ORGANE DE CONTRÔLE DE L'INFORMATION POLICIÈRE

Votre référence	Notre référence	Annexe(s)	Date
/	BD250018		30.09.2025

<u>Objet :</u> Avis d'initiative relatif à l'utilisation d'une *dashcam* à bord d'un véhicule de police

L'Organe de contrôle de l'information policière (ci-après le 'COC' ou 'l'Organe de contrôle').

Vu la loi du 30 juillet 2018 relative à la protection des personnes physiques à l'égard des traitements de données à caractère personnel (*M.B.* du 5 septembre 2018, ci-après 'la LPD'), en particulier l'article 59 §1er, 2e alinéa, l'article 71 et le Titre 7, en particulier l'article 236.

Vu la loi du 5 août 1992 sur la fonction de police (ci-après 'la LFP').

Vu l'article 236 §2, 1er alinéa de la LPD en vertu duquel l'Organe de contrôle émet un avis d'initiative.

Vu l'article 237, 2e à 4e alinéas inclus de la LPD.

Vu le rapport de Monsieur Ronny Saelens, Membre-conseiller *a.i.* de l'Organe de contrôle.

Émet, le 30 septembre 2025, l'avis d'initiative suivant.

I. Objet et antécédents

1. L'Organe de contrôle est régulièrement consulté par les services de police (ci-après 'la GPI'[1]) au sujet de l'admissibilité de l'utilisation d'une *dashcam* (caméra) à bord d'un véhicule de police. Les questions qui lui sont posées dans ce contexte sont diverses mais se recoupent aussi en partie. Devant ce constat, le COC juge opportun de proposer un cadre de référence dans lequel la police, de l'avis de l'Organe de contrôle, peut utiliser de manière licite et proportionnelle une *dashcam* dans le cadre de l'exercice des missions de police administrative et judiciaire. Le COC a déjà émis des avis d'initiative sur d'autres thèmes apparentés qui revêtent une certaine pertinence pour le sujet abordé dans le présent avis[2] :
- l'utilisation de *bodycams* (CON19008),
- l'utilisation de caméras dans les espaces de fouille (BD220016),
- l'utilisation de caméras montées sur des drones (DIO2009/1),
- et, dans une perspective plus large, l'introduction, par la GPI, de la surveillance par caméra à des fins de contrôle du respect des conditions de travail (BD200007).

2. Les questions qui sont posées au COC concernant l'utilisation de *dashcams* peuvent par essence être ramenées aux aspects suivants :
- les circonstances dans lesquelles (les finalités en vue desquelles) il est recouru à une *dashcam* ;
- le moment où la *dashcam* est activée et la conservation des images filmées ;
- le caractère du véhicule de police ;
- l'utilisation des images de la *dashcam* en vue de finalités autres que celles pour lesquelles elles ont initialement été collectées.

Ces thèmes sont abordés dans les (sous-)chapitres suivants.

Après avoir défini le concept de '*dashcam*' (II. A.), nous expliquons où se situe cette caméra dans le cadre légal applicable (II. B.). Afin de délimiter la portée du présent avis, nous abordons dans ce contexte l'importance de la distinction entre la situation dans laquelle (B.1.) la *dashcam* est dirigée vers l'espace ou le lieu se trouvant dans l'axe de la direction empruntée par le véhicule de police, et la situation dans laquelle (B.2.) cette caméra est (aussi) utilisée pour filmer l'intérieur du véhicule de police. Nous esquissons ensuite brièvement (C.) une comparaison avec les autres caméras de police pour ensuite (D.) vérifier quelles caractéristiques ou quels aspects sont pertinents pour évaluer la licéité du traitement de données à caractère personnel effectué au moyen d'une *dashcam*. Cette section sert en outre de point de départ pour aborder les conditions de l'utilisation effective (activation) de la *dashcam* (D.1.) et de la conservation des images (D.2.). Les caméras de police peuvent être utilisées de deux manières : de manière visible et de manière non visible. Cette dernière modalité fait

[1] Geïntegreerde Politie – Police Intégrée.
[2] Disponibles sur le site https://www.organedecontrole.be/publications.

l'objet d'une attention spécifique dans le présent avis (D.3.). Par ailleurs, nous nous penchons également sur la question de savoir si les images filmées par la *dashcam* peuvent aussi être utilisées en vue de finalités autres que celles pour lesquelles elles ont initialement été traitées (D.4.). L'avis s'achève sur une conclusion qui en reprend les éléments essentiels.

II. Le cadre normatif

A) Généralités

3. Dans l'exposé qui suit, nous commençons par situer la place de la *dashcam* dans le cadre légal, pour ensuite esquisser une comparaison succincte et non exhaustive avec les autres types de caméras et parvenir sur cette base à une conclusion objective et équilibrée.

4. Une *dashcam* (aussi appelée 'caméra de bord' ou 'caméra embarquée') est une caméra qui, dans un véhicule, est fixée sur le tableau de bord, au pare-brise ou à hauteur du pare-brise et qui collecte et conserve pour une courte durée les images filmées sur la carte SD[3] de l'appareil. Selon l'intention de l'utilisateur, cette caméra filme soit l'espace se trouvant dans l'axe (champ de vision) de la direction empruntée par le véhicule, soit l'espace intérieur du véhicule (*cabin camera*), soit les deux. Dans certains cas, une *dashcam* peut filmer également (le champ de vision de) derrière le véhicule, auquel cas on parle de *dual dashcam* ou de *dashcam* à double objectif. Par souci d'exhaustivité, nous mentionnerons aussi la *dashcam* à 360° ou *dashcam* multicanal, un modèle moins courant équipé de 3, voire 4 objectifs dirigés vers (le champ de vision de) l'avant, l'arrière, l'intérieur et les côtés du véhicule. Une *dashcam* ne filme pas nécessairement automatiquement, mais peut notamment être activée par des détecteurs intégrés de mouvement et d'impact afin d'enregistrer les collisions éventuelles (par exemple lorsque le véhicule se trouve en stationnement). Cette liste de fonctionnalités n'est évidemment pas exhaustive et dépend de l'évolution de la technologie dans le temps et dans l'espace.

