès lors qu'il n'apporte aucune plus-value en terme juridique ou en termes de prévisibilité du projet.

pas sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale). Par exemple, supprimer l'expression « les personnes » entre le mot « et » et le mot « qui » pourrait éviter cette question potentielle.

¹⁷ Voir la loi du 4 juillet 1962 *relative à la statistique publique*.

¹⁸ Voir l'ordonnance du 3 avril 2014 *relative à la statistique régionale*.

¹⁹ En vertu de l'article 30, §1^{er} du projet, le responsable du traitement sera l'entité désignée par le Gouvernement au sein de son administration. Il ressort du commentaire de l'article 30 qu'il s'agira de désigner Bruxelles Mobilité. Il ressort du commentaire de l'article 3 que cet Observatoire fera concrètement partie de Bruxelles Mobilité, de sorte qu'il ne sera pas indépendant de Bruxelles Mobilité.

4. Articles 30, §2, 1° et 31 du projet : constitution d'échantillon de population représentatif

30. Afin de constituer un échantillon de population en vue de réaliser des enquêtes (et des analyses ²⁰), l'article 31 du projet liste les données traitées pour assurer la représentativité de l'échantillon ainsi que pour pouvoir contacter les personnes faisant partie de l'échantillon constitué (paragraphe 1) et les sources de données consultées à ces fins (paragraphe 2), décrit les modalités de réalisation de la constitution d'échantillons de population (paragraphe 3) et fixe le délai de conservation des données (paragraphe 4).
31. L'Autorité estime que l'article 31 du projet **gagnerait en prévisibilité s'il était clarifié** à la lumière des observations émises ci-dessous, en ce qui concerne (1) la détermination de la finalité (mission d'intérêt public) qui est poursuivie, (2) l'origine des donnée(s) et (3) les couplages de données envisagés.
32. En premier lieu, en ce qui concerne la **précision de la détermination de la finalité** (mission d'intérêt public), il ressort du commentaire de l'article 31 du projet qu'il s'agit de « *constituer des échantillons représentatifs, tirés au hasard, le cas échéant au sein d'un groupe cible, afin de mener ensuite des enquêtes et des analyses en vue d'améliorer la mobilité et la sécurité routière en Région de Bruxelles-Capitale. Cette représentativité est nécessaire afin d'obtenir des résultats de qualité, fiables et exploitables, représentatifs de la population qui se déplace à Bruxelles quels que soient les profils ou les habitudes de déplacement, quels que soient les modes de déplacement utilisés, quels que soient les horaires de travail.* » Le commentaire de l'article donne également des explications sur ce qu'il y a lieu d'entendre par certaines données mentionnées à l'article 31, §1^{er}, a), notamment la position « socio-économique ». Il est précisé à cet égard que la position « socio-économique » « *permet de constituer des échantillons avec des personnes actives ou non (chômeurs inactifs) et de distinguer parmi les personnes actives celles qui sont indépendantes ou salariés. L'objectif est de pouvoir constituer des échantillons représentatifs ou de pouvoir constituer des enquêtes ciblées (par exemple sur les livreurs spécifiquement ou sur le personnel Horeca).* » Selon les informations complémentaires, la « position socio-économique » est la « *position de la personne sur le marché du travail au dernier jour du trimestre, élément qui détermine également les comportements de mobilité* ».
33. A la lumière de ces informations, l'Autorité comprend que les données qui sont listées à l'article 31, §1^{er}, a) du projet²¹, sont considérées par l'auteur du projet comme des variables socio-économiques

²⁰ Le commentaire de l'article mentionne que la constitution de l'échantillon de population vise également à mener des analyses. Si telle est l'intention de l'auteur du projet, cela doit être mentionné à l'article 31 du projet.

²¹ « *âge, sexe ou genre, composition du ménage, lieu de résidence, secteur statistique du lieu de travail, niveau d'études, position socio-économique, personne porteuse d'un handicap ayant un impact sur sa mobilité, secteur d'activité professionnelle, propriétaire et/ou usager d'un véhicule immatriculé en Belgique, propriétaire et/ou usager d'un véhicule de société, propriétaire et/ou usager selon le type de motorisation particulière* ».

et/ou démographiques qui sont déterminantes pour les habitudes/comportements/modes de déplacement. Dans ces conditions, l'Autorité identifie la finalité qui est poursuivie comme visant à **constituer des échantillons de population tiré au hasard, le cas échéant au sein d'un public cible, représentatif sur la base de variables socio-économique et/ou démographiques²² qui sont déterminantes pour les habitudes/comportements/modes de déplacement**. Si cela correspond bien à l'intention de l'auteur du projet, la finalité visée par la collecte des données listées audit article 31, §1^{er}, a) gagnerait en prévisibilité si elle était reformulée en ce sens.

34. En deuxième lieu, en ce qui concerne **la source des données**, le libellé actuel de l'article 31 ne permet pas aux personnes concernées de comprendre ou d'entrevoir quelles données proviennent de quelle source de données mentionnée à l'article 31, §2 du projet. Il faut se référer pour cela au commentaire de l'article 31. Cela **doit figurer dans le texte même du projet** (et non dans le commentaire de l'article) afin d'assurer toute la prévisibilité requise pour les personnes concernées. Il convient d'adapter le projet sur ce point.
35. En troisième lieu, suite à une question posée quant aux **couplages de données envisagés** par le projet, la déléguée de la Ministre a indiqué qu'un couplage de données est prévu pour l'extraction d'un échantillon représentatif afin d'obtenir un échantillon aléatoire stratifié selon une série de variables socio-démographiques en vue de mener une enquête et que ce couplage sera réalisé par le Registre National ou un tiers de confiance (Statbel). Le libellé actuel de l'article 31 ne permettant pas de prévoir qu'un tel couplage de données sera réalisé afin de constituer un échantillon de la population aléatoire stratifié, il convient de le compléter sur ce point en indiquant la finalité qui est poursuivie par le couplage de données envisagée et quelles données sont traitées (y compris leur source) pour réaliser cette finalité.
36. Il y a encore lieu de **s'assurer** que les **données à caractère personnel (variables)** traitées afin de constituer les échantillons de population représentatif **sont définies de manière suffisamment claire et précise** pour qu'à leur lecture les personnes concernées soient en mesure d'entrevoir de façon prévisible les traitements de données qui seront réalisés. Il convient, en outre, que ces données soient **pertinentes, adéquates et limitées à ce qui est nécessaire pour réaliser la finalité visée, conformément à l'article 5.1.c) du RGPD** et, par voie de conséquence, **que les sources de données consultées sont nécessaires et pertinentes également²³**.

²² Qui correspondent aux données mentionnées à l'article 31, §1^{er}, a) du projet

²³ Voir également les points 11 à 14 ci-dessus.

37. En premier lieu, l'Autorité constate que le « *secteur statistique* » est défini à l'article 2, 10^o du projet en ces termes : « *unité territoriale de base qui résulte de la subdivision du territoire des communes et anciennes communes par Statbel pour la diffusion de ses statistiques à un niveau plus fin que le niveau communal* ». Cela contribue au principe de prévisibilité. En revanche, le dispositif du projet est muet sur ce qu'il y a lieu d'entendre par « *composition de ménage* », « *lieu de travail* », « *niveau d'études* »²⁴, « *position socio-économique* »²⁵ et « *propriétaire et/ou usager selon un type de motorisation particulière* ». Il convient dès lors de compléter le projet en définissant ces notions afin de répondre au principe de prévisibilité.
38. En second lieu, la raison pour laquelle le handicap est une donnée pertinente et nécessaire ressort clairement du commentaire de l'article 31 du projet, qui expose notamment que : « *[...] Bruxelles Mobilité traite des données relatives à l'impact du handicap des personnes sur leur mobilité pour un motif d'intérêt public important à savoir identifier leurs besoins spécifiques et prendre les mesures nécessaires pour améliorer leurs possibilités de déplacement dans la Région. [...] il importe de veiller à ce que tous les usagers puissent se déplacer avec la même facilité sur le territoire de la Région. Afin d'établir cette égalité, il est important de connaître quels sont les obstacles qui peuvent être rencontrés par les personnes porteuses d'un handicap, afin de pouvoir y remédier et leur assurer une offre et une qualité de déplacement équivalentes. [...]* ».
39. Pour ce qui concerne les autres données (variables), l'Autorité souligne que la détermination de la finalité dans le projet conformément au point 33 ci-dessus sera de nature à permettre aux personnes concernées de comprendre la raison pour laquelle chacune de ces données (variables) est nécessaire et pertinente pour assurer la représentativité de l'échantillon de population
40. En outre, il paraît suffisant de traiter les tranches d'âge, en lieu et place de l'âge, afin de réaliser des échantillons de population représentatif. De même, de l'avis de l'Autorité, il est suffisant de traiter le secteur statistique du domicile, en lieu et place du lieu de résidence.
41. L'Autorité n'a pas de remarques particulières à formuler en ce qui concerne les données à caractère personnel traitées afin de contacter les personnes sélectionnées, l'article 31, §1^{er}, b), se limitant à mentionner des données pertinentes et nécessaires à cette fin (nom, prénom, adresse postale du domicile, téléphone, adresse électronique, langue de correspondance).
42. Il incombe encore à l'auteur du projet de s'assurer que les données correspondant aux variables considérées comme déterminantes pour assurer la représentativité de l'échantillon sont disponibles

²⁴ Le commentaire de l'article explique ce que vise la « composition de ménage », le « lieu de travail », le « niveau d'études ». La portée de ces données doit être définie dans le dispositif du projet afin de répondre au principe de prévisibilité.

