



ORGANE DE CONTRÔLE DE L'INFORMATION POLICIÈRE

Votre référence	Notre référence	Annexe(s)	Date
	DA210001		18/02/2021

Objet : Avis relatif à la proposition de loi modifiant la loi sur la circulation routière – appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié (caméras)

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 §1^{er}, 2^e al., l'article 71 et le Titre VII, en particulier l'article 236.

Vu la loi du 3 décembre 2017 portant création de l'Autorité de protection des données (ci-après la 'LAPD').

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

Vu la *Law Enforcement Directive* 2016/680 du 27 avril 2016 (ci-après la *LED*).

Vu la loi du 25 décembre 2016 relative au traitement des données des passagers.

Vu la demande adressée par la Présidente de la Chambre en date du 29/12/2020 à l'Autorité de protection des données (APD) en vue d'émettre un avis concernant la proposition de loi modifiant la loi sur la circulation routière.

Vu la transmission, par l'APD en date du 15/01/2021, de la demande susmentionnée à l'Organe de contrôle.

Vu le rapport de Monsieur Koen Gorissen, membre-conseiller de l'Organe de contrôle.

Émet, le 18 février 2021, l'avis suivant.

I. Remarque préalable concernant la compétence de l'Organe de contrôle

1. À la lumière respectivement de l'application et de la transposition du Règlement 2016/679¹ et de la Directive 2016/680², le législateur a remanié en profondeur les tâches et missions de l'Organe de contrôle. L'article 4 §2, quatrième alinéa de la LAPD dispose qu'à l'égard des services de police au sens de l'article 2, 2^o, de la loi du 7 décembre 1998 organisant un service de police intégré, structuré à deux niveaux, les compétences, missions et pouvoirs d'autorité de contrôle tels que prévus par le Règlement 2016/679 sont exercés par l'Organe de contrôle.

2. L'Organe de contrôle doit être consulté lors de la préparation de la législation ou d'une mesure réglementaire ayant trait au traitement de données à caractère personnel par les services de police de la police intégrée (voir les articles 59 §1^{er}, 2^e alinéa et 236 §2 de la LPD, l'article 36.4 du RGPD et l'article 28.2 de la directive Police-Justice ou *LED*). L'Organe de contrôle a dans ce contexte pour mission d'examiner si l'activité de traitement projetée par les services de police est conforme aux dispositions du Titre 1^{er} (pour les traitements non opérationnels)³ et du Titre 2 (pour les traitements opérationnels) de la LPD⁴. En ce qui concerne en particulier les activités de traitement dans le cadre des missions de police administrative et/ou judiciaire, l'Organe de contrôle émet dès lors des avis soit d'initiative, soit à la demande du Gouvernement ou de la Chambre des Représentants, d'une autorité administrative ou judiciaire ou d'un service de police, concernant toute matière ayant trait à la gestion de l'information policière telle que régie par la Section 12 du Chapitre 4 de la loi sur la fonction de police⁵.

3. Par ailleurs, l'Organe de contrôle est également chargé, à l'égard des services de police, de l'inspection générale de la police fédérale et de la police locale (en abrégé 'AIG'), telle que visée dans la loi du 15 mai 2007 sur l'Inspection générale, et de l'Unité d'information des passagers (ci-après dénommée en abrégé 'BELPIU') visée au Chapitre 7 de la loi du 25 décembre 2016, de la surveillance de l'application du Titre 2 de la LPD et/ou du traitement de données à caractère personnel tel que visé aux articles 44/1 à 44/11/13 de la loi sur la fonction de police, et/ou de toute autre mission qui lui est confiée en vertu ou par d'autres lois⁶.

¹ 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 (règlement général sur la protection des données ou « RGPD »).

² Directive (UE) 2016/680 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les autorités compétentes à des fins de prévention et de détection des infractions pénales, d'enquêtes et de poursuites en la matière ou d'exécution de sanctions pénales, et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la décision-cadre 2008/977/JAI du Conseil (ci-après dénommée « directive Police-Justice » ou *Law Enforcement Directive (LED)*).

³ Article 4 §2, 4^e alinéa de la LAPD.

