

CONTRÔLE RESTREINT

CONTRÔLE RESTREINT EFFECTUÉ PAR L'ORGANE DE CONTRÔLE DE L'INFORMATION POLICIÈRE CONCERNANT LA CONSTATATION D'INFRACTIONS DE VITESSE DANS LE CADRE DE L'APPLICATION DE LA PROCÉDURE 'SAC 5' ET L'UTILISATION DE SAS ÉLECTRONIQUES POUR CAMIONS

RAPPORT

VERSION PUBLIQUE

Référence : DIO22003

CONTROLEORGAN OP DE
POLITIONELE INFORMATIE



Le présent rapport est une version publique de l'enquête de contrôle.

Cela signifie qu'il ne comporte pas ou pas nécessairement tous les éléments figurant dans le rapport de base adressé aux destinataires. Certains éléments ou passages ont été omis ou anonymisés. Il peut y avoir diverses raisons à cela, qui peuvent être de nature légale ou être dictées par des motifs d'opportunité : la volonté de ne pas divulguer les techniques ou tactiques policières, le secret de l'enquête, le secret professionnel, le fait qu'un manquement ait été résolu dans l'intervalle, etc.

1. INTRODUCTION

1. Dans le cadre de ses compétences de contrôle, l'Organe de contrôle de l'information policière ('Organe de contrôle' ou 'COC') a décidé de mener une enquête de contrôle auprès des zones de police de la Région flamande dans le cadre d'un 'contrôle restreint'¹ concernant d'une part l'application de la procédure 'SAC 5', et d'autre part l'utilisation de sas électroniques pour camions (voir plus loin au point 3).

Le présent rapport fait état des conclusions de ce contrôle, et plus particulièrement des visites effectuées sur place.

2. LES COMPÉTENCES DE L'ORGANE DE CONTRÔLE DE L'INFORMATION POLICIÈRE

2. La loi du 30 juillet 2018 relative à la protection des personnes physiques à l'égard des traitements de données à caractère personnel (LPD)² a réformé l'Organe de contrôle en une autorité de contrôle à part entière en plus des compétences de contrôle en matière de gestion de l'information policière prévues par la loi du 5 août 1992 sur la fonction de police (LFP). L'article 71 §1^{er} et les Titres 2 et 7 de la LPD décrivent les missions et les compétences du COC. Il est dans ce contexte fait référence par ailleurs aux missions de contrôle visées aux articles 44/1 à 44/11/14 inclus de la LFP, relatifs à la gestion de l'information par les services de police. L'Organe de contrôle est ainsi investi d'une mission de surveillance et de contrôle, ce qui signifie qu'en marge de la protection de la vie privée et des données, le COC prête également attention à des éléments comme l'efficacité de la gestion de l'information et de l'intervention policière. En vertu de la réglementation susmentionnée, le COC dispose dès lors d'une compétence de surveillance générale à l'égard de tous les traitements de données (à caractère personnel) opérationnels et non opérationnels effectués par la GPI.

Pour ce qui est de la mission de contrôle, l'Organe de contrôle est chargé du contrôle du traitement des informations et des données visées à l'article 44/1 de la LFP, y compris celles introduites dans les banques de données visées à l'article 44/2, ainsi que de toute autre mission qui lui est confiée par ou en vertu d'autres lois.

Dans ce cadre, le COC procède aux constatations et peut formuler des questions, des requêtes et/ou des mesures correctrices (au caractère contraignant) en tant que « *ultimum remedium* » si le COC constate des infractions aux lois et règlements.

¹ Le COC établit une distinction entre différentes formes de contrôles ou de surveillance. Le COC procède soit à :

- **un contrôle global** : il s'agit d'un contrôle qui s'assortit d'une ou plusieurs visites approfondies sur place et d'une portée très large ;
- **un contrôle thématique** : comme le nom l'indique, il s'agit d'une enquête menée sur un thème déterminé et qui peut inclure à la fois de la *desk research* et des visites sur place ;
- **un contrôle technique** : il s'agit d'un contrôle qui se concentre sur la licéité, l'exhaustivité et l'exactitude des enregistrements/traitements effectués dans les banques de données policières ;
- **un contrôle restreint** : ce contrôle porte sur un seul ou sur quelques aspects (partiels) d'un traitement de données policier ou non policier ;
- **un contrôle international** : il s'agit des éventuelles enquêtes internationales auxquelles le COC apporte son concours ;
- **un contrôle spécial** : il s'agit d'un contrôle portant sur des matières particulières, comme les contrôles annuels des banques de données communes terrorisme et extrémisme.

² M.B. 5 septembre 2018. Cette loi contient des dispositions qui donnent exécution au 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), ci-après dénommé « RGPD », et à la 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 LED (**L**aw **E**nforcement **D**irective)).

L'Organe de contrôle est en particulier chargé du contrôle du respect des règles relatives à l'accès direct à la Banque de données nationale générale (BNG) et à sa consultation directe, ainsi que du respect de l'obligation visée à l'article 44/7, 3^e alinéa de la LFP, qui oblige tous les membres des services de police à alimenter cette banque de données.

À travers un contrôle du fonctionnement, l'Organe de contrôle vérifie si le contenu de la BNG et la procédure de traitement des données et informations qui y sont conservées sont conformes aux dispositions des articles 44/1 à 44/11/14 de la LFP et à leurs mesures d'exécution.

Dans le cadre de l'utilisation de caméras non visibles, l'Organe de contrôle fonctionne en quelque sorte comme une commission « MAP »³. Conformément à l'article 46/6 de la LFP, toute autorisation et prolongation d'utilisation non visible de caméras dans les cas visés à l'article 46/4 doit être notifiée à l'Organe de contrôle sauf lorsque l'utilisation des caméras est réalisée sous le contrôle d'un magistrat. L'Organe de contrôle doit alors examiner si les conditions pour la décision, la prolongation ou l'exécution de cette mesure sont remplies.

L'Organe de contrôle prend en outre connaissance des plaintes et statue sur leur bien-fondé⁴. Les membres et les membres du personnel de l'Organe de contrôle⁵ disposent à cet égard de compétences d'investigation, après quoi le comité de direction de l'Organe de contrôle peut, en marge des requêtes et recommandations qu'il formule, prendre également des mesures correctrices⁶.

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') visée dans la loi du 15 mai 2007 « *sur l'Inspection générale et portant des dispositions diverses relatives au statut de certains membres des services de police* » 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 « *relative au traitement des données des passagers* », 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 44/11/14 de la loi sur la fonction de police, et/ou de toute autre mission qui lui est confiée en vertu ou par d'autres lois⁷.

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* ».

Enfin, l'Organe de contrôle est également chargé, dans le cadre de la législation sur la rétention des données et en vertu de l'article 126/3 §1^{er}, 8^e alinéa de la loi du 13 juin 2005 relative aux communications électroniques (ci-après 'la LCE')⁸, de la validation (ou non) des statistiques relatives au nombre de faits punissables et au délai de conservation pour chaque arrondissement judiciaire et chaque zone de police, une matière dans le cadre de laquelle il exerce toutes les compétences qui lui ont été attribuées par le Titre 7 de la loi du 30 juillet 2018. Il est par ailleurs également chargé, en application de l'article 42 §3, 2^e et 3^e alinéas de la LFP, du contrôle des requêtes de la Cellule Personnes disparues de la police fédérale en vue de la consultation des données relatives aux communications électroniques impliquant la personne disparue.