²⁵ Selon les informations complémentaires, il s'agit de la position de la personne sur le marché du travail au dernier jour du trimestre, définie par la Banque-Carrefour de la sécurité sociale.

dans une source de données. Si tel n'est pas le cas, ces données devront être supprimées de l'article 31, §1^{er}, a) du projet et faire l'objet d'une collecte directe auprès des personnes concernées dans le cadre de la lettre d'invitation à participer à l'enquête²⁶.

43. En ce qui concerne le **recours aux sources de données**, l'Autorité rappelle qu'afin de constituer des échantillons de population par tirage au sort sur la base de données de qualité et à jour, il est **recommandé de consulter des sources authentiques de données, étant entendu que seules les sources authentiques pertinentes et nécessaires seront consultées à cette fin**. Il incombe dès lors à l'auteur du projet de s'assurer de justifier dans l'exposé des motifs la raison pour laquelle il est nécessaire de recourir à chaque source de données mentionnée à l'article 31, §2²⁷ du projet et de s'assurer d'identifier les seules bases de données qui sont légalement disponibles pour la réalisation de la finalité visée, en vérifiant le respect de la norme légale qui encadre chacune des sources visées²⁸.
44. L'article 31, §3 entend encadrer les modalités de la réalisation du tirage au sort nécessaire à la constitution d'échantillons de population. Il prévoit que « *le responsable de traitement desdites sources ou un tiers de confiance, assure la création de l'échantillon de manière indépendante, en garantissant l'équité et l'absence de biais dans la méthode de sélection, ainsi que l'envoi du courrier d'invitation de participation à l'enquête* ». L'Autorité relève que le commentaire de l'article 32 se réfère uniquement au responsable du traitement. Or, selon les informations complémentaires, l'intention est de permettre le recours à un tiers de confiance, en cas de couplage de données pour créer des échantillons de population aléatoire stratifié.
45. L'Autorité prend acte du caractère conforme d'une telle approche (recourir au responsable du traitement de la base de données à partir de laquelle l'échantillonnage est constitué ou au tiers de confiance qui procèdera au couplage de données en vue de créer un échantillon aléatoire stratifié) au principe de proportionnalité et à la méthode préconisée depuis 2006 par la Commission de protection de la vie privée, prédécesseur en droit de l'Autorité, et le Comité sectoriel du Registre national en matière de constitution d'échantillons en vue de la réalisation d'enquêtes à des fins de recherche scientifique²⁹. L'Autorité attire l'attention de l'auteur du projet sur le fait que si l'intention est de constituer exclusivement des échantillons de population aléatoire stratifié, il reviendra en principe toujours au tiers de confiance de procéder à l'échantillonnage. Il y a dès lors lieu de clarifier

²⁶ Voir également à cet égard le point 49 de l'avis n° 247/2022.

²⁷ Sont mentionnées, « *la Banque Carrefour des Entreprises, la Banque Carrefour de la Sécurité Sociale, la Banque Carrefour des véhicules, Belcotax, le Censur, la DIV, l'ONSS, le Registre national, les administrations bruxelloises et organismes d'intérêt public bruxellois* ».

²⁸ Voir également les points 13 et 14 ci-dessus.

²⁹ Voir le point 46 de l'avis n° 247/2022.

le commentaire de l'article ainsi que le dispositif du projet afin qu'il reflète correctement ce qui est visé, à des fins de prévisibilité.

46. En outre, l'Autorité prend acte de ce que le projet prévoit que la création de l'échantillon par tirage au sort sera effectuée en « *garantissant l'équité et l'absence de biais dans la méthode de sélection* ». Il convient toutefois d'adapter le projet à cet égard afin de prévoir non pas une obligation de résultat mais de moyen (« autant que possible ») dès lors que dans la pratique, il n'est pas possible de garantir à 100% que la méthode de sélection garantira l'équité et l'absence de biais. Il y a encore lieu de rappeler le caractère public de l'algorithme de sélection, lequel peut être déterminé dans une norme réglementaire ultérieure. De plus, projet ne prévoit pas un taux de probabilité maximum d'être tiré au sort pour chaque échantillon afin de limiter l'étendue de la stratification à l'extrême, contrairement aux observations émises par l'Autorité au point 47 de l'avis n° 247/2022. Il conviendra d'y remédier.
47. L'article 30, §4 prévoit que les données à caractère personnel traitées afin de constituer des échantillons de population sont conservées « *le temps nécessaire à la création de l'échantillon et à la réalisation de la collecte des données auprès des personnes sélectionnées et au maximum dix-huit mois* ».
48. En ce que ce paragraphe prévoit que les données sont conservées le temps nécessaire à la création de l'échantillon et à la réalisation de la collecte des données auprès des personnes sélectionnées, l'Autorité relève qu'il se limite à répéter, en d'autres termes, le principe de la limitation de la durée de conservation des données à caractère personnel et n'a dès lors aucune valeur juridique ajoutée par rapport à l'article 5.1.e) du RGPD. Il convient dès lors de supprimer cette formulation.
49. De plus, se référer aux données à caractère personnel nécessaires à la création de l'échantillon et à la réalisation de la collecte des données auprès des personnes sélectionnées peut porter à confusion eu égard à sa formulation générale : s'agit-il des données issues des sources de données qui ont été utilisées pour constituer l'échantillon représentatif de population ou s'agit-il des données des personnes sélectionnées et faisant donc partie de l'échantillon (final³⁰) ? Le projet gagnerait à être clarifié sur ce point, dans la mesure où, dans le premier cas, il ne paraît pas nécessaire de conserver les données en cause une fois que l'échantillon (final) est constitué. En revanche, il peut être justifié de conserver des données des personnes sélectionnées faisant partie de l'échantillon (final) représentatif sur la base des critères définis par Bruxelles Mobilité dans sa demande d'échantillonnage, dans la mesure strictement nécessaire à la réalisation de la finalité qui est poursuivie.

³⁰ Dans l'hypothèse où plusieurs tirages au sort sont nécessaires afin d'assurer la représentativité requise sur la base des variables de représentativité définies par Bruxelles Mobilité dans sa demande d'échantillonnage.

50. Le commentaire de l'article précise que « *vu l'obsolescence rapide de ces données (déménagements principalement), ce délai sera très souvent bien moindre. Cependant, les données à caractère personnel permettant de contacter les personnes reprises dans l'échantillon et ayant accepté de participer à l'enquête seront conservées le temps nécessaire à la réalisation de l'enquête pour laquelle l'échantillon a été créé. Ce délai étant nécessaire par exemple dans le cas d'enquête annuelles nécessitant des contrôles de validation des réponses et des contrôles qualité du travail des sous-traitants dans les mois suivant la fin de la collecte des données* ». Dans ces conditions, il paraît justifié de conserver les données de contact des personnes sélectionnées composant l'échantillon représentatif (sur la base des critères définis par Bruxelles Mobilité dans sa demande d'échantillonnage), dans la mesure strictement nécessaire à la réalisation d'enquêtes annuelles nécessitant des contrôles de validation et des contrôles qualité³¹. Il y a donc lieu de clarifier le projet à la lumière de ces observations.

5. Articles 30, §2, 2° et 32 du projet : réalisation d'études, d'enquêtes et d'analyses visant à contribuer à l'élaboration, la mise en œuvre, le suivi, l'évaluation et l'amélioration de la politique de mobilité et de sécurité routière

51. L'article 32 du projet précise en son paragraphe 1 les données à caractère personnel qui peuvent être traitées pour réaliser la finalité visée à l'article 30, §2, 2°, à savoir « *la réalisation d'études, d'enquêtes et d'analyses visant à contribuer à l'élaboration, la mise en œuvre, le suivi, l'évaluation et l'amélioration de la politique de mobilité et de sécurité routière sur la base de données issues de différentes sources de données* ». Ce paragraphe fait une distinction selon que les données ont trait (a) aux accidents de la circulation et sont traitées en vue de réaliser des enquêtes, études et analyses visant à améliorer la sécurité routière ou (b) ne sont pas relatives aux accidents de la circulation et sont dans ce cas traitées afin de réaliser d'autres types d'enquêtes, études et analyses visant à améliorer la mobilité et la sécurité routière en Région de Bruxelles-Capitale. Le paragraphe 2 mentionne les sources de données auprès desquelles les données listées au paragraphe 1 sont collectées. Le paragraphe 3 fixe le délai de conservation des données concernées.

A. *Traitements de données relatives aux accidents*

52. En ce qui concerne le traitement de données à caractère personnel relatives aux accidents de la circulation, l'article 32, §1^{er}, a) du projet prévoit que ces données sont traitées « *en vue de réaliser des enquêtes, études et analyses visant à améliorer la sécurité routière* ». Or, il ressort du commentaire de l'article ainsi que des informations complémentaires que la finalité (la mission

³¹ Cette observation est formulée sans préjudice de l'interrogation formulée au point 22 relative au caractère nécessaire de mettre à disposition de Bruxelles Mobilité des données couplées issues de diverses bases de données en vertu des articles 32 et 33 du projet.

d'intérêt public) qui est poursuivie par le traitement de ces données est en réalité de permettre à Bruxelles Mobilité (i) d'établir un état des lieux de la sécurité routière en Région de Bruxelles-Capitale, (ii) d'établir des diagnostics de gravité par voirie, (iii) d'identifier les tronçons de voiries à forte concentration d'accidents (dans le cadre de l'ordonnance du 17 mars 2023 *relative à la gestion de la sécurité des infrastructures routières*), et (iv) d'établir les publics cibles des campagnes de sensibilisation. **Le projet gagnerait en prévisibilité si les finalités poursuivies par la collecte des données relatives aux accidents étaient rédigées dans le dispositif du projet en ces termes** (en lieu et place de se référer à la réalisation d'enquêtes, d'études et d'analyses visant à améliorer la sécurité routière). Des finalités formulées de la sorte permettent en effet aux personnes concernées de se faire une idée claire et précise des traitements de données qui seront réalisés et de comprendre la raison pour laquelle les données collectées sont nécessaires et pertinentes. Il y a donc lieu d'adapter le projet en conséquence.

