



Autorité de protection des données  
Gegevensbeschermingsautoriteit

**Avis n° 80/2024 du 23 août 2024**

**Objet:** *Projet d'arrêté du Gouvernement wallon du ... relatif aux contrôles effectués sur la route et aux contrôles effectués dans les locaux des entreprises pour toutes les catégories de transport par route concernant la législation sociale dans le domaine du transport par route, modifiant l'arrêté royal du 19 juillet 2000 relatif à la perception et à la consignation d'une somme lors de la constatation de certaines infractions en matière de transport par route et modifiant l'arrêté du Gouvernement wallon du 13 avril 2023 relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger (CO-A-2024-207)*

**Mots-clés :** transposition directive – champ d'application matériel - tachygraphe

#### **Introduction :**

L'avis concerne un projet d'arrêté du Gouvernement wallon qui entend transposer partiellement dans l'ordre juridique wallon deux directives européennes imposant la mise en place de contrôle sur la route et dans les locaux des entreprises pour toutes les catégories de transport par route concernant la législation sociale dans le domaine du transport par route.

L'Autorité se limite à formuler une remarque quant au champ d'application matériel des véhicules qui sont soumis à l'obligation d'installer et d'utiliser un tachygraphe, conformément au règlement n° 165/2014, dès lors que la délimitation de ce champ d'application aura un impact sur les (catégories de) personnes qui feront l'objet de traitements de données à caractère personnel engendrés par l'utilisation d'un tachygraphe et les contrôles mis en place par le projet.

Elle attire aussi l'attention sur l'importance d'une bonne gestion des utilisateurs et des accès au système de classification des entreprises par niveau de risque mis en place par le projet.

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

Vu la loi du 3 décembre 2017 *portant création de l'Autorité de protection des données*, en particulier les articles 23 et 26 (ci-après « LCA »);

Vu l'article 43 du règlement d'ordre intérieur selon lequel les décisions du Service d'Autorisation et d'Avis sont adoptées à la majorité des voix ;

Vu le règlement (UE) 2016/679 *du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE* (ci-après « RGPD »);

Vu la loi du 30 juillet 2018 *relative à la protection des personnes physiques à l'égard des traitements de données à caractère personnel* (ci-après « LTD »);

Vu la demande d'avis de Monsieur Philippe Henry, Vice-Président du Gouvernement wallon et Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures reçue le 12 juin 2024 ;

émet, le 23 août 2024, l'avis suivant :

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

1. En date du 12 juin 2024, le Vice-Président du Gouvernement wallon et Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures a sollicité l'avis de l'Autorité concernant un projet d'arrêté du Gouvernement wallon du ... *relatif aux contrôles effectués sur la route et aux contrôles effectués dans les locaux des entreprises pour toutes les catégories de transport par route concernant la législation sociale dans le domaine du transport par route, modifiant l'arrêté royal du 19 juillet 2000 relatif à la perception et à la consignation d'une somme lors de la constatation de certaines infractions en matière de transport par route et modifiant l'arrêté du Gouvernement wallon du 13 avril 2023 relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger* (ci-après le « projet »).

2. Il ressort de l'article 1<sup>er</sup> du projet et de la note rectificative au Gouvernement wallon que le projet a pour objet de transposer partiellement, dans l'ordre juridique régional wallon<sup>1</sup>, les deux directives européennes suivantes :
- la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 *établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements (CE) n° 561/2006 et (UE) n° 165/2014 et de la directive 2002/15/CE en ce qui concerne la législation sociale relative aux activités de transport routier, et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil* (ci-après la « directive 2006/22 »), et
  - la directive (UE) 2020/1057 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 *établissant des règles spécifiques en ce qui concerne la directive 96/71/CE et la directive 2014/67/UE pour le détachement de conducteurs dans le secteur du transport routier et modifiant la directive 2006/22/CE quant aux exigences en matière de contrôle et le règlement (UE) n° 1024/2012* (ci-après la « directive 2020/1057 »).
3. Ainsi que cela ressort de la note rectificative au Gouvernement, l'objectif du projet est d'obtenir un encadrement réglementaire relatif aux contrôles sur route et dans les locaux des entreprises pour toutes les catégories de transport par route concernant la législation sociale applicable dans le domaine du transport routier, en veillant à une application correcte et cohérente de la législation européenne applicable.
4. Dans ce contexte, les contrôles envisagés par le projet visent, d'une part, à s'assurer que les règlements (CE) n° 561/2006<sup>2</sup> et (UE) n° 165/2014<sup>3</sup> sont correctement appliqués en mettant en place un système de contrôles adéquats et réguliers, tant sur la route que dans les locaux des entreprises<sup>4</sup>, qui doivent couvrir chaque année une part importante et représentative des travailleurs mobiles, conducteurs, entreprises et véhicules entrant dans le champ d'application des règlements européens précités<sup>5</sup>. D'autre part, lesdits contrôles visent à prévenir et à réduire le nombre d'infractions relatives à ces deux règlements, notamment par le biais d'un système de