⁴ Article 71 §1^{er}, 3^e alinéa de la LPD.

⁵ Articles 59 §1^{er}, 2^e alinéa et 236, §2 de la LPD.

⁶ Article 71, §1^{er}, troisième alinéa juncto article 236, §3 de la LPD.

4. Enfin, l'Organe de contrôle est compétent à l'égard du Service Contentieux de l'Administration générale des Douanes et Accises en ce qui concerne les réquisitions adressées par ce service à la BELPIU dans des matières fiscales, et ce en vertu de l'article 281 §4 de la loi générale *sur les douanes et accises* du 18 juillet 1977, telle que modifiée par la loi du 2 mai 2019 *modifiant diverses dispositions relatives au traitement des données des passagers*.

II. Objet de la demande

5. Dans le formulaire de demande d'avis complété qui a été adressé à l'APD, les services de police sont cochés à la rubrique 4 de la Partie 2, et plus spécifiquement en réponse à la question de savoir si « *le projet a trait à ou implique un (des) traitement(s) de données à caractère personnel par une ou plusieurs des autorités suivantes* » ; pour cette raison, le projet a été transmis par l'APD à l'Organe de contrôle dans le cadre du principe du guichet unique.

III. Analyse de la demande

6. L'article 62 de la loi sur la circulation routière⁷ (LCR) est actuellement formulé comme suit : « ... *Les constatations fondées sur des preuves matérielles fournies par des appareils fonctionnant automatiquement en présence d'un agent qualifié font foi jusqu'à preuve du contraire lorsqu'il s'agit d'infractions à la présente loi et aux arrêtés pris en exécution de celle-ci.* ***Les constatations fondées sur des preuves matérielles fournies par des appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié font foi jusqu'à preuve du contraire lorsqu'il s'agit d'infractions à la présente loi et aux arrêtés pris en exécution de celle-ci, désignées par un arrêté royal délibéré en Conseil des ministres. Lorsqu'une infraction a été constatée par des appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié, le procès-verbal en fait mention. ...*** »

Cet arrêté royal⁸ du 18 décembre 2002 (ci-après dénommé 'l'arrêté royal') prévoit 12 infractions pour lesquelles les appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié fournissent des preuves matérielles ayant force probante particulière.

7. Le demandeur indique que les évolutions technologiques permanentes nécessitent d'adapter systématiquement l'arrêté royal. Le demandeur déclare ne pas comprendre pourquoi il existe une différence de traitement entre les différentes formes d'infractions constatées par des appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié, et plus précisément pourquoi cette

⁷ Loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière (dénommée 'la loi sur la circulation routière', en abrégé 'LCR').

⁸ Arrêté royal du 18 décembre 2002 déterminant les infractions dont la constatation fondée sur des preuves matérielles fournies par des appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié, fait foi jusqu'à preuve du contraire (dénommé 'l'arrêté royal relatif aux appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié').

force probante particulière vaut pour certaines infractions – inscrites dans l’arrêté royal – et pas pour d’autres.

8. La proposition de loi tend à supprimer l’obligation d’inscrire dans un arrêté royal les infractions constatées par des appareils fonctionnant automatiquement en l’absence d’un agent qualifié qui ont force probante particulière. La loi prévoirait dès lors, par analogie aux dispositions stipulées pour les appareils fonctionnant automatiquement en présence d’un agent qualifié, que les preuves matérielles fournies par des appareils fonctionnant automatiquement en l’absence d’un agent qualifié font foi jusqu’à preuve du contraire pour toutes les infractions à la loi sur la circulation routière et à ses arrêtés d’exécution. C’est évidemment au législateur qu’il appartient d’étendre ou non la force probante particulière d’une constatation effectuée au moyen d’un appareil fonctionnant automatiquement en l’absence d’un agent qualifié à toutes les infractions possibles à la loi sur la circulation routière. Cependant, il convient d’établir clairement comment (par exemple au moyen de quels algorithmes, selon quels processus de traitement, avec ou sans recours à la technologie de reconnaissance faciale, etc.) ces constatations seront effectuées, quelles caméras pourront être utilisées et quelle réglementation s’appliquera à ces constatations (voir plus loin).