B) Place de la *dashcam* dans le cadre légal

5. Lorsque cette caméra est utilisée en vue de finalités de police administrative et judiciaire, le régime prévu dans la loi sur la fonction de police[4] (LFP) pour l'utilisation de caméras s'applique[5]. Par conséquent, l'utilisation d'une *dashcam* doit remplir les conditions générales et spécifiques prévues par la LFP pour l'utilisation de caméras. Il convient de faire remarquer que l'utilisation policière est

[3] Le stockage sur la carte SD est actuellement le support le plus courant, même s'il existe des alternatives comme le stockage interne sur une mémoire intégrée, le stockage dans le cloud par connexion sans fil ou Internet mobile, ou encore le stockage sur clé USB.
[4] Loi du 5 août 1992 sur la fonction de police.
[5] À savoir les articles 25/1 à 25/9 inclus et 46/2 à 46/14 inclus de la LFP.

déterminée uniquement sur la base du type de caméra, du lieu, des circonstances (finalités) et des modalités de l'utilisation de la caméra, et non de l'appellation commerciale ou courante de celle-ci (en l'occurrence '*dashcam*', ou encore '*bodycam*' ou 'caméra montée sur un drone'). Il s'agit donc d'examiner à quel type de caméra défini dans la LFP une *dashcam* correspond et dans quel type de lieu défini dans la LFP elle est utilisée.

B.1. La *dashcam* filme l'espace se trouvant dans l'axe de la direction empruntée par le véhicule

6. Une *dashcam* est considérée comme une *« caméra mobile »* (article 25/2 §1er, 1° de la LFP) lorsqu'il s'agit d'une caméra *« qui est déplacée au cours de son utilisation »*, en l'occurrence montée à bord d'un véhicule de police (article 25/2 §2, 2° a) de la LFP). D'autres exemples sont une *« caméra individuelle »* (*bodycam*), une caméra *ANPR* montée à bord d'un véhicule de police pour être utilisée pendant que celui-ci se déplace et une caméra montée sur un *drone*[6,7].

B.2. La *dashcam* filme l'intérieur du véhicule de police

7. Une *dashcam* ne peut toutefois pas être considérée comme une caméra mobile lorsqu'elle a été installée dans le but de filmer (temporairement) un espace fixé (invariable), même si le véhicule se déplace pendant l'utilisation de la caméra. C'est par exemple le cas des caméras installées à bord d'un train ou d'un bus des transports publics qui sont braquées sur l'espace intérieur du véhicule ; dans les deux cas, il s'agit d'exemples de caméras qui ne sont pas des 'caméras mobiles' au sens de la loi caméras du 21 mars 2007[8]. Un exemple dans le contexte policier est celui d'une caméra montée à bord d'un fourgon cellulaire et braquée exclusivement sur la cellule, si c'est nécessaire pour garantir la sécurité des personnes privées de liberté ou des membres du personnel.

7. Il découle de ce qui précède que lorsqu'une *dashcam* est exclusivement destinée à filmer l'intérieur d'un véhicule de police, elle doit être considérée comme une caméra fixe (temporaire) même si elle filme pendant que le véhicule de police se déplace. Dans ce cas, l'utilisation de la *dashcam* doit remplir les conditions énoncées dans la LFP pour l'utilisation d'une caméra fixe (temporaire)[9].
Étant donné que les informations qui sont fournies au COC et les questions qui lui sont posées ont trait à l'utilisation de la *dashcam* en tant que caméra mobile, nous nous limiterons dans le présent avis à une analyse de ce cas de figure.

---

[6] Rapport du 15 mars 2022 intitulé *« Contrôle thématique et avis d'initiative relatifs à l'utilisation, par la police intégrée, de caméras montées sur des drones »* (DIO20009/1), disponible sur le site https://www.organedecontrole.be/publications/rapports.
[7] *Automatic Number Plate Recognition*.
[8] Loi du 21 mars 2007 réglant l'installation et l'utilisation de caméras de surveillance.
[9] D'un point de vue strictement légal, il s'agit d'un 'lieu fermé' visé à l'article 25/2 §1er, 6° et 7° de la LFP (par opposition à un « lieu ouvert » tel que visé au point 4° du même article). Voir aussi, pour une analyse des lieux où les caméras de police peuvent être utilisées : F. SCHUERMANS, R. SAELENS et S. DE PROFT, *Politie & Privacy. De operationele verwerking van persoonsgegevens door de politiediensten in hoofdlijnen*, Praktijkhandboek, Politeia, Bruxelles, 2025, 195-198.

C) Une comparaison avec les autres caméras mobiles

8. Le COC identifie *de lege lata* dans la catégorie des caméras mobiles des caractéristiques communes et des caractéristiques qui diffèrent d'une caméra mobile à l'autre. Il est opportun de s'attarder brièvement sur ces caractéristiques pour pouvoir situer l'utilisation d'une *dashcam* dans le bon contexte juridique.

9. La caméra mobile montée à bord d'un véhicule de police, y compris la caméra *ANPR* mobile, se distingue de la *« caméra individuelle »* portée par un fonctionnaire de police (*bodycam*) par le fait que la caméra individuelle vise plutôt à filmer les interactions personnelles entre le membre de la police et d'autres personnes[10]. Pour les autres caméras (mobiles), y compris la caméra *ANPR* (mobile), ce n'est en principe pas le cas[11]. De plus, cette dernière se borne à filmer la plaque d'immatriculation du véhicule.