---

<sup>1</sup> Depuis la sixième réforme de l'Etat, les régions sont compétentes pour contrôler le respect des exigences techniques (article 6, §1<sup>er</sup>, XII, 4<sup>o</sup> loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles), les limitations de vitesse (article 6, §1<sup>er</sup>, XII, 1<sup>o</sup> de la loi spéciale précitée) ainsi que les conditions de cabotage (article 6, §1<sup>er</sup>, VI, 6<sup>o</sup> de la loi spéciale précitée).

<sup>2</sup> Règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil. Ce règlement a pour objet de fixer les règles relatives aux durées de conduite, aux pauses et aux temps de repos qui doivent être observées par les conducteurs assurant le transport de marchandises et de voyageurs par route.

<sup>3</sup> Règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route. Ce règlement établit les conditions et les prescriptions de construction, d'installation, d'utilisation et d'essai des tachygraphes ou appareils de contrôle destinés à être installés à bord de véhicules autoroutiers.

<sup>4</sup> Voir l'article 2.1, alinéa 1 de la directive 2006/22 et l'article 3, alinéa 1er du projet.

<sup>5</sup> Voir l'article 2.1, alinéa 2 de la directive 2006/22, tel que modifié par la directive 2020/1057 et l'article 3, alinéa 2 du projet.

classification des entreprises par niveau de risque, qui conduit à un contrôle plus étroit et plus fréquent pour les entreprises classées à « haut risque »<sup>6</sup>.

5. La note rectificative au Gouvernement wallon explique en outre que l'adoption de l'arrêté en projet nécessite la modification de certaines dispositions relatives aux contrôles des véhicules sur la route, visées par l'arrêté du Gouvernement wallon du 13 avril 2023 *relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger* (ci-après l' « *arrêté du 13 avril 2023* »). C'est pourquoi le projet entend également modifier l'arrêté du 13 avril 2023 (voir le chapitre 4, section 1<sup>ère</sup> du projet).
6. Enfin, en cas de violation des prescriptions relatives au tachygraphe imposées par le règlement n° 165/2014 et le projet, le projet entend insérer une annexe 4 à l'arrêté du 13 avril 2023 établissant la liste des amendes administratives. Afin que cela soit conforme et compatible avec la répartition des compétences entre l'autorité fédérale et les entités fédérées, le projet entend aussi abroger, pour ce qui concerne les compétences de la Région wallonne, certaines dispositions de l'annexe 1 de l'arrêté royal du 19 juillet 2000 *relatif à la perception et à la consignation d'une somme lors de la constatation de certaines infractions en matière de transport par route*.

## II. EXAMEN DE LA DEMANDE

7. L'Autorité constate que les éléments essentiels des traitements de données à caractère personnel engendrés par les contrôles envisagés par le projet (finalités, (catégories de) données, personnes concernées)<sup>7</sup> sont déterminés par les directives 2006/22 et 2020/1057 que le projet entend transposer partiellement et sont prévues de manière claire dans le projet. L'Autorité n'a dès lors pas de remarques particulières à formuler à cet égard.
8. Elle se limite à attirer l'attention du demandeur sur l'importance d'avoir une **bonne gestion des utilisateurs et des accès au système de classification des entreprises**<sup>8</sup> par niveau de risque, qui est mis en place par l'article 15 du projet et qui est fondé sur le nombre et la gravité des infractions au règlement n° 561/2006 ou au règlement n° 165/2014 commises par une entreprise (conformément à ce qu'exige l'article 9 de la directive 2006/22, tel que modifié par l'article 2 de la directive 2020/1057). Eu égard au fait que les informations reprises dans ce système de classification seront utilisées pour contrôler plus étroitement et plus fréquemment les entreprises classées « à haut risque », il convient en effet de s'assurer que l'accès aux données à

---

<sup>6</sup> Voir l'article 9 de la directive 2006/22, tel que modifié par l'article 2 de la directive 2020/1057 et l'article 15 du projet.

<sup>7</sup> L'article 16, §1<sup>er</sup> désigne le Service Public de Wallonie Mobilité et Infrastructures comme responsable du traitement. L'article 16, §4 du projet prévoit un délai de conservation de cinq ans suivant l'extinction de l'action publique.