Un recours juridictionnel peut être introduit dans les trente jours contre certaines décisions de l'Organe de contrôle devant la Cour d'appel du domicile ou du siège du demandeur qui traite l'affaire selon les formes du référé conformément aux articles 1038, 1040 et 1041 du Code judiciaire⁹.

3. OBJET DU CONTRÔLE ET MÉTHODOLOGIE

³ MAP signifie « *Méthodes Administratives Particulières* ».

⁴ Art. 240, 4^o de la LPD.

⁵ À savoir les membres du personnel du Dienst Onderzoeken / Service d'Enquête (DOSE) et du secrétariat, c'est-à-dire des juristes et des experts en matière de TIC.

⁶ Art. 244 (compétences d'investigation des membres et des membres du personnel) et 247 de la LPD (mesures correctrices à prendre par le comité de direction (DIRCOM) du COC).

⁷ Article 71 §1^{er}, troisième alinéa *juncto* article 236 §3 de la LPD.

⁸ Telle que modifiée par la loi du 20 juillet 2022 relative à la collecte et à la conservation des données d'identification et des métadonnées dans le secteur des communications électroniques et à la fourniture de ces données aux autorités (*M.B.* du 8 août 2022).

⁹ Art. 248 de la LPD.

3. Depuis 2021, les communes de la Région flamande peuvent dans certaines circonstances et sous certaines conditions assurer, par la voie administrative, le traitement des infractions de vitesse mineures commises sur leur territoire (les amendes dites 'SAC 5') en vertu de l'article 29^{quater} de la loi du 16 mars 1968 « *relative à la police de la circulation routière* » (ci-après la 'loi sur la circulation routière'). Les communes peuvent prévoir dans leurs règlements ou ordonnances que ces infractions de vitesse soient sanctionnées au moyen d'amendes administratives. Cela signifie que ces infractions routières sont traitées par le fonctionnaire sanctionnateur et ne suivent donc pas la procédure pénale. Dans ces conditions, le contrevenant ne fait donc pas l'objet de poursuites pénales.

4. Un système similaire a également été mis en place pour ce que l'on appelle les 'sas électroniques pour camions'. Ces dispositifs ont pour objectif de détecter les poids lourds qui empruntent des itinéraires détournés ou raccourcis pour contourner certaines obligations ou situations de circulation alors que ces voiries sont interdites d'accès ou autorisées seulement aux véhicules n'excédant pas une certaine masse maximale.

5. Dans le cadre de l'enquête de contrôle, ces infractions routières sont constatées par les dispositifs automatiques visés à l'article 62 de la loi sur la circulation routière, en l'espèce par des caméras ANPR¹⁰.

6. Un contrôle restreint a été réalisé afin de se faire une idée des zones de police de la Région flamande qui utilisent un de ces deux systèmes – ou les deux – et les accords conclus avec les communes et/ou avec les entreprises (voir plus loin).

7. L'enquête s'est déroulée en quatre phases :

- 1) une enquête générale auprès des zones de police de la Région flamande concernant l'utilisation du système TaaS (acronyme signifiant 'Trajectcontrol-as-a-Service' et désignant les radars-tronçons privés) et/ou des sas électroniques pour camions, sous la forme d'un questionnaire électronique comportant 11 questions auxquelles il fallait répondre par 'oui' ou par 'non' (voir annexe). Globalement, les questions visaient à établir si le système TaaS et/ou le système des sas électroniques pour camions est (sont) utilisé(s) ou non, quel système de caméras est utilisé, qui constate l'infraction routière et s'il est recouru, pour l'enregistrement et/ou le traitement des images, aux services d'une entreprise privée et, le cas échéant, si une convention de traitement des données a été conclue avec cette entreprise¹¹ ;
- 2) sur la base des réponses au questionnaire, une liste restreinte des zones de police entrant en ligne de compte pour une visite sur place a été établie ;
- 3) une visite a été rendue aux zones de police sélectionnées et, le cas échéant, au sous-traitant ;
- 4) les conclusions de l'enquête de contrôle ont été consignées dans le présent rapport.

4. LE CADRE JURIDIQUE

8. Dans le cadre de ce contrôle restreint, le cadre légal applicable doit être limité aux trois instruments juridiques spécifiques suivants :

- La loi du 16 mars 1968 « *relative à la police de la circulation routière* » (ci-après, 'la loi sur la circulation routière'), et en particulier les articles 29^{quater} et 62 de cette loi, et l'arrêté ministériel du 11 octobre 1976 « *fixant les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière* », et en particulier son article 9.2 ;
- la loi du 24 juin 2013 « *relative aux sanctions administratives communales* » (ci-après la 'loi SAC'), et en particulier l'article 3, 3^o, deuxième tiret, plus précisément l'infraction aux dispositions concernant le signal routier C3 (accès interdit dans les deux sens) ;
- la LPD, et en particulier l'article 53 relatif au sous-traitant.

¹⁰ *Automatic Number Plate Recognition.*

¹¹ Voir le questionnaire joint à l'annexe 2.

4.1. Concernant l'infraction routière « infraction de vitesse mineure »

9. Avec l'introduction de l'article 29^{quater} de la loi sur la circulation routière, le législateur décreta¹² permet aux villes et communes de prévoir dans leurs règlements et ordonnances que les infractions de vitesse mineures soient sanctionnées au moyen d'amendes administratives¹³. Dans ce cas, les infractions ne suivent pas la voie pénale et ne sont donc pas punies pénalement. Pour ce faire, cinq conditions doivent être réunies¹⁴ :

- il s'agit d'un dépassement de la vitesse maximale autorisée de 20 kilomètres par heure au maximum ;
- les infractions de vitesse sont commises à un endroit où la vitesse est limitée à 30 ou 50 kilomètres à l'heure ;
- il s'agit d'infractions de vitesse détectées par les caméras (ANPR) visées à l'article 62, à l'exception des sixième et huitième alinéas du même article, qui sont des caméras entièrement financées par l'autorité locale ;
- les infractions de vitesse sont commises par des personnes physiques majeures ou par des personnes morales ;
- aucune autre infraction n'est constatée au même moment.

10. Il découle de ces conditions que lorsque la vitesse maximale autorisée est dépassée de plus de 20 kilomètres par heure, que la vitesse maximale autorisée est supérieure à 50 kilomètres à l'heure, que le contrevenant est un mineur d'âge ou qu'une autre infraction est constatée en même temps que l'infraction de vitesse, l'infraction ou les infractions de vitesse mineure(s) ne peut (peuvent) pas être traitée(s) par la voie administrative, même si la commune a prévu dans son règlement et son ordonnance la possibilité de sanctionner les infractions de vitesse mineures au moyen d'amendes administratives. Dans un tel cas, l'infraction de vitesse sera donc de toute façon traitée selon la procédure pénale classique.