10. Pour effectuer la comparaison avec une caméra montée sur un *drone*, la *dashcam* n'est pas utilisée (également) pour diriger le véhicule de police (navigation), alors que c'est le cas pour certains *drones*. De plus, le principe appliqué pour l'utilisation de la caméra individuelle (*bodycam*) est que la personne concernée est théoriquement avertie par le fonctionnaire de police au moment où celui-ci active la caméra[12]. Lors de l'utilisation de caméras mobiles à bord d'un véhicule de police, on part par contre du principe qu'il existe dans le chef du citoyen une présomption légale de (re)connaissance : le véhicule de police peut en tant que tel être identifié comme un véhicule, un navire ou un aéronef de police. C'est également le cas lors de l'utilisation d'un *drone* (art. 25/2 §2, 2° a) de la LFP).

11. Sur le plan de la conservation des images également, nous remarquons un angle d'approche différent entre la caméra individuelle et les autres caméras mobiles. Dans le prolongement de l'interprétation de la Cour constitutionnelle dans son arrêt n° 27/2020 du 20 février 2020 concernant la conservation des images de caméras, le législateur souligne dans le projet de loi relative à la caméra individuelle qu'*« il appartient au responsable du traitement de déterminer un délai de conservation approprié sur la base des facteurs contextuels »*[13]. L'idée est que même si l'article 25/6 de la LFP prévoit un délai de conservation de maximum 365 jours, les images des caméras ne peuvent ou ne doivent pas automatiquement être conservées durant 365 jours. Par ailleurs, une durée de

---

[10] Projet de loi du 8 septembre 2023 modifiant la loi sur la fonction de police en ce qui concerne l'utilisation de caméras individuelles par les services de police (*Doc. Parl.* Chambre 2022-2023, n° 55 3524/001, p. 6, et avis d'initiative du COC du 8 mai 2020 *« suite aux constatations dans le cadre d'une enquête sur l'utilisation de bodycams »*, cité dans ledit projet de loi (CON19008, disponible sur le site https://www.organedecontrole.be/publications/avis-recommandations).

[11] Cette remarque vaut également dans le cas d'un drone. Bien que le drone soit évidemment bien placé pour suivre une ou plusieurs personne(s) individuelle(s), la finalité et le contexte de l'utilisation ne sont pas les mêmes que pour une caméra individuelle (*bodycam*).

[12] À moins que les circonstances particulières mentionnées dans le projet de loi ne le permettent pas (projet d'article 25/2 §2 de la LFP (art. 2 du projet de loi), *Doc. Parl.* Chambre 2022-2023, n° 55-3524/003).

[13] *Doc. Parl.* Chambre 2022-2023, n° 55-3524/001, p. 26.

conservation minimale de 30 jours s'applique pour la caméra individuelle[14], alors que ce n'est pas le cas pour les autres caméras mobiles.

12. D'un autre côté, les caméras mobiles au sujet desquelles le COC s'est exprimé jusqu'à présent ont au moins une caractéristique commune en ce qui concerne leur utilisation effective. L'utilisation d'une caméra mobile est en effet légalement associée à une 'intervention', même si la loi ne l'exige pas explicitement dans tous les cas pour l'utilisation de caméras mobiles dans des lieux ouverts, par exemple sur la voie publique. Le COC estime toutefois que la présence d'une intervention est un paramètre important[15]. Il ne faut en effet pas perdre de vue l'objectif de l'utilisation policière des caméras, à savoir l'application du principe de proportionnalité et de subsidiarité, selon lesquels les caméras sont utilisées et traitent des données à caractère personnel, mais uniquement pour autant que ce traitement soit proportionnel à la finalité à atteindre (résultat)[16].

13. Contrairement au cas des caméras fixes (temporaires), il n'y a donc *de facto* pas de collecte permanente de données policières (informations et données à caractère personnel visées à l'article 44/1 §1er de la LFP). La raison en est que, comme l'expliquent à juste titre l'exposé des motifs de la loi relative à la caméra individuelle et l'avis rendu à ce sujet par le Conseil d'État, une caméra mobile a un impact plus profond sur le respect de la vie privée qu'une caméra fixe (et constitue donc une atteinte plus grave). C'est pourquoi à la lumière des principes susmentionnés, l'utilisation des caméras mobiles requiert la présence d'un intérêt opérationnel concret, *actuel* et *effectif*. En d'autres termes, le législateur considère l'association d'une caméra mobile à une intervention comme la norme générale (qui peut éventuellement varier en fonction du type de caméra mobile)[17]. Il en découle que l'*« intervention »* ne débute pas nécessairement au moment de quitter le commissariat de police, mais que cela peut être le cas[18]. On peut par exemple penser à l'utilisation d'une caméra *ANPR* mobile dans un cas où la hiérarchie de la police décide de contrôler un certain jour les plaques d'immatriculation des véhicules dans un périmètre donné, dans le cadre d'une politique d'action et d'intervention ciblée, nationale ou locale, ou encore à la suite d'un événement particulier. Si le commissariat de police se situe dans le périmètre, on peut supposer que l'*« intervention »* débute au moment de quitter le commissariat de police. Il en va de même pour l'utilisation d'autres caméras mobiles, par exemple

---

[14] Article 25/6, 2e alinéa de la LFP, inséré par l'article 5 de la loi du 19 octobre 2023 modifiant la loi sur la fonction de police, en ce qui concerne l'utilisation des caméras individuelles par les services de police.

[15] Rapport du 15 mars 2022 intitulé *« Contrôle thématique et avis d'initiative relatifs à l'utilisation, par la police intégrée, de caméras montées sur des drones »* (DIO20009/1), disponible sur le site https://www.organedecontrole.be/publications/rapports.

[16] Article 25/5 §1er de la LFP, lu conjointement avec l'article 44/1 §1er de la LFP (article 28, 2° et 3° de la LPD).

