

Infrastructures, transports et mer

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER,
EN CHARGE DES TECHNOLOGIES VERTES
ET DES NÉGOCIATIONS SUR LE CLIMAT

La Commission nationale de l'informatique et des libertés

Délibération n° 2009-571 du 8 octobre 2009 portant avis sur un projet d'arrêté du ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire portant modification de l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif aux transports en commun de personnes et portant création de l'obligation d'équipement d'éthylotest antidémarrage (EAD) pour le transport en commun d'enfants

NOR : DEVT0915240A

Annexe à l'arrêté du 13 octobre 2009 publié au *Journal officiel* n° 273 du 25 novembre 2009 et au *Bulletin officiel* n° 20090022 ci-joint dans la liste des textes parus au *Journal officiel*

La Commission nationale de l'informatique et des libertés,

Saisie par le ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire d'un projet d'arrêté portant modification de l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif aux transports en commun de personnes et portant création de l'obligation d'équipement d'éthylotest antidémarrage (EAD) pour le transport en commun d'enfants ;

Vu la convention n° 108 du Conseil de l'Europe pour la protection des personnes à l'égard du traitement automatisé des données à caractère personnel ;

Vu la directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 octobre 1995 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement de données à caractère personnel et la libre circulation de ces données ;

Vu le code de la route, notamment son article R. 234-1 ;

Vu la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés modifiée par la loi n° 2004-801 du 6 août 2004 relative à la protection des personnes physiques à l'égard des traitements de données à caractère personnel, et notamment son article 11-2-d ;

Vu le décret n° 2005-1309 du 20 octobre 2005 pris pour l'application de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, modifié par le décret n° 2007-451 du 25 mars 2007 ;

Vu l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif au transport en commun de personnes ;

Après avoir entendu M. Emmanuel de GIVRY, vice-président délégué, en son rapport, et Mme Elisabeth ROLIN, commissaire du gouvernement en ses observations, émet l'avis suivant :

Le ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire a saisi la CNIL, le 15 juin 2009, d'un projet d'arrêté portant modification de l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif au transport en commun de personnes.

La commission relève que dès février 2008, le comité interministériel sur la sécurité routière a décidé dans le cadre du renforcement de la lutte contre les risques liés à l'alcool, que les véhicules affectés aux transports en commun d'enfants devraient être équipés d'éthylotest antidémarrage (EAD) à compter de la rentrée scolaire 2009 à titre expérimental puis de façon pérenne en janvier 2010. Ce dispositif sera ensuite généralisé, à compter du 1^{er} septembre 2015, à l'ensemble du secteur du transport en commun de personnes.

Il ressort de la documentation technique fournie par le ministère à la CNIL que l'EAD est un dispositif qui, en cas de taux d'alcoolémie égal ou supérieur à un taux prédéfini de concentration d'alcool par litre de sang (analyse d'un échantillon d'haleine), empêche le démarrage du véhicule.

A chaque démarrage, le conducteur souffle dans l'EAD et dispose d'un délai de cinq minutes pour mettre en route le véhicule. Si le test est positif, il est possible de faire un nouvel essai au bout de dix minutes. Si le test reste positif, l'EAD bloque le démarrage pendant trente minutes.

Le démarrage du car reste toutefois toujours possible sans qu'il soit nécessaire de souffler dans l'EAD selon les trois modalités suivantes : par le moteur, par une clé détenue par le chauffeur ou par un code détenu par l'employeur. Tout démarrage sans utilisation de l'EAD sera tracé par le dispositif.

Après un arrêt du moteur, le véhicule peut redémarrer sans que son conducteur ait à utiliser l'EAD, dans un délai fixé par l'exploitant de transport, compris entre quinze à trente minutes.

Sur la finalité du dispositif EAD

Il ressort de l'ensemble des documents techniques communiqués à la CNIL, et particulièrement du rapport du groupe de travail du Conseil national des transports, que « l'EAD est un moyen de prévention et non de contrôle » et que « les éventuelles conséquences de son usage ne peuvent donner lieu à sanction ».

La commission prend par conséquent acte de la finalité préventive des installations des éthylotests antidémarrage et note avec intérêt le fait que cette finalité soit précisée dans le projet d'arrêté.

Sur les données collectées et enregistrées par le dispositif EAD

Les données collectées sont les suivantes :

- la trace informatique des blocages de l'EAD ;
- la trace informatique des démarrages sans utilisation de l'EAD (démarrage par le moteur, par une clé ou par un code) ;
- l'horodatage des événements ;
- le numéro de l'EAD ;
- le taux exact d'alcoolémie en cas de test positif.

Sur la collecte de données susceptibles de constituer des infractions pénales

Il importe de définir un seuil (taux au-delà duquel le véhicule ne démarre pas) qui soit inférieur au taux maximal autorisé, soit strictement inférieur à 0,20 g/l de sang, conformément à l'article R. 234-1 du code de la route. En effet, à défaut, la simple information du dépassement du seuil serait susceptible de constituer, si elle était couplée avec les démarrages manuels, un fichier d'infractions.

