

3 décembre 2020

Frédéric Louis

Autorité de protection des données

+32 2 285 49 53 (t)

+32 2 285 49 49 (f)

frederic.louis@wilmerhale.com

Rue de la Presse 35, 1000 Bruxelles

David Stevens,
Président de l'Autorité de Protection des Données ;

Alexandra Jaspas,
Directrice du centre de connaissances de l'Autorité de Protection des Données

Objet : Projet bruxellois de taxation kilométrique

Monsieur le Président de l'Autorité de Protection des Données,

Madame la Directrice du Centre de Connaissances de l'Autorité de Protection des Données,

Nous vous écrivons en notre qualité de conseils de Mautodefense, une ASBL représentant les intérêts des automobilistes et motards en Belgique en général, et à Bruxelles en particulier.

Mautodefense souhaite attirer l'attention de l'Autorité de Protection des Données (« APD ») sur le projet de taxation kilométrique du gouvernement bruxellois, qu'elle considère hautement attentatoire non seulement au droit de chaque citoyen à la protection de ses données personnelles mais également au respect de la vie privée. Ce projet appelé « SmartMove » a fait l'objet d'un accord politique au sein du gouvernement bruxellois le 3 décembre 2020.¹ Il fera l'objet d'une phase de test en 2021 et devrait être mis en application en 2022.² Ce projet vise à remplacer les taxes de mise en circulation et de circulation par un tarif basé sur l'usage d'un véhicule sur le territoire de la Région bruxelloise. Le modèle fiscal au cœur de ce projet repose sur un tarif de base par jour d'utilisation. Ce tarif journalier varie selon que l'automobiliste concerné conduit son véhicule en heures de pointe ou en heures creuses, ainsi qu'en fonction de la puissance fiscale dudit véhicule. Une redevance par kilomètre parcouru vient ensuite s'ajouter au montant ainsi calculé afin d'obtenir le total à payer.

¹ M.L., *Le gouvernement bruxellois adopte son projet de taxation kilométrique intelligente : premiers tests en 2021, mise en application en 2022*, La Libre, 3 décembre 2020, accessible ici : <https://www.lalibre.be/regions/bruxelles/le-gouvernement-bruxellois-adopte-son-projet-de-peage-urbain-5fc8baf59978e255b0ca5d9b>.

² *Ibid.*

Techniquement, SmartMove s'appuierait sur une application pour smartphone, d'une part, et sur le réseau de caméras à reconnaissance de plaques (ANPR) initialement installé pour le contrôle des zones de basses émissions, d'autre part. L'application servirait à enregistrer les distances parcourues par un véhicule, tandis que les caméras ANPR permettraient de relever et contrôler ces distances en recoupant les données collectées par le réseau de caméras avec les données enregistrées via l'application.

Deux alternatives à l'application mobile semblent être envisagées à l'heure actuelle : un boîtier embarqué dans le véhicule (« On Board Unit » ou « OBU »), ou le paiement d'un forfait quotidien via un système de « pass ». Le pass serait financièrement désavantageux dans la mesure où il serait plus cher que le tarif au kilomètre et que son tarif augmenterait en fonction du nombre de pass achetés.

Bien que le projet SmartMove ait déjà fait l'objet d'un certain nombre d'interpellations, en particulier du point de vue de la concertation interrégionale et de l'impact social d'une taxation kilométrique,³ le débat public a complètement ignoré les questions que ce projet soulève au regard du Règlement Européen sur la Protection des Données (« RGPD »)⁴ et de la loi du 30 juillet 2018 le complétant,⁵ alors même que le respect de ces lois devrait constituer une préoccupation majeure pour l'ensemble des citoyens concernés.