11. Il convient de souligner que la condition qui exige que les caméras (ANPR) soient financées par l'autorité locale et le fait que le paragraphe 9 de l'article 29^{quater} de la loi sur la circulation routière dispose que la commune est considérée comme responsable du traitement ne permettent pas de conclure que la commune soit pour autant le responsable du traitement des constatations de ces infractions de vitesse. Il convient en effet de faire une distinction entre d'une part, la **constatation** et d'autre part, le **traitement** de l'infraction de vitesse. Il doit avant tout être clair que l'infraction de vitesse doit (peut) (uniquement) être constatée par un fonctionnaire de police (ou par le personnel CALOG¹⁵), et que la constatation constitue par conséquent un traitement policier relevant de l'application du Titre 2 de la LPD et de la loi sur la fonction de police. En effet, et au surplus, la commune n'est pas non plus une 'autorité compétente' au sens de l'article 26, 7° de la LPD, et les traitements relevant du RGPD ne peuvent pas non plus être considérés comme des traitements relevant de la finalité du Titre 2 de la LPD¹⁶.

12. Ensuite, bien que le pouvoir de sanction de la commune ait sous certaines conditions été étendu aux infractions de vitesse dans une zone 30 ou 50 (ce qui prête quelque peu à confusion) au titre de 'SAC 5', la loi SAC du 24 juin 2013 elle-même n'a **pas** été adaptée en ce sens et ne s'applique donc pas en l'occurrence. Il est question ici de l'insertion d'un nouvel article 29^{quater} dans la loi sur la circulation routière, qui fait que l'infraction routière peut, dans le respect de la procédure prévue aux paragraphes 4 à 9 de l'article 29^{quater} de la loi sur la circulation routière, être sanctionnée par le fonctionnaire sanctionnateur pour autant que la commune ait prévu cette possibilité dans un règlement ou une ordonnance. Dans ce cas, ces infractions de vitesse sortent de la sphère pénale et ne sont donc plus punies pénalement. Le traitement effectué par le fonctionnaire sanctionnateur est un traitement relevant du RGPD¹⁷. L'article 29^{quater} de la loi sur la circulation routière ne confère pas non plus en la matière une (nouvelle) compétence de constatation à l'agent constatateur SAC.

13. La **constatation** de l'infraction de vitesse est et reste donc un **traitement policier** (une compétence policière) dont les services de police sont les responsables du traitement (opérationnel) dans le cadre du Titre 2 de la LPD. En

¹² Cet article a été inséré dans la loi sur la circulation routière par l'article 6 du décret du 9 octobre 2020 « portant diverses dispositions relatives au transport collectif, à la politique générale de mobilité, aux infrastructures routières et à la politique routière, ainsi qu'aux infrastructures et à la politique de l'eau », M.B. 27 novembre 2022.

¹³ Art. 29^{quater} §1^{er} de la loi sur la circulation routière.

¹⁴ Art. 29^{quater} §2 de la loi sur la circulation routière.

¹⁵ Selon l'article 3, 1°/1 de l'arrêté royal « portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique », « le personnel du cadre administratif et logistique de la police fédérale et locale en ce qui concerne les constatations fondées sur des preuves matérielles fournies par des appareils fonctionnant automatiquement, en présence ou en l'absence d'un agent qualifié » est également considéré comme faisant partie des 'agents qualifiés'.

¹⁶ Art. 2.2., d) du RGPD, qui exclut l'application du RGPD au Titre 2 de la LPD (LED).

¹⁷ Par souci d'exhaustivité et de clarté : bien que la transmission du procès-verbal de l'infraction (comme prévu à l'article 29^{quater} §4, 1^{er} alinéa de la loi sur la circulation routière) au fonctionnaire sanctionnateur constitue dans le chef de la zone de police un traitement ultérieur (qui conformément à l'article 29 §1^{er} de la LPD est régi par la loi, en l'occurrence par l'article 29^{quater} §4 de la loi sur la circulation routière), le fonctionnaire sanctionnateur reçoit le procès-verbal de l'infraction dans le cadre d'une compétence de traitement qui lui est imposée par la loi et qui répond à une finalité du RGPD.

conséquence, cette infraction routière doit, en vertu des articles 44/5 §3, 1^o et 2^o et 44/7, 3^e alinéa de la LFP, être enregistrée dans la Banque de données nationale générale (BNG). Le fait que cette infraction routière soit le cas échéant traitée par le fonctionnaire sanctionnateur n’y change rien.

14. Le traitement effectué par le fonctionnaire sanctionnateur est par contre un traitement relevant du RGPD dont la commune est le responsable du traitement. Étant donné que le RGPD ne s’applique pas au Titre 2 de la LPD (*LED*), la commune et la police locale ne peuvent pas non plus être considérées comme « responsables conjoints du traitement » pour ce traitement. Il s’agit en effet de deux finalités distinctes : d’une part une finalité policière (pénale) et d’autre part une finalité administrative.

15. À cet égard, l’article 29^{quater} §2, 3^o dispose *in fine* que l’infraction de vitesse est constatée à l’aide de caméras fonctionnant automatiquement en l’absence d’un agent qualifié, telles que visées à l’article 62 de la loi sur la circulation routière, « *qui sont entièrement financé[e]s par l’autorité locale* ». Selon l’exposé des motifs du décret du 9 octobre 2020 (qui a inséré l’article 29^{quater} dans la loi sur la circulation routière), il convient d’entendre par là **la commune ou la police locale**¹⁸. Cependant, cette condition semble surtout avoir pour but de préciser que les caméras doivent appartenir à la commune ou à la police locale. C’est du moins ce que le COC pense pouvoir déduire de l’exposé des motifs qui stipule au sujet de ce §2, 3^o dudit article : « *Les appareils fonctionnant automatiquement de la Région qui sont installés le long d’une voirie communale ne pourront ainsi pas donner lieu à une amende administrative communale. À l’inverse, les appareils fonctionnant automatiquement de la commune qui sont installés le long d’une voirie régionale pourront quant à eux donner lieu à une amende administrative communale.* »¹⁹.

16. Par souci de clarté, il convient de faire une distinction entre ce qui précède et l’intention de l’article 29^{quater} §9 de la loi sur la circulation routière, qui qualifie la commune de « *responsable du traitement au sens de l’article 4, 7) du règlement (UE) 2016/679 et remplit les obligations qui lui incombent à cet égard en vertu de l’article 26 du règlement (UE) 2016/679* ». Bien que cette disposition ne précise pas clairement pour quel traitement exactement cette qualification de responsable du traitement s’applique (la constatation, la sanction, la peine, l’exécution ou une combinaison des deux), l’exposé des motifs du décret du 9 octobre 2020 permet néanmoins de déduire que le paragraphe 9 de l’article 29^{quater} de la loi sur la circulation routière présente un lien avec l’article 44 §1^{er} de la loi SAC, qui dispose que la commune est le responsable du traitement du registre des sanctions administratives communales²⁰. C’est notamment le cas lorsque l’infraction de vitesse est traitée par le fonctionnaire sanctionnateur. La commune n’est donc pas désignée ici en tant que responsable du traitement des constatations des infractions de vitesse par le fonctionnaire de police. Ce serait d’ailleurs impossible vu que la commune (ou ses fonctionnaires) n’est pas investie d’une compétence de constatation policière.

4.2. Les sas électroniques pour camions (accès interdit dans les deux sens)

17. L’article 3, 3^o, 2^e tiret de la loi SAC a trait à l’infraction aux dispositions concernant le signal routier C3, c’est-à-dire à l’infraction dite ‘SAC 4’. La mise en place de sas électroniques pour camions dans la commune est souvent combinée à l’ajout d’un panneau additionnel ‘3,5 tonnes’ au signal C3.