<sup>8</sup> Il ne peut pas être exclu que le titulaire d'un numéro d'entreprise exerce son activité professionnelle de transport par route à titre d'indépendant.

caractère personnel reprises dans ce système soit strictement limité (1) aux personnes compétentes qui sont habilitées, en vertu de leurs fonctions, à vérifier le respect des règlements n° 561/2006 et n° 165/2014 et du projet et (2) aux données strictement nécessaires au regard des finalités visées.

9. En ce qui concerne le chapitre 4, section 1<sup>ère</sup> du projet qui entend modifier l'arrêté du Gouvernement wallon du 13 avril 2023, l'Autorité fait remarquer ce qui suit en ce qui concerne le champ d'application matériel dès lors que la délimitation de ce champ d'application aura un impact sur les (catégories de) personnes qui feront l'objet de traitements de données à caractère personnel engendrés par l'utilisation d'un tachygraphe et par les contrôles envisagés par le projet :
10. L'article 20 du projet entend modifier l'article 4 de l'arrêté du 13 avril 2023 en élargissant le contrôle technique routier confiés aux agents qualifiés (visés à l'article 14 du décret du 4 avril 2019 *relatif aux amendes administratives en matière de sécurité routière*) au contrôle du respect des exigences/prescriptions techniques auxquelles doivent répondre le tachygraphe visé par le règlement n° 165/2014. Ce contrôle concerne les « *véhicules visés à l'article 3* » de l'arrêté du 13 avril 2023, à savoir :
  - 1) les véhicules à moteur pour le transport de plus de neuf personnes, conducteur compris ;
  - 2) les véhicules à moteur pour le transport de marchandises d'un poids maximal supérieur à 3,5 tonnes mais ne dépassant pas 12 tonnes et d'un poids maximal supérieur à 12 tonnes ;
  - 3) les remorques conçues et construites essentiellement pour le transport de marchandises ou de personnes, ainsi que pour l'hébergement de personnes, qui ont une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes ;
  - 4) les véhicules à moteur pour le transport de marchandises d'un poids maximal ne dépassant pas 3,5 tonnes ;
  - 5) les tracteurs agricoles ou forestiers ainsi que les remorques agricoles ou forestières qui roulent à une vitesse supérieure à 40 km/h ;
  - 6) les tracteurs agricoles ou forestiers qui appartiennent aux véhicules lents dont la masse maximale autorisée est supérieure à 3,5 tonnes, sauf exceptions.
11. Or, l'article 3.1 du règlement n° 165/2014 dispose que « *les tachygraphes sont installés et utilisés sur les véhicules affectés au transport par route de voyageurs ou de marchandises et immatriculés dans un État membre, auxquels s'applique le règlement (CE) n° 561/2006* ». Conformément à l'article 2.1 du règlement n° 561/2006, celui-ci s'applique au transport routier de marchandises par des véhicules (y compris des véhicules à remorques ou à semi-remorque) dont la masse maximale autorisée dépasse 3,5 tonnes ou au transport routier de passagers par des véhicules pouvant assurer le transport de plus de 9 personnes, conducteur compris. Et l'article 3, b), du règlement n° 561/2006 prévoit qu'il ne s'applique pas aux véhicules dont la vitesse maximale

autorisée ne dépasse pas 40 km/h. Il s'ensuit que l'obligation d'installer et d'utiliser un tachygraphe, conforme aux exigences techniques prévues par le règlement n° 165/2014, ne s'applique pas, en principe, aux véhicules à moteur pour le transport de marchandises d'un poids maximal inférieur à 3, 5 tonnes ni aux tracteurs agricoles ou forestiers qui appartiennent aux véhicules lents. Dans ces conditions, il y conviendrait **d'adapter l'article 20 du projet afin que le contrôle du respect des exigences/prescriptions techniques du tachygraphe ne concerne que les véhicules qui sont soumis à l'obligation d'installation et d'utilisation d'un tel appareil de contrôle en vertu du règlement n° 561/2006.**

12. Pour le surplus, l'Autorité n'a pas de remarques.

**PAR CES MOTIFS,**

**L'Autorité estime** qu'il convient d'adapter l'article 20 du projet afin que le contrôle du respect des exigences/prescriptions techniques du tachygraphe ne concerne que les véhicules qui sont soumis à l'obligation d'installation et d'utilisation d'un tel appareil de contrôle en vertu du règlement n° 561/2006 (point 11).

**L'Autorité attire l'attention** sur une bonne gestion des utilisateurs et des accès au système de classification des entreprises par niveau de risque mis en place par l'article 15 du projet.

Pour le Service d'Autorisation et d'Avis,  
(sé.) Cédrine Morlière, Directrice