Mautodefense estime donc que l'APD devrait soulever ces questions au titre des missions qui lui sont attribuées par le RGPD, et en particulier au vu de son rôle de conseil auprès du gouvernement au sujet des mesures législatives et administratives que celui-ci envisagerait d'adopter et qui affecteraient les droits des personnes physiques en matière de protection des données personnelles.⁶ Etant donné la sensibilité du projet SmartMove, Mautodefense encourage le Centre de Connaissances de l'APD à intervenir auprès du gouvernement bruxellois de sa propre initiative, ainsi que la loi du 3 décembre 2017 portant sa création l'y autorise.⁷

A cet égard, Mautodefense attire l'attention de l'APD sur quatre points essentiels.

Premièrement, le système de taxation kilométrique envisagé par le gouvernement bruxellois repose sur un traitement massif de données personnelles collectées via une application mobile ou un système embarqué ainsi que par un nombre important de caméras scannant les plaques d'immatriculation des automobilistes. En effet, l'objectif de ce système de contrôle est de calculer avec précision le montant de la taxe kilométrique à payer, ce qui ne peut se faire qu'au moyen d'un traçage permanent et omniprésent particulièrement intrusif. A cet égard, le système de surveillance par caméras ne saurait être efficace qu'à condition que le nombre de caméras soit particulièrement important, ce qui accroît encore l'intensité et la portée du traçage.

³ DEGLUME, P., *Le PS bruxellois recalcule le projet de taxation kilométrique*, l'Echo, 28 octobre 2020, disponible ici : <https://www.lecho.be/dossier/mobilite/le-ps-bruxellois-recalcule-le-projet-de-taxation-kilometrique/10260889.html>.

⁴ Règlement (UE) n°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 (règlement général sur la protection des données).

⁵ Loi du 30 juillet 2018 relative à la protection des personnes physiques à l'égard des traitements de données à caractère personnel.

⁶ Art. 57§1(c) RGPD.

⁷ Art. 23§1 de la loi du 3 décembre 2017 portant création de l'Autorité de protection des données.

Deuxièmement, contrairement à l'application Coronalert dont l'installation et l'utilisation reposaient sur une base entièrement volontaire, le système de taxation kilométrique constituerait un dispositif obligatoire. Seule l'installation de l'application mobile pourrait être facultatif. Toutefois, les alternatives à cette application n'en sont pas vraiment, et celles qui pourraient l'être s'avèrent tout aussi intrusives que l'application mobile elle-même. En effet, bien qu'il requière peut-être moins de traitements de données personnelles que l'application mobile, le système de pass ne saurait être considéré comme une alternative réelle dans la mesure où il serait plus onéreux alors que le relevé des distances parcourues serait obligatoire. Quant au boîtier embarqué, il présenterait des coûts d'achat, d'installation et d'entretien et, surtout, il n'altérerait pas le caractère massif de la collecte des données personnelles des automobilistes concernés.

Troisièmement, le projet de taxation kilométrique repose sur un système de traçage si ubiquiste et permanent ainsi que sur des traitements de données personnelles si massifs que l'on conçoit mal comment il pourrait satisfaire aux conditions de proportionnalité requises, ainsi qu'au principe de minimisation du RGPD selon lequel les données personnelles doivent être limitées à ce qui est nécessaire au regard des finalités pour lesquelles elles sont traitées.⁸ Les autorités de protection de données se sont toujours montrées particulièrement réticentes face à la collecte d'information de localisation des personnes physiques, même statiques (par exemple, l'adresse ou le code postal) ou limitées à une seule localisation (par exemple, un magasin). Ces préoccupations sont d'autant plus exacerbées lorsque le système envisagé prévoit d'espionner toute une population en suivant à la trace ses moindres déplacements au sein d'une agglomération de la taille de la région de Bruxelles-Capitale.