18. Dans un autre dossier ponctuel, le COC a été consulté par une zone de police au sujet de la compétence de traitement de l’infraction de l’interdiction d’accès lorsque celle-ci est combinée avec un panneau additionnel ‘3,5 tonnes’. À la lumière du principe de légalité (en matière pénale), le COC est d’avis que la compétence de traitement reposant sur l’application de l’article 3, 3^o, 2^e tiret de la loi SAC (‘SAC 4’) doit être interprétée au sens strict. Selon l’article 9.2 de l’arrêté ministériel du 11 octobre 1976, un signal C3 peut uniquement être combiné avec un panneau additionnel de type IV, qui d’après l’annexe 2 énonce les exceptions à l’interdiction d’accès : « Excepté circulation locale », « Excepté bus », etc. Le panneau additionnel ‘+3,5 tonnes’ n’est **pas** un panneau additionnel de type IV²¹ et ne peut par conséquent, selon l’avis du COC, **pas** être combiné avec le signal routier C3 ; et ce, même dans le contexte d’un traitement en application de la loi SAC. Cela signifie que le contrôle du système des sas électroniques pour camions ne relève en aucun cas de l’application de l’article 3, 3^o, 2^e tiret de la loi SAC, ou du moins que cette infraction routière – à supposer que la combinaison d’un signal routier C3 et d’un panneau additionnel de type VIIa ‘+ 3,5 tonnes’ soit conforme au code de la route – ne peut en tout état de cause qu’être constatée par un fonctionnaire de police.

¹⁸ Exposé des motifs, p. 48.

¹⁹ Exposé des motifs, p. 48 (traduction libre).

²⁰ Exposé des motifs, p. 35-36.

²¹ Il s’agit selon l’annexe 2 d’un panneau additionnel de type VIIa, un type de panneau additionnel qui n’est toutefois pas mentionné à l’article 9.2 de l’arrêté ministériel du 11 octobre 1976.

Bien que le COC ne soit pas tenu de se prononcer sur la portée du droit de la circulation routière, et bien qu'il ne soit ni un « spécialiste de la circulation routière » ni une instance judiciaire habilitée à statuer en la matière, la portée de l'article 3, 3^o, 2^e tiret de la loi SAC a donc bel et bien des conséquences quant à la compétence de traitement de cette infraction routière et l'application du cadre légal de la gestion de l'information tel que réglementé à la section 12 du chapitre IV de la LFP. À la lumière de cette interprétation, **le contrôle du système des sas électroniques pour camions est une compétence exclusivement policière**, ce qui signifie que l'infraction peut uniquement être sanctionnée par la voie pénale et non par le fonctionnaire sanctionnateur. De plus, ces infractions routières doivent également être enregistrées dans la BNG (voir le point 13).

4.3. Le système 'Trajectcontrole-as-a-service' (TaaS)

19. Il est normal que les communes prennent des mesures pour améliorer ou optimiser la sécurité routière, et il est évident que l'introduction du pouvoir de sanctionner les infractions routières au niveau communal (et donc par la voie administrative) constitue un incitant additionnel. Toutefois, comme nous le disions plus haut, cela induit des frais considérables pour les communes. Sachant cela, on ne s'étonnera donc pas que des entreprises ou des consortiums (temporaires) revêtant la forme de sociétés (de droit public ou non) soient créé(e)s afin de soutenir les communes en leur offrant des solutions (par le biais d'accords-cadres) consistant en un système TaaS ('Trajectcontrole-as-a-Service')²² pour la réalisation des contrôles de vitesse ou par l'installation de sas électroniques pour camions.

20. Ces solutions ont en commun le fait qu'elles recourent souvent à des caméras *ANPR* achetées par la commune ou par la zone de police et utilisées par la zone de police locale, soit sont mises à disposition sous la forme d'une 'solution complète' par une entreprise ou société privée. Dans ce dernier cas, les frais d'installation et de gestion sont supportés par le prestataire de services en échange d'une redevance convenue pour les services fournis par l'entreprise ou la société, mais les amendes administratives sont perçues par la commune.

4.4. Le recours à un sous-traitant

21. Dans le contexte du modèle de traitement TaaS et de la variante similaire conçue pour l'utilisation de sas électroniques pour camions, le concept de sous-traitant est d'une importance cruciale. Pour cette raison, trois questions, à savoir les questions 6, 7 et 8 du questionnaire, portent sur cet aspect et sont analysées plus en détail dans l'exposé des conclusions de l'enquête. Bien que nous ne tenions pas à nous pencher en détail sur le concept de 'sous-traitant' dans le présent rapport, une brève explication s'impose quant aux principes fondamentaux à prendre en compte pour désigner un intervenant en tant que sous-traitant.

22. La condition de base est que le sous-traitant est lié au cadre juridique du responsable du traitement. Pour formuler cette condition sous la forme d'un adage, on pourrait dire que le sous-traitant suit la finalité du responsable du traitement. À l'inverse, il en découle que le sous-traitant ne peut pas traiter de données à caractère personnel pour le compte du responsable du traitement si ce dernier n'est pas lui-même compétent pour ce faire. Une entreprise ne peut donc traiter des données à caractère personnel de manière licite qu'en vue des finalités du responsable du traitement et pour autant que le traitement (l'activité de traitement) ait été confié(e) de manière licite à ce dernier. Le sous-traitant peut uniquement traiter les données à caractère personnel parce que le responsable du traitement est compétent à cette fin. Autrement dit, le sous-traitant ne peut traiter les données à caractère personnel policières, comme les images des caméras de police (qui constatent l'infraction routière), que si le responsable du traitement (opérationnel), en l'occurrence un service de police, peut lui-même les traiter de manière licite (et est donc investi de la compétence de traitement). Ce raisonnement s'applique également à la relation entre la commune et le sous-traitant : le sous-traitant ne peut traiter les données à caractère personnel, comme les images des caméras (qui constatent l'infraction routière), que si la commune peut les traiter elle-même de manière licite.

23. La première condition est que le sous-traitant soit une entreprise ou un organe externe (personne morale ou personne physique), et soit donc un tiers par rapport au responsable du traitement²³. La deuxième condition est que les données à caractère personnel (et les informations policières y afférentes) soient traitées pour le compte, et donc à la demande, du responsable du traitement. Le traitement des données à caractère personnel est donc véritablement confié en sous-traitance au sous-traitant.

²² Voir par exemple *Macq Mobility Traffiroad* et Cípal Schaubroeck : <https://www.smartville.be>.

²³ Et ne relève donc pas de l'autorité ou de la structure hiérarchique du responsable du traitement.

24. Bien que le sous-traitant soit, dans une large mesure, libre de déterminer lui-même le matériel et les logiciels qu'il utilise en fonction de la mission de traitement, il convient dans l'intérêt de la légitimité, de la continuité, de la disponibilité et de l'intégrité des données à caractère personnel de tenir compte que le sous-traitant et son personnel ne peuvent pas poser d'actes pour lesquels le sous-traitant n'est pas lui-même compétent. **En l'occurrence, le sous-traitant ne peut donc pas constater lui-même les infractions routières, et encore moins en assurer le traitement.** Or, ce risque pourrait être induit par une construction dans laquelle une entreprise ou organisation externe offre à la commune ou à la police une 'solution complète' dans le cadre de laquelle elle supporte les frais à la fois de l'infrastructure nécessaire et du traitement de données, en ce sens que la police ou le fonctionnaire sanctionnateur reçoit alors (directement) les constatations des infractions et paie en contrepartie (prestation de services) une redevance au sous-traitant (système 'end-to-end'). Le fait que le sous-traitant ait logiquement accès, au cas par cas et dans le cadre de sa mission et de ses responsabilités (à l'égard des aspects de sécurité), aux données à caractère personnel afin de pouvoir s'acquitter comme convenu de ses obligations ne signifie évidemment pas qu'il soit investi de la compétence de traitement pour les traitements policiers proprement dits. Il agit en effet en la matière à la demande et pour le compte du responsable du traitement (en l'occurrence le service de police).