[17] Cf. *« Pour ensuite répondre aux avis du Conseil d'État (point 2.3) et du COC relatifs à la notion d'intervention et à la nécessité de préciser davantage dans la loi les cas d'utilisation possible, nous avons opté pour une énumération des situations dans lesquelles une utilisation des caméras individuelles pourra avoir lieu. »* (*Doc. Parl.* Chambre 2022-2023, n° 55-3524/001, p. 20). Le lien avec une intervention est donc maintenu. La même conclusion s'applique également à l'utilisation de caméras mobiles montées sur un drone.

[18] Cf. l'avis d'initiative du 8 mai 2020 *« suite aux constatations dans le cadre d'une enquête sur l'utilisation de bodycams »* et le rapport du 15 mars 2022 intitulé *« Contrôle thématique et avis d'initiative relatifs à l'utilisation, par la police intégrée, de caméras montées sur des drones »* (DIO20009/1).

dans le cadre d'une manifestation organisée conformément aux dispositions légales, lorsque la manifestation en tant que telle n'a pas encore 'officiellement' commencé.

14. Pour terminer et par souci d'exhaustivité, nous ferons remarquer que depuis la loi relative à la caméra individuelle, l'obtention de l'autorisation du Conseil communal, dans le cas d'une zone de police, ou du ministre de l'Intérieur ou de son préposé, dans le cas de la police fédérale, n'est plus requise pour l'utilisation de caméras mobiles, parmi lesquelles il convient donc d'inclure également la *dashcam* (art. 25/4 §6 de la LFP)[19].

D) Application à l'utilisation d'une *dashcam* à bord d'un véhicule de police

D.1. L'activation de la *dashcam*

15. Se pose alors la question de savoir si le traitement d'images peut ou non être permanent. À la lumière de ce qui précède, la réponse est non, et nous ne voyons pas pourquoi la conclusion devrait être différente pour l'utilisation d'une *dashcam*.

16. Cependant, on entend souvent objecter qu'il faudrait au moins répondre par l'affirmative à cette question lorsque la *dashcam* est techniquement paramétrée de telle sorte qu'elle filme automatiquement – et donc de manière standard – des images en permanence dès le démarrage (du véhicule) et les enregistre sur la *dashcam* (voir le point D.2.), collectant et conservant donc des images sans que l'utilisateur ne doive effectuer à cette fin une manipulation active et sans qu'il ne soit question d'une activation reposant sur des paramètres automatisés techniquement configurés au préalable (par exemple un freinage brutal, un changement très brusque de trajectoire, etc. …). L'argument avancé est qu'une obligation d'activer manuellement la *dashcam* ne serait pas réaliste ou fonctionnelle, d'une part d'un point de vue opérationnel et d'autre part en raison de la fonction d'enregistrement standard qui y est intégrée[20]. **Le COC estime ne pas pouvoir adhérer à cette vision.**

---

[19] Article 4 de la loi du 19 octobre 2023 modifiant la loi sur la fonction de police, en ce qui concerne l'utilisation des caméras individuelles par les services de police.

[20] Cette argumentation fait parfois aussi référence à l'ancienne vision de la Commission de protection de la vie privée de l'époque (le prédécesseur de l'Autorité de protection des données créée en 2018), utilisée pour justifier la collecte automatique d'images lors de l'utilisation d'une *dashcam*. Il convient toutefois de replacer les choses en perspective : quiconque utilise une *dashcam* (également) pour enregistrer des infractions à la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière (collisions, manœuvres interdites, délits de fuite, etc. …) effectue en réalité d'un point de vue juridique, de l'avis de l'Organe de contrôle, un traitement de données à caractère personnel en vue de constater ou de déceler des infractions et de réunir des preuves. Strictement parlant, ce traitement effectué par des personnes privées est régi par la loi caméras du 21 mars 2007 (article 3, 1° de la loi caméras). Il se pose alors d'emblée 2 problèmes légaux : (1) un particulier n'est pas habilité à utiliser les caméras de surveillance sur la voie publique (il s'agit en vertu de l'article 7/1 de la loi caméras de la prérogative de l'autorité publique), (2) l'utilisation de caméras mobiles est réglementée pour des circonstances bien définies, dont la constatation d'infractions routières sur la voie publique ne fait pas partie (cf. art. 7/1 de la loi caméras). L'utilisateur d'une *dashcam* ne peut échapper à l'application de la loi caméras et du Règlement général sur la protection des données que lorsque la *dashcam* est exclusivement utilisée à des fins *« strictement personnelles »* (et donc exclusivement pour un usage personnel, par exemple pour filmer une route spectaculaire sur le chemin des vacances), comme prévu à l'article 2.2. c) du Règlement général sur la protection des données et à l'article 7 §2, 4e et 6e alinéas de la loi caméras. La possibilité, pour l'utilisateur de la *dashcam*, d'invoquer ces motifs d'exclusion dépendra des faits concrets.

17. Premièrement, ce n'est pas l'état de la technique qui détermine l'admissibilité d'un système de traitement. Il convient de tenir le raisonnement inverse : une fonctionnalité d'un système de traitement ne peut être licite que si elle est (techniquement) conforme à la loi[21]. Autrement dit, les fonctionnalités techniques doivent être conformes aux possibilités et limites d'utilisation prévues par la loi.
Néanmoins, l'activation automatique de la *dashcam* n'est pas pour autant exclue. La solution technique peut par exemple prévoir que la *dashcam* soit activée automatiquement lorsque le véhicule de police reçoit un appel du dispatching en vue d'effectuer une intervention, mais que le fonctionnaire de police ait la possibilité de désactiver manuellement la *dashcam*. On pourrait notamment penser à la solution suivante. Les différents statuts qui sont attribués par le système CAD[22] à certaines équipes, dont les équipes d'intervention, permettent aussi de suivre effectivement, au moyen des radios de bord, la géolocalisation de l'équipe affectée à un événement donné (il peut s'agir d'une intervention, mais il peut tout aussi bien s'agir d'un service de maintien de l'ordre). Il n'est donc pas impossible de faire dépendre l'activation automatique de la *dashcam* du statut de l'équipe en utilisant pour ce faire les possibilités du système de communication entre le véhicule et le dispatching.