IV. Cadre légal

9. Autrement dit, la proposition de loi vise à abroger l’obligation d’inscrire dans un arrêté royal les infractions à la loi sur la circulation routière constatées par des appareils fonctionnant automatiquement en l’absence d’un agent qualifié qui ont force probante particulière. Une première question qui se pose est celle des motifs qui ont amené dans le passé le législateur à limiter ces infractions et à les inscrire dans un arrêté royal distinct. En vertu de quelle *ratio legis* a-t-on voulu créer une distinction en termes de force probante entre d’une part les infractions constatées par des caméras fonctionnant en présence d’un agent qualifié et d’autre part celles constatées par des caméras fonctionnant en l’absence d’un agent qualifié ? Une vérification de l’historique de l’article 62 a permis d’établir qu’il n’existe pas de documents parlementaires pour la loi du 16/03/1968 étant donné que celle-ci est en réalité un arrêté royal coordonnant plusieurs lois sur la circulation routière. L’actuel article 62 ne figurait pas dans l’arrêté royal du 16/03/1968, mais a été inséré par la suite par la loi du 04/08/1996 (article 8) relative à l’agrément et à l’utilisation dans la circulation routière d’appareils fonctionnant automatiquement en présence ou en l’absence d’un agent qualifié. Or, cette loi avait été précédée, et ce dès 1990, d’un long débat parlementaire sur les appareils fonctionnant automatiquement en présence et en l’absence d’un agent qualifié. Les travaux parlementaires de la loi du 04/08/1996 font en effet référence à un dossier législatif antérieur devenu caduc en raison de la dissolution des chambres. La lecture des travaux parlementaires des deux dossiers législatifs n’apporte

aucune réponse univoque à la question posée ci-avant. La seule explication se situe manifestement dans la nature des infractions, en ce sens que seules les infractions graves entrent en ligne de compte⁹.

La doctrine pertinente disponible n'apporte pas non plus de réponse univoque¹⁰.

La question demeure néanmoins : pourquoi **toutes** les infractions constatées par des caméras fonctionnant en l'absence d'un agent qualifié devraient-elles à présent avoir force probante particulière ? À quelles éventuelles limites juridiques un tel élargissement est-il susceptible de se heurter ?

10. La motivation avancée pour la modification de loi, à savoir les « évolutions technologiques permanentes » et la nécessité en découlant d'adapter sans arrêt l'arrêté royal, n'est pas tout à fait claire ni d'ailleurs convaincante. Du fait des évolutions technologiques – la proposition fait notamment mention des caméras *ANPR*¹¹ –, les appareils automatiques offrent davantage de possibilités, de sorte qu'ils permettent désormais de constater davantage d'infractions qui peuvent/doivent alors être inscrites dans l'arrêté d'exécution. Cependant, même dans un tel scénario, il reste utile d'examiner si cette force probante particulière est ou non à sa place. Par ailleurs, la proposition de loi indique que l'arrêté royal doit être adapté « sans arrêt ». Or, il n'a pas été adapté tellement souvent depuis 1996 et les infractions qui y ont été ajoutées ne sont pas très nombreuses. De plus, la modification d'un arrêté royal est un acte légistique relativement simple qui ne nécessite aucune intervention de la part du législateur. La concertation au sein du Conseil des Ministres qui est prévue pour une telle modification implique en outre qu'un certain consensus politique doit être obtenu, ce qui offre une opportunité de mener le débat social sur le maintien de la circulation routière.