A cet égard, l'APD a déjà exprimé sa position quant à la création d'applications de traçage par l'Etat dans un objectif d'intérêt public dans son avis relatif à l'avant-projet d'arrêté royal sur la création de l'application « Coronalert » visant à lutter contre la propagation du COVID-19 en Belgique.⁹ L'APD a ainsi rappelé que tout traitement de données personnelles doit être nécessaire et proportionné à l'objectif d'intérêt général poursuivi.¹⁰ L'APD a ainsi souligné qu'un traitement est considéré comme nécessaire s'il constitue la mesure la moins attentatoire pour atteindre cet objectif. Cette condition requiert que le gouvernement souhaitant mettre en place un traitement des données personnelles détaille et soit en mesure de démontrer, à l'aide d'éléments de preuves factuels et objectifs, les raisons pour lesquelles les autres mesures moins intrusives ne sont pas suffisantes pour atteindre l'objectif recherché.¹¹ Enfin, si la nécessité du traitement de données à caractère personnel est démontrée, il faut encore démontrer que ce traitement est proportionné à l'objectif poursuivi, c'est-à-dire, selon l'APD, qu'il existe un juste équilibre entre les différents intérêts en présence, droits et libertés des personnes concernées.¹²

Quatrièmement, la masse considérable de données personnelles devant être traitées dans le cadre du projet SmartMove est si importante qu'elle accroît les risques pour les données personnelles des individus et est susceptible d'entraîner d'autres violations du RGPD, tels que les principes d'exactitude, de limitation de la conservation, ou encore d'intégrité et de confidentialité des

⁸ Art. 5§1(c) RGPD.

⁹ Avis n°34/2020 du 28 avril 2020 de l'Autorité de la Protection des Données (« Avis 34/2020 »). Voy. aussi l'avis n°36/2020 du 29 avril 2020 de l'Autorité sur l'avant-projet d'arrêté royal portant création d'une banque de données auprès de Siensano dans le cadre de la lutte contre la propagation du coronavirus COVID-19 (« Avis 36/2020 »).

¹⁰ Avis 34/2020, §6. Voy. aussi Avis 36/2020, §60.

¹¹ Avis 34/2020, §7.

¹² Avis 34/2020, §8.

WILMERHALE

données.¹³ L'APD a porté attention à ces questions dans son avis sur l'application Coronalert et il serait donc tout naturel qu'elle fasse de même dans le cadre du projet de taxation kilométrique.¹⁴

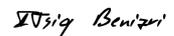
S'agissant d'autres applications intrusives comme celui du système des parcomètres obligeant d'indiquer la plaque d'immatriculation du véhicule, une des garanties du système réside dans l'absence de permanence des données. Toutefois, s'agissant du projet SmartMove, la nécessité de gérer les innombrables conflits et contestations en matière de facturation que le système générera, emporte par définition la nécessité de conserver les données de traçage, parfois pendant des périodes particulièrement longues, perpétuant les dangers pour les citoyens dont les déplacements auront été ainsi enregistrés.

Par conséquent, nous invitons l'APD à attirer l'attention du gouvernement bruxellois sur les importantes préoccupations que le projet SmartMove soulève du point de vue de la protection des données personnelles. Nous estimons en effet que l'APD a un rôle essentiel à jouer dans la « phase de concertations et d'échanges avec toutes les parties prenantes » prévue par le gouvernement bruxellois.¹⁵ Outre que notre cliente ne comprendrait pas le silence de l'APD sur cette question majeure, celui-ci mettrait également à mal la confiance et la compréhension de la population envers le fonctionnement et le caractère réellement protecteur de la vie privée d'un régime de la protection des données, déjà perçu comme excessivement compliqué.

Nous vous prions de croire, chers Monsieur le Président, Madame la Directrice du Centre de Connaissances, à l'assurance de nos sentiments dévoués.



Frédéric Louis



Itsiq Benizri

¹³ Art. 5§1(d), (e) et (f) RGPD.

¹⁴ Avis 34/2020, §§ 12, 15, 33,34, 36, 37, et 41. Voy. aussi Avis 36/2020, §§ 7, 25, 34 et 47.

¹⁵ M.L., *Le gouvernement bruxellois adopte son projet de taxation kilométrique intelligente [...], supra.*