Deuxièmement, comme nous le faisions remarquer plus haut, l'utilisation d'une caméra mobile (*dashcam*) en tant que moyen de traiter des données policières doit respecter le principe de proportionnalité (tel que visé à l'article 25/5 §1er lu conjointement avec l'article 44/1 §1er de la LFP). En comparaison par exemple de l'utilisation d'une caméra *ANPR* mobile, le rayon d'action (champ de vision) du traitement d'images d'une *dashcam* est bien évidemment beaucoup plus large puisque la caméra *ANPR* se contente d'enregistrer une image (d'une partie) d'un véhicule[23]. À cet égard, le fait d'exiger la présence d'une intervention (reposant sur une politique d'action et d'intervention (locale)) exprime le principe susmentionné en limitant le traitement des images de caméras à la durée de l'intervention. Dissocier l'utilisation de la *dashcam* de l'exigence de la présence d'une intervention soulèverait en effet la question de la proportionnalité du stockage massif de données auquel il serait procédé dans l'hypothèse où pour la réalisation d'une patrouille ordinaire, la *dashcam* se mettrait automatiquement à collecter et à conserver des images en permanence dès la sortie du commissariat de police (la 'collecte' d'images de caméras au moyen d'une *dashcam* constitue en effet un *« traitement »* de *« données à caractère personnel »* auquel les principes de nécessité et de proportionnalité s'appliquent[24]). Ou, comme le dit très clairement l'exposé des motifs de la loi du 21 mars 2018 :
« S'il semble que les finalités poursuivies ne pourraient être mieux atteintes en utilisant d'autres solutions, il faut tout de même toujours garder à l'esprit la nécessité de respecter une proportionnalité

[21] Cf., en ce qui concerne le manque de moyens (financiers) : CJUE (Grande Chambre) 1er août 2022, OT c. Vyriausioji tarnybines etikos komisija, affaire C-184/20, considérant 89.
[22] *Computer Aided Dispatching* : système utilisé pour la gestion des événements et des équipes au sein des centres de communication de la GPI (au niveau provincial ou local).
[23] Étant entendu qu'il est ici fait abstraction du cas où une caméra *ANPR* mobile est associée à une caméra de surveillance mobile et où les images sont de surcroît transmises en direct (*« live streaming »*).
[24] Article 26, 1° et 2° de la LPD, lu conjointement avec l'article 28, 3° de la LPD et l'article 44/1 §1er de la LFP.

dans l'utilisation de l'outil et dans le traitement des données, et n'en faire usage que dans une mesure nécessaire pour que cela soit efficace.
L'insertion du principe du recours aux caméras dans la loi sur la fonction de police ne constitue donc pas un blanc-seing donné aux services de police pour utiliser ces outils systématiquement dans toutes les interventions, dans n'importe quelle application. L'utilisation doit toujours pouvoir être justifiée au regard de ces différents principes. »[25] (soulignement du COC). On remarque donc que le législateur a souligné que l'utilisation de caméras n'est pas (systématiquement) possible pour toutes les 'interventions', et encore moins lorsqu'il n'est même pas question d'une 'intervention'.

Comme nous le disions, l'utilisation d'une caméra *ANPR* mobile est également associée à une politique d'action et d'intervention ciblée (locale), ce qui revient le cas échéant à une utilisation axée sur les incidents. La caméra mobile montée à bord du véhicule de police (*dashcam*) doit donc être utilisée et activée en fonction de critères de temps, d'espace et de fréquence, ce qui n'est évidemment pas compatible avec l'hypothèse d'un traitement général et systématique de données à caractère personnel au moyen d'une *dashcam*.

18. Le COC comprend fort bien que la police voie des avantages à l'utilisation d'une *dashcam*, par exemple pour augmenter la transparence, d'une part, et d'autre part dans l'intérêt de la fiabilité des preuves, notamment dans le cadre d'une course-poursuite ou d'un incident (de circulation). Par ailleurs, l'utilisation d'une *dashcam* peut aussi contribuer grandement à la sécurité des membres du cadre opérationnel de la police qui se trouvent à bord du véhicule de police. Les mêmes avantages sont d'ailleurs évoqués au sujet de l'utilisation de la caméra individuelle.

Pourtant, les remarques qui précèdent et le point de vue adopté par l'Organe de contrôle dans le présent avis ne portent nullement préjudice à ces avantages. Les situations évoquées pour étayer ces avantages doivent en effet être considérées comme des 'interventions' pour lesquelles cette caméra mobile peut être utilisée. Pour autant que l'on vise ainsi également – *mutatis mutandis* par analogie avec la caméra individuelle – le recours à un pré-enregistrement ('mise en mémoire tampon') sur la *dashcam*, nous pouvons renvoyer aux remarques formulées ci-après au point D.2.