25. Si le sous-traitant venait à assurer ce traitement, et donc à exercer *de facto* une influence et/ou un impact sur les finalités de traitement, il enfreindrait non seulement potentiellement la loi pénale (article 227 et suivants du Code pénal), mais il pourrait aussi être considéré comme un 'responsable du traitement' alors qu'il n'est investi d'aucune compétence de traitement puisqu'il n'est pas une 'autorité compétente' au sens du Titre 2 de la LPD et qu'il traite par conséquent illicitement les données à caractère personnel (ce qui constitue également une infraction conformément à l'article 26, 7° *juncto* l'article 222, 1° de la LPD). Comme nous l'expliquerons au point 5.1.1.2, les réponses données aux questions 6 et 7 laissent à penser que ce risque n'est pas illusoire.

26. Ce n'est donc pas pour rien – et c'est d'ailleurs la troisième condition – qu'il doit exister entre le responsable du traitement (la zone de police) et le sous-traitant (l'entreprise ou l'organisation externe) une convention de traitement des données²⁴. Parmi les aspects qui doivent être définis dans une telle convention de traitement des données figure le fait que le sous-traitant agit conformément aux instructions du responsable du traitement. Cette condition souligne que seul le responsable du traitement est compétent pour effectuer des traitements policiers à condition d'être lui-même compétent à cette fin, mais que certains aspects du traitement des données à caractère personnel (qui découlent de la réalisation de la mission policière) soient confiés en sous-traitance à l'entreprise. Pour toute clarté, il ne sera pas satisfait à cette condition par le seul fait de stipuler dans la convention de traitement des données que la police est le responsable du traitement. Il faut aussi que ce soit effectivement le cas dans les faits.

27. Concrètement, cela implique que dans le cadre du contrôle du respect de la vitesse maximale autorisée et/ou du trafic parasite, les images des caméras peuvent être traitées par une entreprise externe, mais que ce traitement se limitera aux obligations, conventions et responsabilités incombant au sous-traitant. Le responsable du traitement a et conserve la régie (l'autorité) et le contrôle des traitements. Seul le fonctionnaire de police ou les autres fonctionnaires ou personnes désigné(e)s par ou en vertu de la loi disposent en effet de la compétence de constatation. L'entreprise ne peut pas davantage poser d'actes concrets consistant à déterminer si le système de traitement peut traiter une constatation par la voie pénale ou par la voie administrative, ni *a fortiori* poser d'actes concrets consistant à déterminer si un certain comportement doit ou non être considéré comme une infraction à la loi sur la circulation routière.

5. CONCLUSIONS DE L'ENQUÊTE

5.1. Résultats distillés des réponses au questionnaire

28. 95 des 107 zones de police consultées ont répondu au questionnaire dans le délai imparti. Un rappel a été envoyé aux 12 zones de police restantes, et 6 des 107 zones consultées n'ont finalement pas répondu au COC.

5.1.1. Les résultats en chiffres

29. Dans le contexte de l'objet de l'enquête, il apparaît que près de **quatre zones de police sur dix (40 %)** utilisent des caméras *ANPR* pour contrôler le respect de la vitesse maximale autorisée et/ou le passage de poids lourds à hauteur

²⁴ Art. 53 de la LPD.

des sas électroniques pour camions, tandis qu'un peu plus d'**une zone de police sur dix (12 %)** contrôle le trafic parasite des véhicules (trop) lourds au moyen de caméras *ANPR*.

30. La moitié (50 %) des zones de police interrogées ont indiqué encore utiliser (aussi) les caméras (radars) classiques (et donc pas les radars-tronçons) pour constater les infractions de vitesse.

31. Dans le contexte du recours au système TaaS, l'infraction de vitesse est **dans 40 % des cas** constatée par un fonctionnaire de police, tandis que **quatre zones de police sur dix** indiquent faire usage de radars-tronçons (TaaS) et/ou de sas électroniques pour camions.

32. En revanche, trois zones de police signalent que les infractions de vitesse ne sont **pas constatées par un fonctionnaire de police**, ce qui soulève évidemment la question de savoir qui les constate. Comme nous le verrons plus loin, il convient ici d'émettre la réserve que la réponse à cette question ait été dans certains cas influencée par la perception que la qualité du constatateur de l'infraction routière doit être liée à l'identité de l'instance qui finance les caméras utilisées à cette fin.

5.1.1.1. Le traitement du contrôle de vitesse par le fonctionnaire sanctionnateur

33. Si l'on fait abstraction d'une combinaison de réponses aux questions posées, il apparaît qu'au moment de l'enquête, à savoir le 3 juin 2022, **moins d'une zone de police sur dix (7 %, soit 8 zones de police)** traite les infractions de vitesse par la voie administrative (c'est-à-dire par le biais de la procédure 'SAC 5'), alors que les réponses révèlent également que **trois zones de police** indiquent que les infractions de vitesse ne sont **pas constatées par un fonctionnaire de police**. Or, comme nous l'exposons plus haut, les infractions 'SAC 5' peuvent uniquement être constatées par un fonctionnaire de police (ou par le personnel CALOG).

5.1.1.2. Collaboration avec une entreprise : le sous-traitant

34. Les questions 6 et 7 ont trait au recours à un sous-traitant dans les conditions que nous évoquons au point 4.4 (voir plus haut). Dans le contexte de l'enquête, il s'agit de la situation dans laquelle le traitement des images des caméras est confié en sous-traitance à un tiers (une entreprise, une organisation) en vue de la constatation des infractions routières.

35. Deux zones de police indiquent que les images des caméras sont traitées par une entreprise privée, tandis que **deux zones de police** également indiquent que les infractions routières sont traitées par une entreprise privée. **Une seule zone de police** indique que tant les images des caméras que les infractions (constatées sur la base des images caméras) sont traitées par une entreprise privée externe. Cela pourrait expliquer que **trois zones de police** indiquent que les infractions de vitesse ne sont **pas constatées par un fonctionnaire de police**.

5.2. Quelques conclusions particulières

36. Même si, comme nous venons de le constater, les réponses aux questions ne présentent pas d'incohérences fondamentales, les combinaisons de certaines réponses sont tout de même surprenantes.

37. Huit zones de police indiquent que dans leur zone, les infractions de vitesse SAC 5 sont traitées par le fonctionnaire sanctionnateur, comme prévu à l'article 29^{quater} de la loi sur la circulation routière. Parmi elles, **trois** indiquent que les infractions de vitesse mineures sont traitées par le fonctionnaire sanctionnateur, comme autorisé par la loi, mais que ces infractions de vitesse ne sont pas constatées par un fonctionnaire de police. Par contre, elles indiquent que les images des caméras sont traitées par une entreprise privée. Il semble donc qu'il n'y ait que **cinq** de ces zones de police où les infractions de vitesse sont constatées par un fonctionnaire de police (ou par un membre du personnel CALOG).