53. Il y a encore lieu de **vérifier que les données traitées (y compris les sources de données) pour réaliser les finalités juste précitées sont pertinentes, adéquates et limitées à ce qui est nécessaire** conformément à l'article 5.1.c) du RGPD. L'Autorité se limite ici à renvoyer à l'obligation incombant à l'auteur du projet et au responsable du traitement sur ce point, rappelée aux points 13 et 14 du présent avis, en particulier pour toute donnée dont le traitement n'aurait pas fait l'objet d'une justification spécifique dans le texte.³² Ainsi par exemple, à défaut de justification, l'Autorité ne peut exclure que la collecte de certaines données listées à l'article 32, § 1^{er}, a) du projet relatives aux véhicules impliqués dans les accidents ne soit pas nécessaire et pertinente (type de carburant, puissance fiscale, marque du véhicule, norme euro). Il incombera au responsable du traitement de veiller à la documentation et justification du caractère nécessaire et pertinent du traitement de telles données préalablement à la mise en œuvre d'études statistiques concrètes sur la base du cadre normatif créé par le présent projet.
54. L'Autorité relève également que le « *poids du véhicule* » est cité à deux reprises à l'article 32, §1^{er}, a), 2^o, 10^{eme} tiret et 12^{eme} tiret. Il y a dès lors lieu de supprimer une des deux occurrences. Ainsi que cela ressort des informations complémentaires, collecter la tranche d'âge des victimes (en lieu et place de l'âge) est suffisante au regard des finalités poursuivie et ce, afin de respecter le principe de minimisation des données. Le projet sera donc adapté en conséquence.
55. En ce qui concerne le **flux des données**, il ressort des informations complémentaires que les données listées à l'article 32, §1^{er}, a) sont communiquées par la Police Fédérale (à l'aide du formulaire d'analyse des accidents de la circulation) et par Statbel, qu'il s'agit de données

³² Pour ce qui concerne les données « *horodatage des accidents ; gravité des blessures ; circonstances accentuant la gravité des blessures ; résultat des tests d'alcoolémie et de dépistage de drogues et de médicaments ; type, dimension et poids du véhicule ; type d'usager ; les données relatives au permis de conduire* », le commentaire de l'article (pages 18 et 19) permet clairement de comprendre la raison pour laquelle ces données sont pertinentes, adéquates et nécessaires pour atteindre les finalités poursuivies. L'Autorité en prend acte.

pseudonymisées, voire parfois de données anonymisées³³ et que Bruxelles Mobilité agrège les données reçues soit par public cible, soit par voirie, soit par zones à concentration d'accident, par année. Dans ce contexte, l'Autorité ne perçoit pas pour quelle raison les données communiquées par Statbel³⁴ à Bruxelles Mobilité ne devraient pas déjà être agrégées ou anonymisées. L'Autorité comprend en effet qu'il n'est pas nécessaire pour Bruxelles Mobilité de recevoir des données à caractère personnel (des données pseudonymisées) pour accomplir les finalités visées. Afin de respecter le principe de minimisation des données et à titre de garanties pour les droits et libertés des personnes concernées, il y a lieu de **compléter le projet à cet égard afin d'indiquer que Bruxelles Mobilité se verra communiquer de la part de Statbel des données agrégées ou anonymisées par public cible, par voirie ou par zones à concentration d'accident**. A défaut, il incombe de justifier dans l'exposé des motifs, la raison pour laquelle il est nécessaire que Bruxelles Mobilité dispose de données pseudonymisées pour accomplir les finalités en cause.

B. Les traitements des données à caractère personnel non relatives aux accidents de la circulation

56. Pour ce qui concerne les données non relatives aux accidents de la circulation, l'article 32, §1^{er}, b) du projet prévoit que ces données sont traitées « *afin de réaliser d'autres types d'enquêtes, études et analyses visant à améliorer la mobilité et la sécurité routière en Région de Bruxelles-Capitale* » et précise sous forme de liste les données traitées à cette fin concernant (1^o) les personnes, (2^o) leur situation professionnelle, (3^o) les véhicules, (4^o) les données issues des caméras ANPR et (5^o) les données issues de matériel embarqué (On Board Unit) à bord des poids lourds. A cet égard, il ressort de l'exposé des motifs ainsi que des informations complémentaires que l'objet ou le type d'enquête, d'analyses ou d'études varie selon que les données concernées sont (1) les données relatives aux personnes, à leur situation professionnelle et aux véhicules, (2) les données issues des caméras ANPR ou (3) les données issues du matériel embarqué à bords des poids lourds. **Le projet gagnerait en prévisibilité si la finalité était formulée d'une manière plus claire selon les données concernées**. En effet, en l'occurrence, c'est de la définition plus ou moins précise de cet objet ou type d'enquêtes, analyses ou études dans le dispositif du projet que la finalité poursuivie sera identifiable et qu'il sera possible de comprendre la pertinence et la nécessité des données collectées au regard de cette finalité. Il y a encore lieu de relever que **l'article 32, §1^{er}, b) ne permet pas de déterminer que des données seront couplées entre elles**, ainsi que cela ressort des informations complémentaires³⁵.

³³ Au sujet de l'anonymisation et de la pseudonymisation, l'Autorité renvoie aux développements exposés aux points 75 à 80 de l'avis n° 247/2022, qu'elle exprime de manière constante dans ses avis. Elle rappelle que lorsque la finalité d'un traitement peut être atteint au moyen de données anonymes, ce sont de telles données qui doivent être communiquées à Bruxelles Mobilité de la part des entités/institutions en charge des bases de données concernées et ce, même si ce n'est que dans ces cas limités. Dans les autres cas, l'Autorité rappelle que les données doivent être agrégées au niveau des « small cells », conformément aux observations émises dans l'avis n° 247/2022. Il est également renvoyé aux observations formulées au point 83 relative aux mesures techniques à mettre en place pour assurer la minimisation des données communiquées à Bruxelles Mobilité.

³⁴ Les traitements de données à caractère personnel effectués par la Police Fédérale ne relève pas de la compétence de l'Autorité mais du COC.

³⁵ Voir les points 63, 64, 73 et 74 ci-dessous.

B.1. Les données listées à l'article 32, §1^{er}, b), 1° à 3° du projet

57. En ce qui concerne les données listées à l'article 32, §1^{er}, b), 1° à 3° du projet relatives aux personnes, à la situation professionnelle des personnes et aux véhicules, l'Autorité comprend, à la lumière de l'exposé des motifs ainsi que des informations complémentaires, que **la finalité** (la mission d'intérêt public) **poursuivie est, en substance, de réaliser des enquêtes, analyses et des études sur la base de variables socio-économiques et démographiques qui impactent la mobilité³⁶ en vue de pouvoir adapter en conséquence la politique de mobilité et de sécurité routière.**
58. En effet, sur ce point, il y a lieu de relever que le commentaire de l'article 32 cite quelques exemples d'enquêtes et d'analyses qui sont réalisées actuellement par Bruxelles Mobilité. Sont ainsi mentionnés l'enquête sur les comportements de déplacements qui couvre tous les modes et tous les motifs de déplacement, ce qui permet, selon ledit commentaire, de réaliser des analyses sur la base des caractéristiques socio-économique et démographiques, le baromètre de satisfaction de la STIB, le baromètre de la mobilité et l'étude relative au besoin des bruxellois et des navetteurs de disposer d'une voiture. Dans le cadre des informations complémentaires, la déléguée de la Ministre a indiqué que les données relatives aux personnes et à leur situation professionnelle qui sont listées à l'article 32, §1^{er}, b), 1° et 2° du projet, constituent des « variables » qui ont un « *impact sur les comportements de mobilité* » et qu'il est « *important de les collecter si on veut pouvoir expliquer certains comportements de mobilité afin d'adapter les politiques menées et les mesures d'accompagnement* ». Elle a également indiqué que la « *possession automobile impacte les comportements de mobilité* » et que « *collecter les données relatives aux véhicules et aux personnes permet de connaître précisément les personnes impactées par les mesures* » de régulation automobile adoptées par la Région de Bruxelles-capitale (telle que la mise en place de la LEZ) ou envisagées (comme le projet de tarification kilométrique).
59. Une finalité formulée en ce sens serait de nature à répondre au principe de prévisibilité dans la mesure où elle permet de comprendre la raison pour laquelle les données listées à l'article 32, §1^{er}, b) relatives aux personnes, à leur situation professionnelle et aux véhicules sont pertinentes et nécessaires. Il convient d'adapter le projet en conséquence.
60. En outre, il revient à l'auteur du projet de **s'assurer que l'exposé des motifs démontre la raison pour laquelle les variables** (qui correspondent à une donnée à caractère personnel) **sont pertinentes et limitées à ce qui est nécessaire** (et non pas intéressant) **pour accomplir la finalité poursuivie, conformément au principe de minimisation des données.**

³⁶ Lesquelles correspondent aux données mentionnées à l'article 32, §1^{er}, b), 1° à 3° du projet.