D.2. La conservation des images

19. Tout comme lors de l'utilisation d'autres caméras de police, les images d'une *dashcam* peuvent être conservées pendant maximum 365 jours. Il n'est pas fixé de durée de conservation minimale pour l'utilisation de cette caméra mobile. En ce qui concerne le début du délai de conservation, nous pouvons faire référence aux avis d'initiative du COC concernant l'utilisation, par la police intégrée,

[25] Loi du 21 mars 2018 modifiant la loi sur la fonction de police, en vue de régler l'utilisation de caméras par les services de police, et modifiant la loi du 21 mars 2007 réglant l'installation et l'utilisation de caméras de surveillance, la loi du 30 novembre 1998 organique des services de renseignement et de sécurité et la loi du 2 octobre 2017 réglementant la sécurité privée et particulière. *Doc. Parl.* Chambre 2017-2018, n° 2855/001, p. 17.

d'une caméra individuelle (*bodycam*[26]) et d'une caméra montée sur un drone[27]. Sur le plan de la conservation des images, ces deux types de caméras mobiles avaient en commun le fait que les images étaient enregistrées sur une carte SD de la caméra mobile et ensuite transférées vers le serveur de la police, ou étaient conservées directement – donc sans enregistrement sur la carte SD – sur le serveur de la police. Conformément à l'article 25/6 de la LFP, le délai de conservation prend cours le cas échéant dès le moment de l'enregistrement sur la carte SD (ou sur un autre support de l'appareil).

20. Il ressort des informations transmises au COC que l'enregistrement *temporaire* sur la *dashcam* est aussi désigné ou perçu comme une 'mise en mémoire tampon'. Cet enregistrement est perçu comme une application du principe de proportionnalité dans la mesure où les images ne sont effectivement conservées dans le système de traitement de la police que lorsque c'est nécessaire d'un point de vue opérationnel[28]. Pour autant que ce soit techniquement possible, les images enregistrées sur la carte SD de la *dashcam* sont automatiquement écrasées par les nouvelles images, à moins que des images d'un incident (intervention) ne doivent être conservées, auquel cas toutes les images traitées par la *dashcam* sont intégralement transférées au serveur de la police. Dans cette hypothèse, les images filmées sont donc à chaque fois enregistrées temporairement dans l'environnement de la police sans être par défaut conservées plus longtemps.

21. À la lumière de ce que nous faisions remarquer au point D.1., procéder par défaut à une mise en mémoire tampon revient *de facto* à traiter des données à caractère personnel d'une manière généralisée et systématique, sans que celles-ci ne soient nécessairement conservées, dans la situation où techniquement, la *dashcam* traite par défaut des images en permanence même sans aucune nécessité opérationnelle.
Dans ce cas, une mise en mémoire tampon systématique doit donc être considérée comme un traitement disproportionné (d'images de caméras).

Par souci d'exhaustivité, nous ferons encore remarquer que la LFP détermine clairement les circonstances dans lesquelles les enregistrements sonores, notamment de conversations (communications non accessibles au public), sont autorisés. Ce n'est pas le cas pour la caméra mobile qui n'est pas une caméra individuelle telle que visée dans la LFP, comme en l'occurrence une *dashcam.* Les enregistrements sonores ne sont autorisés que dans les cas prévus à l'article 25/9 de la LFP.

---

[26] Avis d'initiative du 8 mai 2020 suite aux constatations dans le cadre d'une enquête sur l'utilisation de *bodycams* (CON19008), disponible sur le site https://www.organedecontrole.be/publications/avis-recommandations.
[27] Rapport du 15 mars 2022 intitulé « Contrôle thématique et avis d'initiative relatifs à l'utilisation, par la police intégrée, de caméras montées sur des drones » (DIO20009/1), disponible sur le site https://www.organedecontrole.be/publications/rapports.
[28] *« L'enregistrement de la période préalable n'est conservé rétroactivement que lorsqu'un incident pertinent se produit ou qu'un déclencheur manuel est activé. »*.

D.3. L'utilisation visible et non visible de la *dashcam*

22. L'utilisation non visible (cachée) de caméras de police est rigoureusement règlementée dans la LFP. Les finalités (circonstances particulières et spécifiques) en vue desquelles il peut y être recouru peuvent être regroupées en quatre catégories :
I. L'utilisation non visible de caméras en raison de circonstances particulières (art. 46/4 de la LFP) :
- *pour les attroupements et pour le recueil de l'information de police administrative ;*
- *dans le cas de personnes radicalisées et de terrorisme ;*
- *pour la détection de véhicules signalés.*
II. La préparation d'actions de police judiciaire ou le maintien de l'ordre public lors de ces actions (article 46/7 de la LFP).
III. Les missions spécialisées de protection de personnes (article 46/9 de la LFP).
IV. Le transfert de personnes détenues ou arrêtées (article 46/11 de la LFP).

Pour chacune de ces missions temporaires (finalités), la police peut utiliser des caméras mobiles, par exemple une *dashcam*. Il convient à cet égard de faire remarquer que l'article 25/5 §1er LFP reste d'application sans restriction également pour les utilisations non visibles de caméras (cf. art. 46/2 de la LFP). Cela signifie qu'en l'occurrence, l'utilisation non visible d'une *dashcam* et le traitement de données qui en découle doivent être nécessaires et proportionnels (proportionnalité et subsidiarité[29]).

23. Il est question d'une utilisation non visible d'une caméra mobile de la police lorsque, en l'occurrence, cette dernière est montée à bord d'un véhicule de police qui n'est pas identifiable comme tel (art. 25/2 §2, 2°, a) de la LFP). La détermination de ce qui peut être considéré comme un véhicule de police reconnaissable (identifiable) est une question factuelle. Le véhicule de police doit au moins arborer de manière claire et visible la mention *« police »* ou *« politie »*. Un véhicule de police bleu foncé ou noir doté d'un logo blanc clairement reconnaissable et de la mention *« police »* ou *« politie »* en lettres blanches bien lisibles peut par exemple être considéré comme reconnaissable. Au sein de la GPI, on qualifie parfois aussi un tel véhicule de véhicule 'semi-banalisé', encore que ce terme n'ait aucune signification ou valeur juridique. Un véhicule est soit banalisé, soit clairement identifiable comme visé à l'article 25/2 §2, 2°, a) de la LFP. L'apposition, par exemple, d'un pictogramme sur un véhicule de police banalisé n'apporte dès lors en soi aucune solution et n'est d'ailleurs pas requise.