38. Une zone de police indique que les infractions routières sont traitées par une entreprise privée, mais qu'aucune convention de traitement des données n'a été conclue avec cette entreprise.

39. En revanche, **une** zone de police indique que la procédure 'SAC 5' n'est pas appliquée dans la commune, mais que les images des caméras constatant les infractions routières et les infractions routières elles-mêmes sont traitées par

une entreprise privée. Il convient ici de préciser que la zone de police aurait conclu une convention de traitement des données avec cette entreprise (voir plus loin).

40. Deux zones de police répondent que des sas électroniques pour camions sont utilisés dans la commune mais semblent dans le même temps indiquer que ces infractions routières ne sont pas constatées par un fonctionnaire de police. Par conséquent, on peut se demander qui constate ces infractions (voir plus loin).

41. Les constats qui précèdent pourraient indiquer un risque qu'il existe au sein de cette (ces) zone(s) de police une collaboration avec une entreprise externe dans le cadre de laquelle les activités de traitement du sous-traitant vont au-delà de ce qui est autorisé par la loi.

5.2. Les résultats des visites

42. (...)

Lors de la sélection des zones de police, il a été tenu compte de leur répartition entre les arrondissements qui composent la Région flamande.

5.2.1. Constatations générales

En ce qui concerne l'obligation de collaboration de la zone de police

42. (...).

43. (...)

44. (...)

5.2.2. Constatations concrètes

45. La décision d'effectuer une visite sur place dans les zones de police sélectionnées a été prise en raison de la contradiction apparente entre les réponses aux questions 1, 2, 4, 9 et 10.

Les questions 1, 2 et 4 avaient trait à l'application de la procédure 'SAC 5' (contrôle de vitesse) et à l'utilisation de sas électroniques pour camions. Les questions 9 et 10 visaient, quant à elle, à établir si ces infractions routières étaient constatées par un fonctionnaire de police. Comme nous l'avons vu plus haut, certaines zones de police ont répondu que la procédure 'SAC 5' était appliquée, mais que l'infraction de vitesse n'était pas constatée par un fonctionnaire de police. Les constatations effectuées lors de la visite sur place, qui sont exposées ci-après, montrent que la réponse reposait peut-être sur une interprétation erronée du cadre légal applicable.

Les questions 6 et 7 visaient la situation dans laquelle il est fait appel à un sous-traitant (c'est-à-dire à une entreprise ou organisation externe qui traite les données à la demande et pour le compte de la zone de police) pour le traitement des données à caractère personnel (images des caméras et/ou traitement des infractions routières). À cet égard également, il règne dans plusieurs zones de police une certaine confusion.

Six problèmes ont été identifiés :

Problème 1

45.1. De manière générale, les zones de police visitées supposent que lorsque le système de caméras est financé (ou loué) par la commune, cette dernière exerce aussi l'autorité sur le processus de traitement consistant en la constatation et le traitement de ces infractions routières. La commune est donc considérée comme le responsable du traitement, même si l'infraction routière est constatée par le fonctionnaire de police.

Problème 2

45.2. La zone de police ne dispose en général pas du savoir-faire ni des connaissances nécessaires quant au processus de traitement sous-jacent des caméras *ANPR* et des systèmes de radars-tronçons fournis par des entreprises externes,

ni quant à la manière dont ces systèmes s'intègrent au sein de l'ensemble des systèmes policiers existants ou interagissent avec ces systèmes policiers.

Problème 3

45.3. La zone de police n'est pas à même de prouver qu'il est bien procédé à l'établissement d'un « *procès-verbal de l'infraction* », tel que visé à l'article 29 *quater* §4, 1^{er} alinéa de la loi sur la circulation routière. La police part du principe que le 'système de traitement' transmet la 'constatation' au fonctionnaire sanctionnateur. Aucun procès-verbal de l'infraction ou autre document constatant l'infraction de vitesse n'a donc pu être présenté au COC.

Problème 4

45.4. Il n'a pas non plus été possible d'établir clairement quel document ou pièce justificative de l'infraction routière est transmise au fonctionnaire sanctionnateur, ni par qui. Dans le cas où il n'est pas question d'un document transmis au fonctionnaire sanctionnateur, et où ce dernier accède donc lui-même à une application pour obtenir les informations des contrevenants, l'identité du responsable du traitement de données auquel le fonctionnaire sanctionnateur accède n'a pas davantage pu être clairement établi. À en juger par un « exemple de P.V. » transmis par une zone de police au COC après la visite sur place, il semble que l'identification proprement dite de l'auteur de l'infraction de vitesse mineure (par le biais d'une vérification du titulaire du numéro d'immatriculation du véhicule) ne soit effectuée qu'au niveau du fonctionnaire sanctionnateur, et donc pas par le fonctionnaire de police.

Problème 5

45.5. Il n'y a aucun flux de données vers la BNG, ni de la constatation initiale avec le titulaire du numéro d'immatriculation comme contrevenant présumé, ni de la constatation finale du contrevenant effectif. Or, vu que la constatation de l'infraction 'SAC 5' est un traitement policier (finalité judiciaire ; constatation d'une infraction), celle-ci doit être enregistrée dans la BNG conformément aux articles 44/5 §3, 1^o et 2^o et 44/7, 3^e alinéa de la LFP (voir plus loin le point « Réflexions »).

Problème 6

45.6. Ni le fonctionnaire de police ni même le collaborateur ICT de la zone de police n'ont d'emprise sur l'accès aux processus de traitement sous-jacents du sous-traitant, et le chef de corps ne dispose pas davantage des instruments nécessaires pour vérifier la légitimité de l'accès du sous-traitant aux données policières. Le chef de corps est donc *de facto* dans une large mesure à la merci de la fiabilité et de la bonne volonté du sous-traitant. Il n'a pas été possible d'établir clairement de quels accès le sous-traitant dispose, ni quels rôles il endosse grâce à ces accès, ni d'ailleurs s'il existe une possibilité d'identifier individuellement le sous-traitant et de suivre sa trace. Vu la quantité de caméras connectées et de serveurs *ANPR* connectés présents au niveau local et faisant partie d'un même réseau, il s'agit là évidemment d'un problème majeur.

6. CONCLUSION

46. L'enquête a révélé de nombreux doutes et interrogations de la part des zones de police quant à la portée et à l'interprétation tant de l'application de l'article 29 *quater* de la loi sur la circulation routière que de l'utilisation des sas électroniques pour camions. Ce constat ressort à la fois des réponses au questionnaire général envoyé aux zones de police de Flandre et des conclusions des visites rendues aux zones de police sélectionnées. Cela explique que de nombreuses zones de police semblent réticentes à l'égard de l'intention des communes d'appliquer la procédure 'SAC 5' et/ou d'installer des sas électroniques pour camions. Pour ce qui est des sas électroniques pour camions, l'Organe de contrôle est d'avis que la constatation *de lege lata* de cette infraction routière relève exclusivement de la compétence de la police et ne peut pas être effectuée par le biais de la procédure administrative.

47. Ce constat explique en partie pourquoi certaines réponses ne correspondent pas à la situation effective au sein de certaines zones de police. Certaines zones de police supposent notamment, à tort, que le fait que la commune finance les caméras *ANPR* implique que l'administration locale est automatiquement investie de l'autorité (c'est-à-dire du pouvoir effectif) à l'égard de l'entièreté du processus de traitement lorsque la commune décide d'appliquer la procédure 'SAC 5' et/ou d'installer (temporairement) des sas électroniques pour camions.