61. Dans le cadre des informations complémentaires, la déléguée de la Ministre a expliqué la portée des variables au moyen d'exemples comme suit :

« - *Type de logement* : par exemple, s'il s'agit d'un appartement, il y a un impact potentiel sur le stationnement surtout pour les vélos ; à combiner avec d'autres variables comme le secteur statistique du domicile ou la possession/accès à un garage privé par exemple ;

- *La possession/accès à un garage privé* : il y a un impact sur le stationnement en voirie ou non - L'existence d'un garage privé limite l'impact et la sensibilité aux mesures visant à réduire le nombre de places de stationnement sur la voie publique. C'est le cas, par exemple, de l'augmentation proposée du prix de la carte riverain pour le premier et, dans une plus large mesure encore, du deuxième véhicule du ménage ;

- *Secteur statistique du domicile* : il y a un impact sur les déplacements, par exemple en fonction de la densité des équipements à proximité ou d'offre de transport public. Ainsi, cette variable peut par exemple être utilisée pour déterminer si une personne vit à proximité de services et si elle a un accès facile à divers modes de déplacement, alternatifs à la voiture ;

- *Le secteur statistique de l'adresse précédente* : Cela peut permettre d'évaluer dans quelle mesure le passage de la RBC – et dans quelle zone de celle-ci – vers la périphérie (un phénomène important) peut être associé à l'achat d'un véhicule. La périphérie autour de Bruxelles est en effet moins bien desservie par les transports publics. En outre, la densité de l'habitat et la disponibilité des services à proximité du domicile y sont souvent plus faibles. Mais ces interprétations ne sont possibles qu'en disposant de cette variable ;

- *La composition du ménage* : comportements très différents selon s'il s'agit d'une personne célibataire, d'une famille avec des enfants, d'une famille nombreuse, etc. Le fait d'avoir des enfants et leur âge ainsi que la taille du ménage déterminent le besoin de se déplacer et la complexité de la chaîne de déplacement. Les ménages monoparentaux (principalement les mères) sont également plus pauvres que la moyenne des ménages et donc plus sensibles aux mesures de régulation de l'usage de la voiture actuellement mises en œuvre en Région bruxelloise. Cependant, ces ménages ont des besoins de mobilité importants (école, achats, etc.) ;

- *La catégorie de revenus à disposition du ménage* : il y a un impact sur les modes utilisés et sur la sensibilité à certaines mesures. La catégorie de revenus est une variable très importante car elle donne une indication du pouvoir d'achat d'un individu ou d'un ménage. Le découragement de la possession et de l'utilisation de voiture se fait souvent par des sanctions financières. Le statut socio-économique reflète la portée de ces sanctions socio-économiques et indiquera quels individus/ménages seront les plus touchés par certaines sanctions, en combinaison avec d'autres variables telles que la profession/position socio-économique, la situation familiale, « l'adresse » du domicile, « l'adresse » du lieu de travail... ;

- *Le fait d'être locataire ou propriétaire de son logement* : le fait de vivre dans un logement qui est la propriété de la famille ou non est un indicateur socio-économique important qui est fortement corrélé à la possession automobile par exemple, ainsi qu'à la capacité des individus à s'adapter aux mesures de régulation automobile ;

- *Le niveau d'études* : Le niveau d'études lié au revenu, à l'épanouissement professionnel, au statut social et au développement des capacités organisationnelles contribue à déterminer le choix modal des individus ;

- *Le secteur statistique de l'adresse professionnelle* : il y a un impact sur les déplacements, par exemple en fonction de la densité des équipements à proximité ou d'offre de transport public. Ainsi, cette variable peut par

exemple être utilisée pour déterminer si une personne travaille à proximité de services et si elle a un accès facile à divers modes de déplacement, alternatifs à la voiture ;

- La position socio-économique : Il s'agit de la position de la personne sur le marché du travail au dernier jour du trimestre, élément qui détermine également les comportements de mobilité, à l'instar du niveau d'études, combiné à d'autres variables. Il est important en effet de savoir si les personnes sont « occupées », « inactives » ou « pensionnées » par exemple. Cela peut avoir une influence tant sur le mode de déplacement que sur l'horaire du déplacement ;

- Le type de prestation et horaires de travail : Lorsque la personne est occupée ou active, il est également important de savoir si la personne travaille à temps plein ou non, à horaires décalés ou non, en horaire de nuit, etc. Ces éléments conditionnent également les modes et comportements de déplacement ;

- La possibilité de télétravail : cette variable impacte fortement le type, le nombre et la distance des déplacements ;

- L'usage d'une voiture de société : comportements différents selon que l'on utilise son propre véhicule ou que ce soit un véhicule « salaire » / de société : Les voitures de société sont liées à des profils socioprofessionnels spécifiques avec leurs propres habitudes de déplacement. En outre, les voitures de société ne sont pas soumises au même régime fiscal que les voitures particulières. Il s'agit d'une question importante pour l'estimation de l'impact de certaines mesures, telles que la tarification routière par exemple ;

- L'intervention de l'employeur dans les frais de déplacement : il y a un impact sur le recours à certains modes de déplacements ;

- La présence d'un parking sur le lieu de travail : il y a un très fort impact sur l'usage de certains modes pour se rendre au travail ;

- Le covoiturage : il y a un impact sur le nombre de véhicules en circulation et tendances en termes de mobilité. »

« - Type de véhicule : certains véhicules, rapides, puissants, longs, 4x4, etc. pourraient être soumis à des mesures particulières en termes de circulation ou de stationnement étant donné le caractère urbain et dense de la Région. Il est important dès lors de pouvoir différencier les différents types de véhicule. Le calendrier de sortie des véhicules à motorisation thermique (et de la LEZ) dépend également du type de véhicule (ainsi que du carburant et de la norme Euro. Le projet de taxe kilométrique (SmartMove) distingue également les niveaux d'imposition en fonction du type de véhicule considéré. Le type de véhicule (notamment la taille) constitue aussi un enjeu pour ce qui concerne le stationnement, plus précisément, la volonté de la Région de réduire le stationnement en voirie ;

- Motorisation du véhicule : La norme Euro combinée au type de carburant détermine si un véhicule a accès à la LEZ bruxelloise. Pour interpréter les besoins spécifiques des usagers, il est par exemple utile de savoir si les véhicules font ou feront partie des véhicules exclus aujourd'hui ou dans quels délais ;

- Pays d'origine du véhicule : Il s'agit de connaître le pays d'immatriculation du véhicule. Les véhicules immatriculés à l'étranger sont aussi concernés par les politiques de mobilité menées. Si nous voulons par exemple filtrer les véhicules immatriculés à l'étranger, il est nécessaire de pouvoir les distinguer et de savoir s'ils font partie de cette catégorie. Par exemple, si l'on souhaite calculer un nombre de kilomètre moyen parcouru par véhicule rapporté au parc de véhicule, le résultat risque d'être biaisé si les véhicules immatriculés à l'étranger sont repris dans les chiffres d'usage (distances parcourues) et non dans les données du parc de véhicules. Par contre, pour d'autres analyses, nous aurons besoin de l'ensemble des véhicules en circulation, qu'ils soient immatriculés en Belgique ou non. Il est aussi intéressant de connaître le pays d'immatriculation

du véhicule pour effectuer des analyses sur l'origine des véhicules en circulation, leur provenance, leurs comportements (est-ce que les touristes qui se déplacent en voiture utilisent les parkings de dissuasion, viennent-ils de loin ou de pays limitrophes, etc. ;

- Norme Euro du véhicule : La norme Euro combinée au type de carburant détermine si un véhicule a accès à la LEZ bruxelloise. Pour interpréter les besoins spécifiques des usagers, il est par exemple utile de savoir si les véhicules font ou feront partie des véhicules exclus aujourd'hui ou dans quels délais ;

- Puissance du véhicule : La puissance du véhicule (combinée à la durée et à la longueur du trajet) pourrait par exemple déterminer le montant de la taxe dans le cadre du système de tarification kilométrique, ainsi que de l'actuelle taxe de mise en circulation (TMC) et de la taxe annuelle de circulation (TC) ;

- Poids et dimensions du véhicule : nécessaire, comme mentionné plus haut, pour alimenter plusieurs études (tarification routière, niveau d'imposition, limitation d'usage, politique de stationnement, etc.) tenant compte du caractère urbain et dense de la Région ;

- Âge du véhicule ou date de la première immatriculation : L'âge du véhicule est corrélé à la norme Euro, ainsi qu'à diverses variables socio-économiques des propriétaires du véhicule. Un véhicule plus ancien entraîne également des coûts d'entretien plus élevés pour les propriétaires. Il s'agit donc d'une variable complémentaire importante par exemple pour estimer l'impact d'une augmentation du coût de la taxe automobile sur certains profils de ménages ;

- Date de la dernière immatriculation : Cette variable est nécessaire par exemple pour savoir depuis quand la voiture appartient au propriétaire actuel. Cela nous permet d'identifier si le moment de l'immatriculation est lié à certains événements importants de la vie (par exemple, un déménagement, la naissance d'enfants) qui sont eux-mêmes fortement liés à des changements de comportement en matière de mobilité ;

- Régime d'utilisation du véhicule : Selon si la personne possède le véhicule, l'utilise en leasing ou en tant que véhicule partagé, les comportements et usages du véhicule sont également très différents et il est donc nécessaire de connaître cette distinction ;

- Secteur statistique du domicile/siège social ou d'exploitation du propriétaire : Le lieu d'immatriculation et le lieu de résidence peuvent dans certains cas être forts différents. Il est donc intéressant de connaître le lieu de résidence du propriétaire ou de l'usager pour ne pas introduire de biais dans l'analyse. Il est intéressant de connaître l'origine du propriétaire (ou de l'usager dans le cas d'un leasing, véhicule de société ou partagé) d'un véhicule afin d'estimer la part des bruxellois parmi les automobilistes au quotidien. Par ailleurs, le croisement de données à un niveau agrégé (par exemple au niveau du secteur statistique) peut permettre de mieux comprendre les comportements de mobilité via l'usage d'un véhicule. Par exemple, le lien entre possession de véhicule, revenu et choix du mode de déplacement est très fort. Une connaissance de ces variables à un niveau géographique précis (small cell de type secteur statistique) permet de mieux comprendre la raison pour laquelle on observe des variations de comportements au sein du territoire et donc permet potentiellement d'y apporter des solutions ;

-Secteur statistique du domicile/siège/social ou d'exploitation de l'usager : même explication que la précédente. »

62. Il est donc renvoyé sur ce point aux garanties appropriées à fournir ainsi qu'au respect du principe de minimisation des données, tel que rappelés aux points 11 à 14 ci-dessus .