D.4. Compatibilité du traitement ultérieur des images de caméras

24. Le COC est aussi régulièrement consulté au sujet de la compatibilité de l'utilisation d'images de caméras, traitées ou non au moyen de caméras mobiles, en vue de finalités autres que celles pour lesquelles elles ont initialement été collectées. En réalité, cette question a trait à la portée du principe

[29] Ce dernier principe est même explicitement concrétisé dans les catégories I et II.

de limitation des finalités défini à l'article 28, 2° de la LPD, qui dispose notamment que les données à caractère personnel ne peuvent pas être traitées en vue de finalités incompatibles. On peut déduire de cette disposition qu'un traitement ultérieur des données à caractère personnel en vue d'une autre finalité n'est pas nécessairement incompatible avec la finalité initiale. L'article 29 de la LPD le stipule d'ailleurs explicitement. Il convient dans ce contexte de distinguer (1) le traitement ultérieur des images de caméras en vue d'autres finalités de police administrative et judiciaire, d'une part, et (2) le traitement ultérieur des images de caméras en vue de finalités non opérationnelles, et donc pas en vue de finalités de police administrative et judiciaire, d'autre part. Ces deux types de traitements ultérieurs sont régis par l'article 29 de la LPD, respectivement par le §1er et par le §2. Dans le premier cas, le traitement continue à relever de l'application du Titre 2 de la LPD alors que dans le deuxième cas, le traitement initial poursuivait une finalité relevant du Titre 2 de la LPD mais le traitement ultérieur vise une finalité qui relève de l'application du RGPD[30].

25. Pour le premier cas, le cadre normatif est fourni par l'article 29 §1er de la LPD. Le premier paragraphe de cet article développe en réalité la finalité générale du Titre 2 de la LPD, qui est définie à l'article 25 de la LPD. Cette finalité générale régit par essence les finalités (partielles) distinctes de l'exercice de missions de police administrative et judiciaire[31]. En vertu de cette disposition, les images de caméras de police qui ont par exemple initialement été traitées en vue de finalités de police administrative peuvent (ensuite) être traitées également en vue de finalités de police judiciaire[32]. Il va de soi que les images de caméras qui avaient initialement enregistré par exemple des infractions routières (accidents de la route) peuvent également être utilisées en vue d'autres finalités de police judiciaire, notamment en vue de recherches et en tant qu'éléments de preuve ou d'enquête dans le cadre d'un autre fait punissable (pour autant que cette utilisation soit nécessaire et proportionnelle)[33]. De même, des images de caméras ayant trait à une mission de police administrative (troubles de l'ordre public) peuvent être utilisées ultérieurement lorsqu'elles sont également pertinentes dans le cadre de la fonction de police judiciaire (dans le cadre d'une enquête pénale).

---

[30] Voir aussi R. SAELENS, « Europa zet de bakens uit voor de verwerking van persoonsgegevens voor opdrachten van bestuurlijke en gerechtelijke politie: een beknopte verkenning van de Richtlijn Politionele en Justitiële Verwerkingen in het licht van de wet op het politieambt », *P&R* 2019, éd. 2, 51-72. R. SAELENS, « De Wet op het politieambt na de Aanpassingswet van 22 mei 2019 in het licht van de Richtlijn Politie en Justitie: een beknopte verkenning van de verwerking van persoonsgegevens voor opdrachten van bestuurlijke en gerechtelijke politie », dans F. GOOSSENS, K. DE PAUW, F. VERPEELT (éd.), *De sluier rond anonimiteit opgelicht … Identiteits-, privacy- en persoonsgegevensafscherming in het strafprocesrecht en politierecht*, die Keure 2022, 295-381. F. SCHUERMANS, R. SAELENS, S. DE PROFT, *Politie & Privacy. De operationele verwerking van persoonsgegevens door de politiediensten in hoofdlijnen*, Praktijkhandboek, Politeia 2025.

[31] Il s'agit des finalités (partielles) de « prévention », d'« enquête » et de « recherche », qui font partie des missions de police administrative et judiciaire. Voir aussi R. SAELENS, « Europa zet de bakens uit voor de verwerking van persoonsgegevens voor opdrachten van bestuurlijke en gerechtelijke politie: een beknopte verkenning van de Richtlijn Politionele en Justitiële Verwerkingen in het licht van de wet op het politieambt », *P&R* 2019, éd. 2, 51-72. R. SAELENS, « De Wet op het politieambt na de Aanpassingswet van 22 mei 2019 in het licht van de Richtlijn Politie en Justitie: een beknopte verkenning van de verwerking van persoonsgegevens voor opdrachten van bestuurlijke en gerechtelijke politie », dans F. GOOSSENS, K. DE PAUW, F. VERPEELT (Eds.), *De sluier rond anonimiteit opgelicht … Identiteits-, privacy- en persoonsgegevensafscherming in het strafprocesrecht en politierecht*, die Keure 2022, 295-381. F. SCHUERMANS, R. SAELENS, S. DE PROFT, *Politie & Privacy. De operationele verwerking van persoonsgegevens door de politiediensten in hoofdlijnen*, Praktijkhandboek, Politeia 2025.

[32] *Ibid*. Une lecture conjointe du titre du chapitre IV, des articles 25/1, 25/6, 1er alinéa et 25/7 §1er, 1er et 2e alinéas et des dispositions de la section 12 de la LFP conduit à la même conclusion.

[33] Voir également à ce sujet les articles 8, 28*bis* et 55 du Code d'instruction criminelle.

L'hypothèse dans laquelle un véhicule de police est par exemple lui-même impliqué dans un accident de la route n'y change rien, et ne joue en réalité aucun rôle. C'est en effet l'entité de police qui est considérée comme le responsable du traitement (fonctionnel), et non un membre de l'entité de police en tant que tel[34]. Par conséquent, le principe énoncé plus haut s'applique aussi dans la situation où la *dashcam* du véhicule de police enregistre un accident de la route survenant entre le véhicule de police à bord duquel la caméra mobile en question est montée et un véhicule particulier[35]. Il s'agit d'un traitement dans le cadre de l'exercice d'une mission de police judiciaire.