11. Conformément au formulaire de déclaration complété par le demandeur, il s'agit de traitements à des fins de surveillance ou de contrôle. Il s'agit d'un traitement entièrement automatisé consistant à recouper/associer des données à caractère personnel provenant de différentes sources. Le traitement peut conduire à une décision s'assortissant de conséquences préjudiciables pour l'intéressé. Les données qui sont enregistrées peuvent être communiquées ou sont accessibles à des tiers. Toutes ces caractéristiques sont autant d'indicateurs justifiant de faire preuve d'une attention/prudence particulière à l'égard de ces traitements. Il convient de mettre en place suffisamment de *'safeguards'*

⁹ Loi du 04/08/1996 – Travaux parlementaires de la législature 1995-1996 :

<https://www.dekamer.be/kvvcr/showpage.cfm?section=/flwb&language=fr&cfm=/site/wwwcfm/flwb/flwbn.cfm?&legislat=49&dossierID=577> ;

Législature précédente – projet de loi modifiant l'article 62 de la loi du 16/03/1968, caduc : <https://www.dekamer.be/kvvcr/showpage.cfm?section=/flwb&language=fr&cfm=/site/wwwcfm/flwb/flwbn.cfm?legislat=48&dossierID=474>.

¹⁰ P. DE HERT, « De strijd tegen verkeersovertredingen: Nut en juridische opportuniteit van de wet van 4 augustus 1996 », *RW* 1997, 105-112 ; B. DEWIT, « La force probante des constatations des agents verbalisants » dans *La Circulation Routière*, 160-203 ; P. LEVAIN, « Het bewijs in verkeerszaken », *Verkeer, Aansprakelijkheid, Verzekering* 2007, 319-324 ; BRUGGEMAN, « Art. 62 » dans *Wegverkeer, 2018* ; STERKENS, « De opsporing en vaststelling van inbreuken », *Bestendig handboek verkeer*, 209-237, 2020.

¹¹ *Automated Number Plate Recognition*, autrement dit la reconnaissance automatique de plaques d'immatriculation.

/ 'checks and balances' afin de garantir la licéité de ces traitements. Raison de plus pour admettre qu'une analyse d'impact relative à la protection des données (AIPD, ou DPIA en anglais pour 'Data Protection Impact Assessment') aurait dans un tel cas une valeur ajoutée considérable vu qu'elle permettrait justement de réaliser une analyse de risques *a priori*, et donc d'inventorier certains risques et/ou dangers et de réfléchir à une manière de les limiter.

12. La proposition de loi ne précise d'ailleurs pas clairement quels types de caméras seraient utilisés pour réaliser ces constatations. Recourrait-on par exemple aussi à des caméras *ANPR* ? Comme le demandeur le précise dans l'exposé des motifs, de plus en plus d'infractions peuvent être et sont constatées de manière automatisée par des caméras *ANPR*. Dans la pratique, une part considérable des infractions à la loi sur la circulation routière sont effectivement constatées au moyen de caméras *ANPR* de la police. Cette réalité soulève des questions quant à la relation entre cette proposition – et d'ailleurs l'article 62 de la loi sur la circulation routière en lui-même – et la base et le régime de droit commun de l'utilisation de caméras par la police selon la LFP.

L'article 25/1 §1^{er} de la LFP est formulé en ces termes : « *La présente section règle l'installation et l'utilisation de caméras de manière visible par les services de police. Les caméras dont les modalités d'installation et d'utilisation par les services de police sont réglées par ou en vertu d'une législation particulière ne sont pas visées par la présente section.* »

Les caméras dont l'utilisation est réglée par la loi sur la circulation routière ne relèvent donc en principe pas du régime de droit commun des caméras et des caméras *ANPR* de la LFP. Les modalités d'utilisation des caméras *ANPR* sont en effet explicitement réglées par l'article 44/2 §3 de la LFP et relèvent donc bel et bien exclusivement du régime de la LFP.

La loi sur la circulation routière peut être considérée comme la *lex specialis* par rapport à la LFP. Le seul problème est que la loi sur la circulation routière ne contient pas de règles **élaborées** (au sens de la LFP) concernant les caméras *ANPR*. On peut d'ailleurs même se demander si l'article 62 de la loi sur la circulation routière fournit un régime **élaboré** pour les appareils fonctionnant automatiquement.

Quoi qu'il en soit, force est de constater que la grande majorité des infractions à la loi sur la circulation routière sont constatées au moyen de caméras *ANPR*, ou le seront à l'avenir. Ce constat soulève par conséquent des questions concernant notamment le consentement, les délais de conservation et les autres modalités prévues par la LFP, en ce sens que ces dispositions ne s'appliquent en principe pas aux caméras relevant de la loi sur la circulation routière.