63. Interrogé quant à la manière dont **chaque flux de données** (issues des sources de données visées à l'article 32, §2 du projet) sera concrètement organisé, la déléguée de la Ministre a répondu qu'en cas de couplage de données individuelles à caractère personnel effectué pour la réalisation d'analyses, d'études et d'enquêtes en vertu de l'article 32 du projet, « *Bruxelles Mobilité passera par un tiers de confiance (Statbel) qui fournit les données pseudonymisées couplées et détient l'identifiant unique* ». Selon le commentaire de l'article 32, Bruxelles Mobilité se verra communiquer la variable (donnée) « *position socio-économique* » agrégée par secteur statistique du lieu du domicile ou du travail, ventilée par classes d'âge, sexe, secteur d'activité professionnelle, pourcentage de travail à temps partiel.
64. L'Autorité prend acte de ce que l'intention de l'auteur du projet est de permettre à Bruxelles Mobilité de ne disposer que de données agrégées au niveau de « small cells » (secteur statistique du lieu du domicile ou du lieu du travail) ou agrégées par classe d'âge, sexe, secteur d'activité professionnelle, pourcentage de travail à temps partiel, par le responsable du traitement de la source de données pertinente, avant que ces données soient couplées par un tiers de confiance. Une telle approche est conforme au principe de minimisation et est de nature à minimiser le risque qu'une combinaison de données permette d'identifier une personne³⁷. Toutefois, eu égard à l'ingérence engendrée par le couplage de données dans les droits et libertés des personnes concernées et à titre de garanties pour les droits et libertés des personnes concernées, il convient **d'indiquer dans le dispositif même du projet que Bruxelles Mobilité collectera des données agrégées et à quel niveau** (par secteur statistique du lieu de domicile ou du lieu du travail, par classe d'âge, etc.) et de prévoir **un interdiction de découplage des données**. Il y a encore lieu de relever que le projet est muet quant aux données issues des enquêtes que Bruxelles Mobilité collectera. Il ne paraît pas nécessaire aux yeux de l'Autorité que Bruxelles Mobilité reçoive des données individuelles, des données anonymisées ou agrégées semblent suffisantes pour réaliser des études et analyses. Il convient dès lors **de compléter le projet sur ce point, à titre de garantie pour les droits et libertés des personnes concernées**.
65. Afin d'asseoir la base de licéité de la communication des données agrégées par Bruxelles Mobilité au tiers de confiance aux fins de la réalisation d'études et d'analyses (sur la base de variables socio-économiques et démographiques qui impactent la mobilité) en vue de pouvoir adapter en conséquence la politique de mobilité et de sécurité routière au moyen de données couplées pseudonymisées, il y a lieu **d'adapter le projet afin de prévoir une telle communication des données ainsi que la finalité que cette communication poursuit**.

³⁷ Voir également notamment les points 19 et 81 de l'avis n° 247/2022.

B.2. Les données issues des caméras ANPR

66. En ce qui concerne les données issues des caméras ANPR provenant de Safe.Brussels³⁸, visées à l'article 32, §1^{er}, b), 4^o et §2, du projet, il ressort du commentaire de l'article 32 (et non de l'article 32) que ces données seront couplées avec les données de la DIV afin d'assurer le « *suivi de la mobilité* ». Au regard du fait que les données qui seront communiquées à Bruxelles Mobilité seront agrégées temporellement³⁹, l'Autorité estime qu'en l'occurrence, le « suivi de la mobilité » est une finalité qui peut être considérée comme suffisamment déterminée conformément à l'article 5.1.b) du RGPD, à condition de préciser, comme indiqué par l'auteur du projet dans les informations complémentaires transmises, qu'il s'agit « d'analyser le volume du trafic routier, le temps de parcours entre deux caméras, le trafic entrant et sortant de la Région bruxelloise, ventilé par type de véhicule, sur une base horaire en vue de planifier l'évolution des infrastructures routières de la région » et/ou « de mesurer l'usage des différents types de véhicules afin d'évaluer l'impact des mesures de régulation adoptées et envisagée ». Afin de répondre au principe de prévisibilité, **ces précisions quant à la finalité « suivi de la mobilité » et quant aux moyens statistiques employés** pour atteindre cette finalité devraient être **indiquées de manière explicite dans le dispositif du projet**.

67. Il y a encore lieu de **s'assurer que les données traitées à cette fin sont pertinentes, adéquates et limitées à ce qui est nécessaire pour atteindre la finalité poursuivie, conformément à l'article 5.1.c) du RGPD** et sont **déterminées d'une manière qui soit claire et précise** pour les personnes concernées afin de répondre au principe de prévisibilité. L'Autorité se limite, par conséquent, à faire les remarques suivantes, sans viser à l'exhaustivité.

68. L'article 32, §1^{er}, b), 4^o du projet prévoit que les données visées sont le « *pseudo-identifiant du véhicule* »⁴⁰, le « *pays d'origine* », le « *type de véhicule ou d'usager* », l'« *horodatage de la détection du véhicule* » et l'« *identifiant ou position de la caméra ayant détecté le véhicule* ».

69. Il ressort des informations complémentaires que le « *pays d'origine* » vise le pays d'immatriculation du véhicule. L'expression « *pays d'origine* » n'étant pas très claire, il est recommandé de le définir

³⁸ En vertu de l'article 10/5, §3, de l'ordonnance du 28 mai 2015 *créant un organisme d'intérêt public centralisant la gestion de la politique de prévention et de sécurité en Région de Bruxelles-Capitale et créant l'École régionale des métiers et de la sécurité, de la prévention et du recours Brusafe*, Bruxelles Mobilité est membre de droit de la plate-forme bruxelloise de vidéoprotection. L'article 10/4 de cette ordonnance prévoit que tout échange de données à caractère personnel s'opère, au sein de la plate-forme de vidéoprotection, entre les membres participants, conformément aux autorisations délivrées préalablement par la Commission de contrôle bruxelloise telle que visée par les articles 31 et suivants de l'ordonnance du 8 mai 2014 portant création et organisation d'un intégateur de service régional.

³⁹ Le commentaire de l'article 32 indique qu'« *aucune image n'est demandée* » et que les données issues de caméras ANPR sont des « *métadonnées avec un pseudo-identifiant de la plaque nécessaire au couplage avec les données de la DIV. Les données sont agrégées temporellement par le responsable de la source (par tranches horaires) en amont avant réception par Bruxelles Mobilité* ».

⁴⁰ Le « *pseudo-identifiant du véhicule* » est défini à l'article 2, 7^o du projet en ces termes : « *identifiant généré par application d'une fonction de pseudonymisation et utilisé dans le cadre d'un traitement de données pseudonymisées* ».

dans le projet ou de la remplacer par « pays d'immatriculation », à des fins de prévisibilité. Interrogé quant au caractère nécessaire et pertinent de traiter cette donnée, la déléguée de la Ministre a répondu ce qui suit :

« Les véhicules immatriculés à l'étranger sont aussi concernés par les politiques de mobilité menées. Si nous voulons par exemple exclure les données relatives à ces véhicules des analyses pour les filtrer, il est nécessaire de pouvoir les distinguer et de savoir qu'ils sont immatriculés à l'étranger. Par exemple, si l'on souhaite calculer un nombre de kilomètre moyen parcouru par véhicule rapporté au parc de véhicule, le résultat risque d'être biaisé si les véhicules immatriculés à l'étranger sont repris dans les chiffres d'usage (distances parcourues) et non dans les données du parc de véhicules. Par contre, pour d'autres analyses, nous aurons besoin de l'ensemble des véhicules en circulation, qu'ils soient immatriculés en Belgique ou non. De plus, ces données peuvent s'avérer utiles par exemple pour les poids lourds (en termes de concentration et de flux importants, pour comprendre comment ils se comportent sur nos routes ou évaluer la lisibilité de la signalisation). »

70. Il est dès lors recommandé d'insérer de manière claire dans le commentaire de l'article 32 la justification du caractère nécessaire et pertinent de la collecte de cette donnée au regard de la finalité poursuivie.

71. Le projet ne précisant pas ce qu'il y a lieu d'entendre par « type de véhicule », l'Autorité a interrogé l'auteur du projet sur ce point . Il a répondu ce qui suit :

« 1. Les définitions de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies dans le document CE/TRANS/WP.29/78/Rev.6 (<https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp29/wp29resolutions/ECE-TRANS-WP.29-78r6e.pdf>) qui définit les catégories de véhicules au niveau international (L1,L2,L3,L4,L5,L6,L7,M1,M2,M3,N1,N2,N3,O1,O2,O3,O4,T,G,SA,SB,SV,SD,...) telles qu'enregistrées dans la base de données de la DIV.

2. La norme euro et le type de carburant ;

3. La cylindrée ;

4. Les véhicules privés ou de société ».

72. Afin de répondre au principe de prévisibilité, il sera donc veillé à ce que le projet définisse ce qu'il convient d'entendre par « *type de véhicule* ». Elle rappelle également qu'**eu égard au caractère particulièrement intrusif que représente une donnée issue de caméras ANPR⁴¹ dans les droits et libertés des personnes concernées**, il incombe à l'auteur du projet de procéder à une appréciation rigoureuse du caractère nécessaire et pertinent des données collectées et concernant le « type de véhicule ». Ainsi par exemple, si la collecte de données telles que « type de carburant » ou « cylindrée » semble être pertinente et nécessaire pour évaluer l'impact environnemental de mesures de mobilité, il est rappelé à l'auteur du projet de bien distinguer les finalités de mobilité

⁴¹ Voir le point 67 de l'avis n° 247/2022.

qui relèvent de la compétence de Bruxelles Mobilité des finalités environnementales pour lesquelles elle n'est pas compétente.