48. C'est pour cette raison que certaines zones de police indiquent qu'il est recouru au système TaaS et/ou aux sas électroniques pour camions mais que cette infraction routière n'est pas constatée par le fonctionnaire de police, notamment parce que les infractions 'SAC 5' sont traitées par le fonctionnaire sanctionnateur.

Il convient néanmoins de tenir compte du fait que les zones de police sont censées avoir répondu correctement à cette question vu que les infractions 'SAC 5' peuvent également être constatées par des membres du personnel CALOG²⁵ (lesquels ne sont en effet pas considérés comme des 'fonctionnaires de police').

49. Un autre problème a trait à l'ignorance, ou du moins à la méconnaissance, d'une part du concept de sous-traitant et d'autre part de la position juridique du sous-traitant par rapport au responsable du traitement. Ainsi, bien que les caméras *ANPR* soient financées par des ressources communales, la commune ne peut par exemple pas conclure de convention de traitement des données pour les traitements policiers. En effet, le sous-traitant ne peut traiter des données à caractère personnel pour le compte (et donc à la demande) du responsable du traitement que si ce dernier est lui-même compétent pour ce faire. Concrètement, la commune ne peut pas conclure de convention de traitement des données avec une entreprise ou une organisation (consortium) pour le traitement des constatations d'infractions de vitesse mineures au sens de l'article 29^{quater} de la loi sur la circulation routière, dès lors que les constatateurs SAC de la commune ne sont pas compétents pour constater ces infractions routières. La convention de traitement des données peut uniquement être conclue entre la zone de police et le sous-traitant.

50. Enfin, l'enquête a également révélé que l'ignorance ou l'interprétation erronée de certaines zones de police quant à la portée et à l'interprétation de l'application de l'article 29^{quater} de la loi sur la circulation routière ('SAC 5') fait que ces infractions de vitesse ne sont pas saisies dans la BNG parce que les zones de police supposent à tort que ces infractions ne constituent plus des faits punissables dès lors qu'elles sont traitées par le fonctionnaire sanctionnateur.

Quoi qu'il en soit, il s'agit d'une matière complexe dans le cadre de laquelle la police (et les communes) éprouve(nt) beaucoup de difficultés à séparer effectivement et juridiquement les deux finalités distinctes (d'une part, la constatation policière/judiciaire, et d'autre part, le traitement administratif).

7. RÉFLEXIONS

51. La mise en place de radars-tronçons ou de sas électroniques pour camions requiert des investissements considérables. Il n'est pas rare que des entreprises ou organisations commerciales (consortiums) offrent aux communes une 'solution complète' consistant, pour expliquer les choses en quelques mots, à ce que le fournisseur finance l'infrastructure et les systèmes nécessaires ainsi que la 'livraison' de ces infractions routières à la commune en échange d'un prix convenu (par infraction routière) en contrepartie de la prestation de services. Dans une telle construction, il n'est pas toujours évident de déterminer exactement qui fait quoi, autrement dit d'établir quels actes sont posés par quel acteur et dans quelle mesure ils sont conformes à la législation applicable.

52. Idéalement, le traitement 'end-to-end' doit être défini à un niveau *high level* comme une chaîne de traitements allant de l'enregistrement par un appareil fonctionnant en l'absence d'un agent qualifié, à savoir une caméra *ANPR* utilisée à des fins policières, à la production d'un procès-verbal qui fait ensuite l'objet d'un traitement soit pénal, soit administratif, et qui est saisi correctement dans la BNG avec un lien entre le fait et le contrevenant effectif. À toutes fins utiles, un certain nombre de schémas *high level* sont donc joints à l'annexe 1 à titre d'exemple et pour documenter les processus faisant l'objet du présent rapport.

53. La matérialisation de ce traitement 'end-to-end' dépend toutefois du choix du responsable du traitement local, qui doit poser ou se voit soumettre plusieurs choix dans le cadre de ce processus 'end-to-end' afin d'effectuer les traitements requis pour aboutir sur la base de l'enregistrement et de la constatation à un procès-verbal qui peut ensuite faire l'objet d'un traitement soit pénal, soit administratif :

(...)
 - en particulier dans les cas où le procès-verbal fait l'objet d'un traitement administratif, il n'a pas pu être établi avec certitude que chaque zone de police, au terme de son processus de traitement, procède bien à la transmission d'un procès-verbal de constatation au fonctionnaire sanctionnateur.
 Dans les situations où ce n'est pas le cas, il n'a pas été clairement établi de quelle manière le fonctionnaire sanctionnateur prend alors connaissance de la constatation (autrement dit, a-t-il accès à une partie du traitement policier sur le réseau de la police grâce à un accès à l'une des applications citées ?), ni qui est dans ce cas le responsable

²⁵ Ce qui est autorisé par la loi conformément à l'article 3 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 « portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique ».

du traitement pour ce qui est de la consultation de la DIV ou d'EUCARIS (par ex. parce que la police part du principe que dès le moment où une constatation remplit les conditions de la procédure 'SAC 5', le reste du traitement doit être effectué par le fonctionnaire sanctionnateur) ;

- (...);

54. Vu la complexité de ce type de traitement recourant à des appareils de haute technologie, la quantité de données traitées, le trajet parcouru par ces différentes données, la manière dont elles sont enrichies ainsi que les accès et rôles dont un sous-traitant peut potentiellement disposer, l'établissement, préalablement au traitement, d'une AIPD détaillée décrivant les processus et inventoriant clairement les risques est donc une condition *sine qua non*.

55. La complexité qui entoure d'une part, la distinction et d'autre part, l'interdépendance entre la procédure administrative et la procédure pénale pour l'application de la législation en matière de circulation routière crée également une autre zone de tension. Du fait que l'infraction routière est traitée par la voie administrative, la police perd en effet dans une certaine mesure la trace du comportement de la personne concernée dans la circulation vu qu'elle ne dispose pas directement d'une vue d'ensemble des (éventuelles) sanctions infligées pour des infractions routières. De plus, le fait que les saisies dans la BNG (ou du moins une partie de ces saisies) ne soient pas effectuées empêche le conteneur 'Circulation' de la BNG (TEC)²⁶ d'offrir un aperçu policier intégré des infractions routières commises par une personne concernée²⁷. À la lumière notamment du projet de longue date visant à introduire le 'permis à points', il s'agit là évidemment d'un constat alarmant.

Certains chefs de corps s'inquiètent aussi de l'évolution de la politique en matière de circulation routière. Du fait du glissement de la politique répressive du plan pénal vers le plan administratif, et donc de l'élargissement de la compétence de constatation du constatateur SAC dans le domaine de l'application de la législation en matière de circulation routière, certains chefs de corps craignent de perdre le contrôle de la politique en matière de circulation routière en général.

56. L'Organe de contrôle comprend parfaitement qu'il n'est pas évident pour une zone de police (ou même pour une commune) de déceler les pièges potentiels de l'offre souvent lucrative présentée par le prestataire de services (entreprise ou organisation externe). L'Organe de contrôle se rend également compte que les entreprises ou organisations proposant de telles solutions complètes ne sont pas toutes conscientes de cette complexité ou, du moins, la sous-estiment. Pour cette raison, il est essentiel que la zone de police (ou la commune), avant de décider d'éventuellement accepter l'offre d'un sous-traitant, se renseigne soigneusement comme le ferait une *personne* (ou organisation) *prudente et raisonnable*²⁸ (principe de diligence).