13. En d'autres termes, cette proposition de loi semble être **l'occasion idéale** d'adapter les règles de l'article 62 de la loi sur la circulation routière ou de les mettre en conformité avec la LFP, ou du moins de faire la lumière sur la relation entre les deux. Autrement dit, quelle législation s'applique aux caméras *ANPR* ? Dans la pratique, les caméras *ANPR* ne sont par exemple pas uniquement utilisées

pour constater des infractions à la loi sur la circulation routière, mais aussi notamment pour contribuer de manière réactive à l'administration de la preuve pour n'importe quels délits (stupéfiants, traite/trafic des êtres humains, cambriolages et vols de cargaisons par des bandes itinérantes d'auteurs, etc.). Quelle est la relation entre cette réalité et le 6^e alinéa de l'article 62 de la loi sur la circulation routière, qui dispose que « *Sans préjudice des dispositions de l'article 29 du Code d'instruction criminelle, les appareils et les informations qu'ils fournissent ne peuvent être utilisés qu'aux fins judiciaires relatives à la répression des infractions à la présente loi et aux arrêtés pris en exécution de celle-ci, commises sur la voie publique, ainsi qu'en vue de la régulation de la circulation routière.* » ? Cette disposition est-elle viable actuellement, et le sera-t-elle a fortiori une fois que le réseau ANPR (AMS ou ANPR Management System) aura été entièrement déployé, sachant qu'il comptera à terme quelque 3.500 caméras ?

Le 5^e alinéa de l'article 62 de la loi sur la circulation routière (« *Le Roi peut, après avis de la Commission pour la protection de la vie privée, fixer les modalités particulières d'utilisation, de consultation et de conservation des données fournies par ces appareils. Lorsque la Commission n'a pas donné d'avis dans les délais qui lui sont légalement impartis, elle est supposée avoir donné son accord.* ») est également dépassé. Cette disposition fait en effet encore référence à l'ancienne Commission de la protection de la vie privée, sans compter que l'Organe de contrôle est actuellement l'autorité de protection des données compétente pour la police intégrée.

L'Organe de contrôle plaide en d'autres termes pour une révision globale de l'article 62 de la LCR et sa mise en conformité avec les dispositions de la LFP relatives à l'utilisation des caméras et aux banques de données techniques.

14. L'article 44/11/3septies de la LFP prévoit notamment l'utilisation de caméras ANPR pour les « *infractions relatives à la police de circulation routière, en application de l'article 62 de la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière.* ».

L'article 44/11/3octies de la LFP prévoit en outre une « *analyse d'impact et de risques au niveau de la protection de la vie privée et au niveau opérationnel, notamment quant aux catégories de données à caractère personnel traitées, à la proportionnalité des moyens mis en œuvre, aux objectifs opérationnels à atteindre et à la durée de conservation des données nécessaire pour atteindre ces objectifs* ». Une telle AIPD a dans le passé été réalisée pour l'utilisation des caméras ANPR (pour l'AMS et la banque de données technique nationale), et donc aussi pour la liste restreinte des infractions constatées par ces appareils conformément à l'article 62 de la loi sur la circulation routière, telle que prévue dans l'arrêté royal. Si l'obligation d'inscrire ces infractions dans un arrêté royal est à présent abrogée, et que **toutes les infractions** à la LCR constatées par un appareil fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié acquièrent par conséquent une force probante

particulière, cet élargissement doit également faire l'objet d'une AIPD. Cela signifie que l'AIPD réalisée par les Ministres de l'Intérieur et de la Justice concernant l'AMS doit être actualisée.