73. L'Autorité relève que le fait de recourir à un « pseudo-identifiant du véhicule » afin de coupler les données issues des caméras ANPR avec les données de la DIV constitue une mesure appropriée pour les droits et libertés des personnes concernées.
74. Selon les informations complémentaires, le couplage de données sera effectué par un tiers de confiance (Statbel) qui fournira à Bruxelles Mobilité les données couplées pseudonymisées et conservera l'identifiant unique. Dans ces conditions, l'Autorité comprend que Bruxelles Mobilité collectera les données issues des caméras ANPR, préalablement agrégées temporellement par le responsable du traitement des caméras ANPR concernées (membre de Safe.Brussels) et les communiquera à un tiers de confiance (Statbel), à charge pour lui de les coupler avec les données de la DIV, afin de permettre à Bruxelles Mobilité de réaliser la finalité visée . **À titre de garantie pour les droits et libertés des personnes concernées, il convient de (i) préciser dans le dispositif du projet que la détermination des trajets des véhicules sur une base individuelle est exclue et (ii) prévoir une interdiction de découplage des données.**
75. La communication à Bruxelles Mobilité des données issues des caméras ANPR agrégées temporellement (par tranches horaires) est une approche conforme au principe de minimisation des données, eu égard au caractère très privé et sensible des données de localisation issues des caméras ANPR⁴² et, par conséquent, au caractère très intrusif engendré dans le droit à la protection des données à caractère personnel des personnes concernées, de la communication de ces données en vue d'un couplage de données. Il convient dès lors, **à titre de garanties pour les droits et libertés des personnes concernées, de compléter le projet afin de prévoir explicitement que les données issues des caméras ANPR qui seront communiquées à Bruxelles Mobilité seront des données agrégées et de préciser sur quelle base (horaire ? journalière ?) elles seront agrégées.**
76. Afin d'asseoir la base de licéité de la communication de données agrégées par Bruxelles Mobilité au tiers de confiance en vue d'effectuer le couplage des données, il y a lieu **d'adapter le projet afin de prévoir la communication desdites données ainsi que la finalité que cette communication poursuit** (permettre à Bruxelles Mobilité d'assurer « *le suivi de la mobilité* » sur la base de données couplées pseudonymisées).
77. Si l'article 32, §1^{er}, b), 4^o et §2, du projet, lu à la lumière du commentaire de l'article, permet de comprendre que les données issues des caméras ANPR proviendront des caméras ANPR des

⁴² Voir le point 67 de l'avis n° 247/2022.

membres participants à la plate-forme bruxelloise de vidéoprotection, Safe.Brussels, il n'est en revanche pas possible d'apercevoir ni de comprendre, ainsi que cela ressort des informations complémentaires, que l'intention est également de collecter les données issues de caméras ANPR « situées à proximité ou sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, par exemple celles situées sur le Ring de Bruxelles, [appartenant] au SPF Mobilité et Transport, ainsi qu'à la Région flamande ».

78. Outre que l'origine des données issues des caméras ANPR doit être prévue de manière claire et exhaustive dans le projet, il conviendra également de s'assurer qu'un accord de coopération est conclu avec la Région flamande afin de donner un fondement juridique à la communication des données issues des caméras ANPR détenue par cette Région à Bruxelles Mobilité et de légaliser ainsi la réalisation de la mission d'intérêt public de Bruxelles Mobilité relative « *au suivi de la mobilité* » au moyen de ces données. Pour ce qui concerne la communication de données issues des caméras ANPR détenues par le SPF Mobilité et Transports, il conviendra de la formaliser par la conclusion d'un protocole, conformément à l'article 20 de la LTD.

B.3. Les données issues du matériel embarqué (On board Unit) à bord des poids lourds

79. En ce qui concerne les données issues du matériel embarqué (On Board Unit) à bord des poids lourds, visées à l'article 32, §1^{er}, b), 5^o du projet, le dispositif du projet ne mentionne pas de finalité. Il ressort du commentaire de l'article que ces données visent « *par exemple* » à :

« - tenir compte des besoins des poids lourds lors de la modification de plans de circulation et d'en évaluer le respect ;

- de planifier l'entretien des voiries ;

- d'évaluer les besoins en termes de stationnement (marquage, signalisation, guidage) ;

- de planifier correctement les éventuelles déviations ;

- d'évaluer les nuisances sonores liées au trafic ».

80. Ces **finalités peuvent être considérées comme déterminées et légitimes, pour autant qu'elles soient définies de manière exhaustive dans le dispositif du projet** (en supprimant l'expression « *par exemple* »). Il convient dès lors de compléter le projet afin qu'il décrive de manière claire la mission d'intérêt public incombant à Bruxelles Mobilité en matière de poids lourds de sorte que finalités visées par le traitement des données issues du matériel embarqué des poids lourds puissent être considérées comme déterminées et explicites.

81. Les données traitées pour réaliser ces finalités sont les flux de déplacements, les données temporelles des flux de déplacements ainsi que les zones de stationnement. Elles paraissent pertinentes et adéquates au regard des finalités visées. Il ressort également du commentaire de l'article que c'est VIAPASS qui communique à Bruxelles Mobilité les données de localisation qui

« sont agrégées temporellement (sur un jour de la semaine ou selon le type de jours – uniquement les jours ouvrables ou fériés, le week-end) ». Une telle approche est conforme au principe de minimisation des données. Afin de répondre aux principes de prévisibilité et de légalité, il **convient toutefois de compléter le projet afin qu'il prévoie qu'afin d'atteindre les finalités précitées aux points 79 et 80, Bruxelles Mobilité traite des données agrégées communiquées par VIAPASS et sur quelle base les données sont agrégées** (horaire, journalière, hebdomadaire, etc.).

C. Durée de conservation

82. L'article 32, §3 du projet prévoit que « les données à caractère personnel récoltées à cette fin sont conservées le temps nécessaire à la réalisation des enquêtes, études et analyses et au maximum quinze ans ».
83. A l'instar de l'observation formulée au point 48 ci-dessus, l'expression « sont conservées le temps nécessaire à la réalisation des enquêtes, études et analyses » n'apportent aucune plus-value et sera donc supprimée.
84. Le délai de quinze ans est justifié dans le commentaire de l'article par la nécessité d'analyser les tendances à long terme pour ces situations qui évoluent lentement, d'agrégier les données selon des références géographiques adaptées dans le temps, de disposer d'une base de données assez large pour avoir des statistiques stables et complètes, de remonter dans le temps en cas de réaménagement de la voirie pour évaluer son impact en comparaison avec une situation avant réaménagement. L'Autorité en prend acte.

6. Articles 30, §2, 3° et 33 : mise en place d'outils d'analyse et de modélisation des déplacements, comportements, et flux de mobilité et de sécurité routière

85. L'article 33 du projet entend encadrer les traitements de données à caractère personnel⁴³ envisagés par le projet afin de mettre en place des outils d'analyse et de modélisation des déplacements, comportements et flux de mobilité et de sécurité routière sur la base du résultat des enquêtes et sur la base des données issues de différentes sources de données. Dans ce cadre, le paragraphe 1 liste les données à caractère personnel concernant les véhicules, les données issues de caméras

⁴³ Ainsi que cela ressort des informations complémentaires, « l'objectif du projet est d'avoir des outils qui permettent d'analyser et de modéliser l'ensemble des flux de déplacements qui se produisent au moins en partie sur le territoire régional. Dans ce cadre, il est nécessaire d'intégrer dans la mesure du possible, l'ensemble des modes de déplacement utilisés et donc de différents types de véhicules ou de modes en fonction des données disponibles (qu'elles soient à caractère personnel ou non) ». Il est précisé qu'en ce qui concerne les transports en commun, il ne s'agit pas de données individuelles à caractère personnel mais de données anonymisées et qu'en ce qui concerne les vélos et les flux de piétons, il s'agit de comptages sans données à caractère personnel. L'Autorité en prend acte.

ANPR ainsi que du matériel embarqué à bord des poids lourds. Le paragraphe 2 cite les sources de données et le paragraphe 3 fixe le délai de conservation.

86. L'Autorité estime que les articles 30, §2, 3^o et 33 du projet **gagneraient en prévisibilité** si ces articles étaient rédigés de manière telle à ce que (1) la finalité qui est poursuivie par la mise en place de tels outils d'analyses et de modélisation était indiquée dans le projet et (2) les traitements de données qui seront réalisés en vertu de l'article 33 du projet puissent être appréhendés de manière suffisamment prévisible par les personnes concernées (quelle entité communique quelles données à qui ?, y a-t-il un couplage de données ?). Il y a dès lors lieu d'adapter le projet en conséquence afin de répondre au principe de prévisibilité.
87. En ce qui concerne la **détermination de la finalité**, il ressort du commentaire de l'article 33 que Bruxelles Mobilité utilise des outils tels que ceux visés par le projet à l'échelle macroscopique⁴⁴ et à l'échelle microscopique⁴⁵ et souhaite développer à moyen terme un nouvel outil de modélisation à l'échelle mésoscopique⁴⁶. Toujours selon le commentaire de l'article, la création et l'utilisation d'un modèle multimodal de déplacement macroscopique permet « *d'aider à la décision en testant des scénarios de modification importante de la demande en déplacements et de l'offre de transport (report modal, report d'itinéraire, charges de trafic sur les réseaux...)* ».
88. S'il s'agit là de la raison concrète et opérationnelle pour laquelle il est nécessaire que Bruxelles Mobilité mette en place des outils d'analyse et de modélisation des déplacements, comportements et flux de mobilité et de sécurité routière, il s'agit d'une finalité qui est déterminée, explicite et légitime au sens de l'article 5.1.b) du RGPD. Il convient de **compléter le projet sur ce point**.
89. Le commentaire de l'article 33 précise encore que « *l'extrapolation de données comme le calcul des distances parcourues ventilées par type de mode de déplacement répond à des obligations européennes en termes de rapportage d'émissions polluantes dans le secteur du transport de personnes ou de marchandises* ». S'il s'agit là d'une finalité poursuivie par la mise en place d'outils d'analyse et de modélisations et qu'il est envisagé de la prendre en compte dans le projet, il est alors nécessaire de mentionner cette finalité de manière explicite dans le projet en se référant au cadre normatif européen pertinent.