PAR CES MOTIFS,

l'Organe de contrôle de l'information policière,

formule les constatations susmentionnées et recommande aux autorités policières et autres autorités administratives compétentes, ainsi qu'à la police locale, de tenir compte de ces constatations lors du contrôle des infractions routières visées par la présente enquête de contrôle.

Ainsi décidé par l'Organe de contrôle de l'information policière le 9 mai 2023.

Copie :

²⁶ S'agissant là du résultat des choix architecturaux qui ont été posés par la GPI (subdivision de la BNG en un conteneur BNG Judiciaire, un conteneur BNG Administratif et un conteneur BNG Circulation), choix qui pour toute clarté n'est pas imposé par la LFP mais dont le COC prend acte sans le valider.

²⁷ L'absence de saisies ou d'actualisation du conteneur BNG Circulation TEC fait l'objet d'une enquête distincte connue sous la référence CON22007.

²⁸ Cf. le concept de bon père de famille de l'ancien Code civil.

- aux ministres fédéraux de la Justice, de l'Intérieur et de la Mobilité ;
- au ministre flamand des affaires intérieures, des matières administratives, de l'intégration et de l'égalité des chances (Binnenlandse Bestuur, Bestuurszaken, Inburgering en Gelijke Kansen) ;
- au ministre flamand de la justice et du maintien de l'ordre, de l'environnement, de l'énergie et du tourisme (Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme) ;
- au ministre flamand de la mobilité et des travaux publics (Mobiliteit en Openbare Werken) ;
- à la Commission Permanente de la Police Locale.

Pour l'Organe de contrôle,

Ronny Saelens
Membre-conseiller *a.i.*
(SIGNÉ)

Koen Gorissen
Membre-conseiller
(SIGNÉ)

Frank Schuermans
Président *a.i.*
(SIGNÉ)

(...)

Annexe 2 : Questionnaire DIO22003 – Système 'Trajectcontrole-as-a-Service' (TaaS) – Sas électroniques pour camions

Système 'Trajectcontrole-as-a-Service' : infraction de vitesse 'SAC 5'

Depuis 2021, les communes de la Région flamande peuvent dans certaines circonstances et sous certaines conditions assurer par la voie administrative le traitement des infractions de vitesse mineures commises sur leur territoire (les amendes dites 'SAC 5') en vertu de l'article 29^{quater} de la loi du 16 mars 1968 « *relative à la police de la circulation routière* ». Ces infractions consistent en un dépassement de la vitesse maximale autorisée de 20 kilomètres par heure au maximum, commises à un endroit où la vitesse est limitée à 30 ou 50 kilomètres à l'heure. Les Conseils communaux peuvent prévoir dans leurs règlements ou ordonnances que ces infractions de vitesse soient sanctionnées au moyen d'amendes administratives. Cela signifie que ces infractions routières sont traitées par le fonctionnaire sanctionnateur et ne suivent donc pas la voie pénale. Dans ces conditions, le contrevenant ne fait donc pas l'objet de poursuites pénales.

Sas électroniques pour camions : trafic parasite (accès interdit)

Un système similaire a également été mis en place pour ce que l'on appelle les 'sas électroniques pour camions'. Ces dispositifs ont pour objectif de détecter les poids lourds qui empruntent des itinéraires détournés ou des raccourcis pour contourner certaines obligations ou situations de circulation alors que ces voiries sont autorisées seulement aux véhicules n'excédant pas une certaine masse maximale. La différence essentielle réside toutefois dans le fait que ces infractions routières ne peuvent pas faire l'objet d'un traitement administratif et entrent donc nécessairement dans la sphère pénale.

1.(Contexte TaaS) Au sein de la zone de police, les infractions de vitesse 'SAC 5' sont-elles traitées par le fonctionnaire sanctionnateur, comme prévu à l'article 29^{quater} de la loi du 16 mars 1968 « *relative à la police de la circulation routière* » ? Réponse obligatoire. Une seule réponse possible.

Oui

Non

2.(Contexte TaaS) Recourt-on, au sein de la zone de police, au système des radars-tronçons couverts par des caméras ANPR ? Réponse obligatoire. Une seule réponse possible.

Oui

Non

3.(Contexte TaaS) Recourt-on, au sein de la zone de police, aux caméras (radars) classiques pour enregistrer ces infractions de vitesse ? Réponse obligatoire. Une seule réponse possible.

Oui

Non

4.(Contexte Sas électronique pour camions) Au sein de la zone de police, le trafic parasite (accès interdit) de poids lourds est-il contrôlé au moyen de caméras ANPR ? Réponse obligatoire. Une seule réponse possible.

Oui

Non

5.(Contexte Sas électronique pour camions) Au sein de la zone de police, le trafic parasite (accès interdit) de poids lourds est-il contrôlé au moyen de caméras (radars) classiques ? Réponse obligatoire. Une seule réponse possible.

Oui

Non

6.(Contexte TaaS et Sas électronique pour camions) Les images des caméras constatant les infractions routières susmentionnées sont-elles traitées par une entreprise privée ? Réponse obligatoire. Une seule réponse possible.

Oui

Non

7.(Contexte TaaS et Sas électronique pour camions) Les infractions routières susmentionnées sont-elles traitées par une entreprise privée ? Réponse obligatoire. Une seule réponse possible.

Oui

Non

8.(Contexte TaaS et Sas électronique pour camions) Si vous avez répondu par « non » à la question 7, envisage-t-on de confier à l'avenir cette prestation de services à une telle entreprise privée ? Réponse obligatoire. Une seule réponse possible.

Oui

Non

9.(Contexte TaaS) L'infraction routière (infraction de vitesse) est-elle constatée par un fonctionnaire de police ? Réponse obligatoire. Une seule réponse possible.

Oui

Non

10.(Contexte Sas électronique pour camions) L'infraction routière (trafic parasite) est-elle constatée formellement par un fonctionnaire de police ? Réponse obligatoire. Une seule réponse possible.

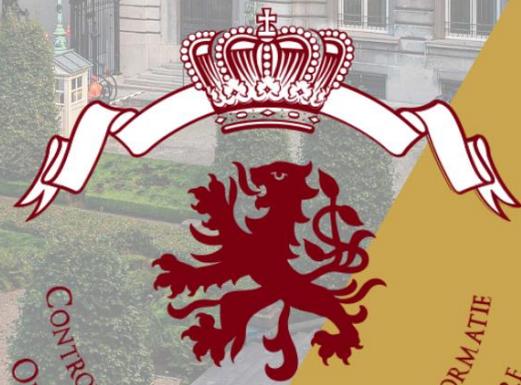
Oui

Non

11.(Contexte TaaS et Sas électronique pour camions) S'il est recouru, pour le traitement de ces infractions routières, aux services d'une entreprise privée, a-t-on conclu avec cette entreprise une 'convention de traitement des données' ? Réponse obligatoire. Une seule réponse possible.

Oui

Non



CONTROLEORGaan OP DE POLITIONELE INFORMATIE
ORGANE DE CONTROLE DE L'INFORMATION POLICIERE