26. En ce qui concerne l'utilisation des images de caméras en vue de l'évaluation opérationnelle de l'intervention, l'Organe de contrôle estime que l'on peut déduire notamment des articles 25/3, 46/7 et 46/12 de la LFP que l'utilisation des images de caméras à des fins tactiques cadre dans la finalité opérationnelle (d'une nouvelle mission) pour laquelle les images ont été ou sont traitées[36]. À cet égard, on peut considérer que ce traitement s'inscrit dans une finalité de police administrative et/ou judiciaire et satisfait aux conditions de l'article 29 §1er de la LPD. Par souci d'exhaustivité, nous ferons remarquer qu'il ne s'agit pas ici de l'utilisation d'images de caméras à des fins didactiques et pédagogiques telle que visée à l'article 25/7 de la LFP. Ces fins ne relèvent en effet pas d'une finalité opérationnelle (Titre 2 de la LPD), mais bien d'une finalité du RGPD.

27. Le deuxième cas, à savoir le traitement ultérieur en vue d'une finalité non policière (c'est-à-dire une finalité relevant du RGPD), est régi par l'article 29 §2 de la LPD. Il s'agit du cas où les images de caméras qui ont été traitées dans le cadre d'une mission de police administrative et/ou judiciaire sont traitées pour une autre finalité qui n'a pas trait à une mission de police administrative et/ou judiciaire (par exemple aux fins didactiques et pédagogiques que nous évoquions plus haut). On peut notamment penser à l'utilisation des images filmées par une *dashcam* dans le cadre du traitement de plaintes et de la procédure disciplinaire[37], ou encore à des fins didactiques et pédagogiques. Afin d'éviter toute redondance, le COC renvoie ici pour le reste à son avis d'initiative du 17 août 2020 concernant l'introduction, par la police intégrée, de la surveillance par caméra à des fins de contrôle du respect des conditions de travail (BD200007)[38].

III. Conclusion

28. Il découle de ce qui précède que l'Organe de contrôle de l'information policière est d'avis que :

---

[34] Voir l'article 54 de la LPD. Il est toutefois fait abstraction de l'application des règles déontologiques dans le cadre de la réalisation de constatations dans des situations dans lesquelles le verbalisateur est lui-même impliqué.
[35] Nous faisons remarquer que l'on peut ici faire abstraction de la question de la compétence de constatation d'un fonctionnaire de police qui est victime d'un(e) (autre) infraction ou délit (pour ce qui est de l'impartialité du fonctionnaire de police concerné), dès lors que cela ne porte en soi pas préjudice au principe énoncé au point 25. Voir notamment Cass. 17 décembre 2024, P.24.1289.N, *RW* 2025-2026, éd. 3, 105.
[36] Exposé des motifs de la loi du 21 mars 2018, *Doc. Parl.* Chambre, 2017-2018, n° 54-2855/001, p. 16, 52 et 56.
[37] Voir à ce sujet LINERS, A. & MOUTON, J. (2023). *Handboek tucht bij de* politiediensten (septième édition). Éditions Politeia. 660-665, 688-692.
[38] Disponible sur le site https://www.organedecontrole.be/publications/avis-recommandations.

- une *dashcam* qui est utilisée pour filmer l'espace public se trouvant dans l'axe (champ de vision) de la direction empruntée par le véhicule est considérée comme une caméra mobile au sens de la LFP et est donc soumise aux dispositions de l'utilisation de caméras visée dans cette loi ;
- une *dashcam* peut être utilisée dans le cadre d'une 'intervention', sachant que celle-ci, comme le précise également le législateur dans le sillage de la vision du Conseil d'État et de l'avis susmentionné du COC, peut selon les circonstances débuter au moment de quitter le commissariat de police ;
- la notion d'« intervention » ne peut jamais être par défaut ou *ipso facto* assimilée au 'début du service' ;
- un traitement d'images permanent par la *dashcam*, y compris la 'mise en mémoire tampon' ou le pré-enregistrement, constitue un traitement excessif de données à caractère personnel lorsqu'il ne présente aucun rapport avec des troubles de l'ordre public ou (des indications d') un fait punissable ;
- l'enregistrement de communications (conversations) au moyen de cette *dashcam* n'est pas autorisé ;
- il n'est *ab initio* pas exclu que les images de la *dashcam* puissent de manière licite être utilisées en vue d'autres finalités.

Dans la présente conclusion, le COC ne tient pas compte de la possibilité que dans un proche avenir, un réseau 5G permette de transmettre (de manière standard) des images en direct (*« live streaming »*) au dispatching du service de police et d'intégrer toutes les images de caméras dans un *VMS* (*Video Management System*). Bien que le COC soit clairement partisan de l'utilisation d'un *VMS* et encourage même cette option[39], ce stockage volumineux de données généré en temps réel doit néanmoins s'assortir d'une évaluation adéquate de la proportionnalité du traitement (de la conservation) des images de caméras.

PAR CES MOTIFS,

l'Organe de contrôle de l'information policière

émet d'initiative le présent avis et les présentes recommandations.

Avis approuvé par l'Organe de contrôle de l'information policière le 30 septembre 2025.

Pour l'Organe de contrôle,

Le président a.i.,
Frank SCHUERMANS (Sé)

[39] Voir le rapport *« du contrôle et de la visite effectués auprès de la police des chemins de fer (SPC) de et à Bruxelles par l'Organe de contrôle de l'information policière dans le cadre de ses compétences de contrôle et de surveillance »* (CON20004), disponible sur le site https://www.organedecontrole.be/publications/rapports.