15. Il est à cet égard important également de faire remarquer que dans l'état actuel de la législation, le comportement des personnes ne peut légalement PAS être traité/enregistré par des caméras ANPR dans une banque de données technique locale ou nationale. L'identification d'une personne par ces appareils n'est actuellement pas (encore) autorisée par la loi. En ce moment, seules les données suivantes peuvent être traitées, comme le prévoit l'article 44/11/3decies de la LFP : « *Les banques de données techniques créées suite à l'utilisation de caméras intelligentes de reconnaissance automatique de plaques d'immatriculation ou de systèmes intelligents de reconnaissance automatique de plaques d'immatriculation contiennent les données suivantes, si elles apparaissent sur les images des caméras :*

1° la date, le moment et l'endroit précis du passage de la plaque d'immatriculation,

2° les caractéristiques du véhicule lié à cette plaque,

3° une photo de la plaque d'immatriculation à l'avant du véhicule et le cas échéant, à l'arrière,

4° une photo du véhicule,

5° le cas échéant, une photo du conducteur et des passagers,

6° les données de journalisation des traitements. »

On peut par conséquent lire la plaque d'immatriculation, identifier le véhicule et établir un lien avec le titulaire du véhicule grâce à la plaque d'immatriculation, mais il n'est actuellement pas possible de procéder à un traitement (biométrique) de données du conducteur et/ou du passager qui permettraient une identification unique, de sorte qu'il n'est pas possible non plus de mettre des comportements (ou certaines infractions) – par exemple la conduite sans ceinture de sécurité, l'utilisation du GSM au volant (et éventuellement d'autres agissements que l'on aimerait interdire à l'avenir (par ex. lire le journal ou un livre, ...), etc. – en relation avec le conducteur. Dans l'état actuel de la législation, il semble dès lors difficile d'attribuer purement et simplement pour **toutes** les infractions à la loi sur la circulation routière une force probante particulière aux preuves matérielles fournies par des appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié.

Il appartient à l'auteur de la proposition d'analyser ces aspects plus en détail et de fournir des explications.

Comme nous le disions, c'est évidemment au législateur qu'il appartient d'étendre ou non la force probante particulière d'une constatation effectuée au moyen d'un appareil fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié à toutes les infractions possibles à la LCR. Cependant, il convient d'établir clairement comment (par exemple au moyen de quels algorithmes, selon quels processus de traitement, avec ou sans recours à la technologie de reconnaissance faciale, etc.) ces constatations seront effectuées au moyen des caméras ANPR. Ces modalités doivent être exposées dans une AIPD après si nécessaire une adaptation du cadre légal. De l'avis de l'Organe de contrôle, le cadre légal actuel pour le recours à la technologie de reconnaissance faciale n'est de toute

manière pas suffisant, indépendamment du constat que le traitement dans des banques de données techniques n'est *de lege lata* possible que pour les caméras ou systèmes ANPR.

16. Pour terminer, on peut aussi s'interroger sur la *ratio legis* de l'absence, à l'article 62 de la LCR, d'un contrôle démocratique (contrairement par exemple au Conseil communal, qui a en principe accès à l'AIPD réalisée par la police locale dans le cadre de l'utilisation de caméras dans une commune, et qui doit également fournir explicitement un consentement éclairé en vue de cette utilisation, comme le prévoient les articles 25/1 et suivants de la LFP). Le 7^e alinéa de l'article 62 de la loi sur la circulation routière, qui prévoit uniquement des « concertations » organisées par les autorités judiciaires, policières et administratives compétentes (dans la pratique le bourgmestre), dont les gestionnaires de la voirie, pour déterminer l'emplacement et les circonstances de l'utilisation des caméras, ne supporte évidemment pas la comparaison avec le consentement formel et éclairé exigé du Conseil communal¹².

PAR CES MOTIFS,

l'Organe de contrôle de l'information policière

invite le demandeur à tenir compte des remarques susmentionnées.

Avis approuvé par l'Organe de contrôle de l'information policière le 18 février 2021.

Pour l'Organe de contrôle,

Le Président,

(sé.) Philippe ARNOULD

¹² Arrêté royal de 11 octobre 1997 relatif aux modalités particulières de la concertation visant à déterminer l'emplacement et les circonstances d'utilisation des appareils fixes fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié, destinés à assurer la surveillance sur la voie publique de l'application de la loi relative à la police de la circulation routière et des arrêtés pris en exécution de celle-ci (M.B., 24 octobre 1997).