⁴⁴ Selon le commentaire de l'article, « *La modélisation des flux à l'échelle macroscopique se fait au niveau de la Région et de sa périphérie sur les principaux axes de circulation et sur les réseaux de transport public pour des périodes comprises entre 4 heures et 1 heure. Ce type de modèle permet de refléter les itinéraires empruntés en minimisant les temps de parcours avec une prise en compte de la congestion* ».

⁴⁵ Le commentaire de l'article précise à cet égard que « *La modélisation des flux à l'échelle microscopique se fait au niveau des carrefours ou des corridors de faible longueur pour des périodes de 15 minutes ou moins. Les interactions entre les véhicules sont encore plus finement modélisées pour reproduire au mieux les problèmes de congestion à l'échelle des carrefours* ».

⁴⁶ « *La modélisation des flux à l'échelle mésoscopique se fait au niveau de sous parties de la Région de Bruxelles-Capitale ou le long de corridors pour des périodes comprises entre 1 heure et 15 minutes. Les interactions entre les véhicules sont prises en compte de façon à reproduire de manière plus réaliste les problèmes de congestion* ».

90. En ce qui concerne les **traitements de données à caractère personnel envisagés** en vertu de l'article 33 du projet, l'Autorité comprend, à la lumière du commentaire de cet article et des informations complémentaires, que deux opérations de traitement de données sont encadrées par l'article 33. Il s'agit, d'une part, de la communication par VIAPASS des données issues du matériel embarqué à bord des poids lourds et, d'autre part, du couplage de données issues des caméras ANPR avec les données de la DIV.
91. Pour ce qui concerne la communication de données par VIAPASS à Bruxelles Mobilité, il est renvoyé aux observations émises ci-dessus sous le point B.3 qui s'appliquent *mutatis mutandis* en ce qui concerne la recommandation relative à l'agrégation des données ainsi que la base sur laquelle elles seront agrégées. De même, pour ce qui concerne le couplage de données issues de caméras ANPR avec les données de la DIV, il renvoyé aux observations émises ci-dessus sous le point B.2 qui s'appliquent *mutatis mutandis*.
92. L'Autorité rappelle également qu'il revient à l'auteur du projet de **s'assurer du caractère nécessaire des données mentionnées à l'article 33, §1^{er}, a) concernant les véhicules et qui seront couplées avec les données issues des caméras ANPR et le cas échéant, de la justifier dans le commentaire de l'article**. Le commentaire de l'article 33 indique, en ce qui concerne le calibrage des flux de véhicules, que le croisement des données issues des caméras ANPR avec les données de la DIV « *sont particulièrement nécessaires car elles permettent de quantifier les volumes de véhicules qui passent devant les caméras avec des informations sur les véhicules (puissance fiscale, privé ou de société, code postal ou secteur statistique de l'immatriculation, ...)*. Il n'existe à l'heure actuelle aucun autre moyen d'obtenir ces informations. » L'Autorité en prend note et renvoie aux garanties appropriées à fournir ainsi qu'au respect du principe de minimisation des données rappelés aux points 11 à 14.
93. Les données mentionnées dans le dispositif du projet doivent également être **déterminées d'une manière qui soit suffisamment claire et précise** pour permettre aux personnes concernées d'être en mesure d'appréhender de façon prévisible les traitements de données à caractère personnel qui sont réalisés. A cet égard, il y a lieu de relever que le commentaire de l'article se réfère au « *code postal ou au secteur statistique de l'immatriculation* », alors que le texte du projet se réfère au « *secteur statistique du domicile/siège social ou d'exploitation du propriétaire* » et au « *secteur statistique du domicile/siège social de l'utilisateur* ». De même, le commentaire de l'article mentionne la « *puissance fiscale* » du véhicule alors que le texte du projet utilise l'expression « *puissance du véhicule* ». Il convient de clarifier le projet sur ce point.
94. Ainsi que cela a déjà été indiqué ci-dessus, le principe de minimisation des données implique également qu'il revient à l'auteur du projet de justifier le caractère nécessaire du recours à chaque source de données dont Bruxelles Mobilité a besoin afin de mettre en place des outils d'analyse et

de modélisations. L'Autorité s'interroge à cet égard sur la nécessité de recourir aux « *administrations bruxelloises et organismes d'intérêt public bruxellois* » visées à l'article 33, §2 du projet, outre le fait que la formulation est trop générale et ne permet pas aux personnes concernées d'appréhender ou d'apercevoir de quelle source de données il est question (ce qui ne répond pas au principe de prévisibilité). A défaut d'une justification de la nécessité de recourir à cette source de données, elle sera supprimée du projet.

95. L'article 33, §3, du projet fixe le délai de conservation des données à caractère personnel concernées à maximum deux ans. Selon le commentaire de l'article, la durée de deux ans correspond à la durée de calage du modèle. L'Autorité en prend acte.

7. Article 30, §4 du projet : Catégorie de destinataires des données

96. L'article 30, §4 du projet est libellé comme suit :

« Les données à caractère personnel traitées pour les finalités visées au § 2 peuvent être communiquées aux catégories suivantes de destinataires, en vue de la réalisation de ces finalités ou des finalités compatibles ou de finalités fondées sur l'article 6.1.c) ou 6.1.e) du RGPD, conformément aux exigences de l'article 6.3 du RGPD :

1° Des tiers de confiance au sens de l'article 188 1°, de la loi du 30 juillet 2018 relative à la protection des personnes physiques à l'égard des traitements de données à caractère personnel ;

2° Des intégrateurs de services notamment au sens de l'article 2, 1°, de l'ordonnance du 8 mai 2014 portant création et organisation d'un intégrateur de services bruxellois ;

3° Des autorités publiques ;

4° Des établissements d'enseignements ;

5° Les entités mandatées dans le cadre de marchés publics ou de contrats de sous-traitance avec le responsable du traitement, telles que des bureaux d'études ;

6° Les autorités statistiques visées à l'article 1er, 17°, de la loi du 4 juillet 1962 relative à la statistique publique ;

7° Les entités reconnues comme entités de recherche par Eurostat, et les autres acteurs poursuivant une finalité de recherche scientifique ou historique ;

8° Le service des archives visé par l'article 2, 4°, de l'ordonnance du 19 mars 2009 relative aux archives de la Région de Bruxelles-Capitale. »

97. En ce que ce paragraphe prévoit que les données peuvent être communiquées « *en vue de la réalisation de ces finalités ou des finalités compatibles ou de finalité fondées sur l'article 6.1.c) ou 6.1.e) du RGPD, conformément aux exigences de l'article 6.3 du RGPD* », il paraphrase les exigences prévues par le RGPD et n'apporte aucune plus-value en termes de prévisibilité. Cette expression (« *en vue de la réalisation... article 6.3 du RGPD* ») sera donc supprimée du projet.

98. Il ressort du commentaire de l'article que l'intention est de permettre la communication de données anonymisées ou, à tout le moins pseudonymisées, aux catégories de destinataires cités à des fins de recherche scientifique ou historique ou à des fins statistiques ou pour la réalisation de leurs propres missions d'intérêt public.
99. Interrogé quant à l'identité de l'entité visée par le tiers de confiance mentionné au 1°, la déléguée de la Ministre a indiqué qu' « *[e]n application de l'article 202 de la [LTD], il est [...] possible de se trouver dans le cas de figure où les données à caractère personnel visées par la demande [d'accès] ne seraient pas transmises au responsable du traitement ultérieur mais à un tiers de confiance, à charge de ce dernier de coupler puis anonymiser ou pseudonymiser les données avant de les mettre à la disposition du responsable du traitement ultérieur. Aucune entité spécifique n'est visée à ce stade, mais il pourrait par exemple s'agir de Statbel dans le rôle d'organisation intermédiaire que lui permet de remplir l'article 3 de l'arrêté royal du 13 juin 2014 déterminant d'une part, les mesures réglementaires, administratives, techniques et organisationnelles spécifiques afin d'assurer le respect des prescriptions relatives à la protection des données à caractère personnel ou relatives à des entités individuelles et de secret statistique et d'autre part, fixant les conditions auxquelles l'Institut national de Statistique peut agir en qualité d'organisation intermédiaire en vue d'un traitement ultérieur à des fins statistiques.* »
100. L'Autorité souligne que le recours à un tiers de confiance pour anonymiser ou pseudonymiser des données à caractère personnel est une bonne pratique et recommande d'adapter le projet afin que celui-ci précise qu'un tiers de confiance au sens de l'article 188, 1° de la LTD peut être désigné afin d'anonymiser ou de pseudonymiser les données préalablement à la communication de celles-ci aux catégories de destinataires visées par le projet à des fins de recherches scientifiques, historiques ou à des fins statistiques.
101. Les données anonymisées n'étant pas des données à caractère personnel, elles ne relèvent pas de la compétence de l'Autorité. Il incombera à l'entité qui communiquera ces données (Bruxelles Mobilité ou le tiers de confiance), en tant que responsable du traitement, de s'assurer qu'elles sont effectivement anonymisées.
102. Pour ce qui concerne la communication des données pseudonymisées (qui sont des données à caractère personnel) aux catégories de destinataires visées aux points 6°, 7° et 8°, l'Autorité constate que la détermination desdites catégories est suffisamment précise pour permettre aux personnes concernées de se faire une idée du traitement ultérieur de leur données. En ce qui concerne la communication aux établissements d'enseignements visés au 4°, il ressort des informations complémentaires que cette communication poursuit une finalité de recherche scientifique ou historique. Le projet devrait dès lors être complété sur ce point afin d'assurer un niveau adéquat de prévisibilité.

103. Pour ce qui concerne la communication de données (pseudonymisées) aux autorités publiques visées au point 3°, l’Autorité rappelle⁴⁷ que si l’intention est de permettre la communication de données à des autorités publiques pour des finalités qui ne sont pas compatibles avec les finalités initiales pour lesquelles les données ont été collectées, cette communication doit respecter les principes de prévisibilité et de légalité (qui requièrent que les éléments essentiels, en particulier, la finalité, les catégories de données visées soient prévus par une norme légale formelle, en l’occurrence, une ordonnance) mais doit aussi constituer une mesure nécessaire et proportionnée dans une société démocratique pour garantir les objectifs visés à l’article 23 du RGPD, dans le respect de la législation régissant les missions légales des autorités publiques visées. Il y a lieu de relever que se **limiter à indiquer que les données peuvent être communiquées à « des autorités publiques » ne satisfait pas aux principes de légalité et de prévisibilité dès lors qu’il n’est pas possible de déterminer les finalités pour lesquelles cette communication est effectuée ou les circonstances dans lesquelles elle est autorisée**. Il convient donc de **compléter le projet** sur ce point en **identifiant clairement les missions légales des autorités publiques destinataires**. Il y aura encore lieu d’apprécier au cas par cas, destinataire (et mission légale) par destinataire (et missions légales), le caractère nécessaire et proportionné d’un tel traitement de données.
104. Pour ce qui concerne la communication de données aux intégrateurs de services visées au point 2°, il convient également de préciser la (les) mission(s) légales qui leur incombe et pour la réalisation de laquelle/desquelles la communication de données est nécessaire afin de permettre aux personnes concernées de se faire une idée claire et prévisible des traitements de leurs données.
105. Pour ce qui concerne la communication de données dans le cadre de « *contrats de sous-traitance avec le responsable du traitement, telles que des bureaux d’études* », visé au point 5°, il ressort des informations complémentaires qu’il s’agit d’un sous-traitant au sens de l’article 28 du RGPD. Il convient de compléter le projet sur ce point afin d’assurer un niveau adéquat de prévisibilité.
106. A toutes fins utiles, si par l’article 30, §4, du projet, l’intention de l’auteur du projet est de permettre à Bruxelles Mobilité de communiquer les données qu’il a collectées dans le cadre de la réalisation de ses missions d’intérêt public en vertu du projet aux catégories de destinataires qui y sont mentionnées, en vue d’un traitement ultérieur à des fins statistiques, l’Autorité recommande d’envisager la possibilité de prévoir, non pas la communication de données aux catégories de destinataires visées, mais de se limiter à prévoir la communication de ces données à Statbel ou à l’IBSA, à charge pour ces derniers de mettre les données agrégées (c’est-à-dire le résultat

⁴⁷ Voir les points 90 et 91 de l’avis n° 247/2022.

anonymisé de l'étude statistique) à disposition de tout tiers intéressé. Dans une telle hypothèse, ce serait en principe la loi du 4 juillet 1962 *relative à la statistique publique* ou l'ordonnance du 3 avril 2014 *relative à la statistique régionale* qui devrait constituer la base de licéité de la communication des données aux tiers intéressés et comporter des garanties appropriées pour les droits et libertés des personnes concernées. En matière de statistiques publiques, le considérant 162 du RGPD met en évidence qu'en matière de traitement de données à caractère personnel à des fins statistiques, le droit de l'Union ou le droit des Etats membres devrait notamment déterminer le contenu statistique en plus du contrôle de l'accès aux données et des dispositions particulières pour le traitement de données à caractère personnel à des fins statistiques ainsi que des mesures appropriées pour la sauvegarde des droits et libertés de la personne concernée et pour préserver le secret statistique⁴⁸. A ce sujet et à toutes fins utiles, l'Autorité renvoie à son avis récent en la matière rendu à propos de Statbel, à savoir son avis 127/2021⁴⁹. Si le cadre normatif choisi est celui de l'IBSA et que celui-ci ne prévoit pas les garanties requises en la matière explicitées dans l'avis précité, elles devront être prévues par le projet.

8. Responsable(s) du traitement

107. En vertu de l'article 30, §1 du projet, le Gouvernement désignera Bruxelles Mobilité en qualité de responsable du traitement des données à caractère personnel. Pour le surplus, il est renvoyé aux observations formulées au point 85 de l'avis n° 247/2022 relative à la responsabilité du traitement incombant aux institutions/entités en charge des sources de données consultées dans le cadre de la création d'un échantillon de population par tirage au sort et des couplages de données envisagés par le projet.

9. Article 34 du projet : délégation au Gouvernement

108. En vertu de l'article 34 du projet, le Gouvernement peut arrêter, pour chacune des finalités visées à l'article 30, des modalités supplémentaires applicables, après avoir consulté l'Autorité.

109. Selon le commentaire de l'article, sont visés la fréquence des analyses, des enquêtes, des mises à jour des outils d'analyse et de modélisation ou des destinataires spécifiques (parmi les catégories de destinataires visées par le projet).

110. L'Autorité n'a pas de remarque particulière à formuler à cet égard dès lors pour autant que les éléments essentiels des traitements de données à caractère personnel envisagé soient définis dans

⁴⁸ Le Règlement européen 223/2009 du 11 mars 2009 impose également des obligations aux Etats membres en la matière.

⁴⁹ avis n° 127/2021 du 28 juillet 2021 de l'Autorité sur l'avant-projet de loi modifiant la loi du 4 juillet 1962 relative à la statistique

la loi au sens formel, des détails et des modalités puissent être élaboré(e)s au moyen de dispositions d'exécution, certes après avis complémentaire de l'Autorité, conformément à l'article 36.4 du RGPD.

PAR CES MOTIFS,

L'Autorité estime qu'il convient de

1. confier de manière claire les missions d'intérêt public (qui nécessitent la réalisation de traitements de données à caractère personnel) dont est chargée Bruxelles Mobilité en vertu du projet et de les décrire de manière telle que les finalités des traitements de données envisagés peuvent être considérées comme déterminées et explicites (point 18) ;
2. procéder à une analyse rigoureuse du caractère nécessaire et proportionné de la mise à disposition de Bruxelles Mobilité de données couplées issues de diverses sources de données afin de réaliser des analyses, études visées à l'article 32 du projet et de créer des outils d'analyses et de modélisations visés à l'article 33 du projet, et le justifier, le cas échéant, dans l'exposé des motifs (points 25 et 26) ;
3. motiver dans quelle mesure les éléments essentiels des traitements de données qu'il envisage ne peuvent être déterminés par d'autres cadres normatifs (le cas échéant moyennant les adaptations nécessaires) (point 27) ;
4. de supprimer l'alinéa 1^{er}, 3^o de l'article 3 du projet (point 29) ;
5. clarifier et compléter l'article 31 du projet à la lumière des observations formulées aux points 31 à 35 ;
6. compléter le projet afin qu'il définisse ce qu'il y a lieu d'entendre par « *composition de ménage* », « *lieu de travail* », « *niveau d'études* », « *position socio-économique* » et « *propriétaire et/ou usager selon un type de motorisation particulière* » visée à l'article 31, §1, a) du projet (point 37) ;
7. remplacer l'âge par « tranches d'âge » et lieu de résidence, par « secteur statistique du domicile » à l'article 31, §1^{er}, a) du projet (point 40) ;
8. s'assurer du caractère nécessaire des sources de données mentionnée à l'article 31, §2 du projet, conformément aux observations formulées au point 43 ;
9. clarifier et adapter le projet à la lumière des observations formulées aux points 45 et 46 ;
10. supprimer à l'article 31, §4, du projet l'expression « *sont conservées le temps nécessaire à la création de l'échantillon et à la réalisation de la collecte des données auprès des personnes sélectionnées* » (point 48) et adapter cet article conformément aux observations formulées au point 49 ;
11. reformuler les finalités poursuivies par la collecte des données relatives aux accidents de la circulation (point 52) ;
12. adapter l'article 32, §1^{er}, a) conformément aux observations formulées au point 54 ;

13. adapter l'article 32, §1, a) du projet conformément aux observations émises au point 55 relatives au flux des données ;
14. formuler la finalité poursuivie par la collecte des données mentionnées à l'article 32, §1^{er}, b), 1^o à 3^o à la lumière des observations émises aux points 57 à 59 ;
15. s'assurer que les données visées à l'article 32, §1^{er}, b), 1^o à 3) du projet sont bien pertinentes et limitées à ce qui est nécessaire pour accomplir la finalité poursuivie (points 60 à 62) ;
16. adapter le projet conformément aux points 64 et 65 en ce qui concerne les flux de données issues des sources de données visées à l'article 32, §2 ;
17. adapter le projet en ce qui concerne la finalité « *suivi de la mobilité* » conformément aux observations émises au point 66 ;
18. s'assurer que les données traitées afin d'assurer le « *suivi de la mobilité* » sont pertinentes, adéquates et limitées à ce qui est nécessaires et qu'elles soient déterminées d'une manière claire et précise (point 67 à 72) ;
19. compléter le projet conformément aux observations formulées aux points 80 et 81 relatives à collecte des données issues du matériel embarqué à bord des poids lourds visées à l'article 32, §1^{er}, b), 5^o du projet ;
20. supprimer l'expression « *sont conservées le temps nécessaire à la réalisation des enquêtes, études et analyses* » à l'article 32, §3 du projet (point 83) ;
21. adapter l'article 33 du projet à la lumière des observations formulées sous le point 6.
22. adapter l'article 30, §4, à la lumière des observations formulées sous le point 7.

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