Compte tenu de la marge d'incertitude constatée lors des tests réalisés par le ministère, ce dernier a choisi de régler l'EAD sur 0,20 g/l de sang. Aussi, il apparaît à la commission que le taux fixé par le ministère est bien de nature à faire apparaître le dépassement du taux légal autorisé, de sorte qu'en cas de démarrage manuel, le dépassement constituerait une infraction.

Or l'article 9 de la loi du 6 janvier 1978 modifiée interdit à toute personne morale de droit privé de mettre en œuvre un traitement de données à caractère personnel relatif à des infractions.

La commission considère par conséquent que, en l'état du droit positif et en l'absence de base légale, il convient de retenir un seuil qui ne permet pas à l'exploitant de transport de savoir si le seuil de 0,20 g/l de sang a été atteint ou dépassé.

De plus, la collecte du taux exact d'alcoolémie est également susceptible de faire apparaître une infraction au code de la route, dans l'hypothèse d'un démarrage manuel du moteur suite à un souffle positif sur l'EAD.

Aussi, en l'absence de dispositions législatives spécifiques autorisant la collecte du taux exact d'alcoolémie, la commission estime que cette information ne devrait pas être enregistrée dans l'EAD. Toutefois, sur ce point, la commission relève que, dans le cadre de l'examen par l'Assemblée nationale du projet de loi relatif à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports, un amendement gouvernemental a été adopté le 22 septembre 2009 tendant à conférer une base légale à l'enregistrement du taux exact d'alcoolémie dans le traitement.

Sur la pertinence de la collecte et de l'enregistrement du taux exact d'alcoolémie

La commission s'interroge également sur la nécessité de collecter le taux exact d'alcoolémie pour une finalité préventive et sur l'intérêt pour l'employeur d'avoir accès au dépassement du seuil au regard de l'utilisation qui peut être faite du dispositif.

A ce titre, l'article 6 de la loi Informatique et libertés prévoit qu'« un traitement ne peut porter que sur des données à caractère personnel qui sont adéquates, pertinentes et non excessives au regard des finalités pour lesquelles elles sont collectées et de leurs traitements ultérieurs ».

Aussi, la commission considère que l'enregistrement et *a fortiori* la conservation de l'information relative au taux exact d'alcoolémie, n'apparaissent ni pertinentes ni proportionnées, au regard de l'article précité.

En effet, dès lors que la finalité du dispositif est relative à la prévention routière, et non à des fins disciplinaires, l'enregistrement du taux et la transmission au transporteur des informations relatives au dépassement du seuil, n'apparaissent pas nécessaires.

Par conséquent, la commission estime que seules les traces des démarrages sans utilisation de l'EAD, horodatées et associées au numéro de l'EAD, devraient être enregistrées et transmises à l'employeur. Ce point pourrait utilement être rappelé dans le cahier des charges techniques.

Sur les destinataires des informations issues du dispositif EAD

Seuls les responsables des services de transport et les personnes nommément désignées par eux, devraient avoir connaissance des informations enregistrées dans l'EAD, c'est-à-dire les traces des démarrages sans utilisation de l'EAD, horodatées et associées au numéro de l'EAD. Ce point pourrait utilement être rappelé dans le cahier des charges techniques.

Sur les durées de conservation configurées dans le dispositif EAD

La commission prend acte que les informations seront stockées sur l'EAD pour une durée de quarante-cinq jours dans la mesure où certains véhicules de transport scolaire ne rentrent sur le site d'exploitation qu'au bout de plusieurs semaines.

Sur la sécurité du dispositif EAD

La commission relève que les données seront chiffrées sur l'EAD, puis stockées chiffrées sur les serveurs de l'employeur, après téléchargement à partir d'un logiciel dédié qui en permet l'exploitation. Ce logiciel sera conçu par les fabricants et permettra de déchiffrer les données au moyen de codes d'accès que les fabricants devront adresser aux responsables désignés des entreprises.

La commission prend note que dans le cadre de ce projet, les fournisseurs se sont engagés à modifier les logiciels permettant d'accéder au contenu des EAD, afin d'empêcher le téléchargement des taux d'alcoolémie. Toutefois, la commission s'interroge sur la possibilité de recourir à une version du logiciel non modifiée, utilisée à l'étranger, permettant ainsi d'accéder aux taux d'alcoolémie.

La commission regrette qu'ait été privilégié une solution visant à modifier le logiciel de lecture de l'EAD plutôt qu'une solution visant à modifier l'éthylotest lui-même de manière à ce qu'il n'enregistre pas cette information.

Sur l'information et le droit d'accès des personnes

Aucun élément n'a été fourni à la commission sur ce point.

La commission rappelle qu'il appartiendra aux responsables de traitement, c'est-à-dire aux exploitants de transport, conformément à l'article 32 de la loi du 6 janvier 1978 modifiée, d'informer les conducteurs préalablement à la mise en œuvre du traitement :

- de l'identité du responsable du traitement et, le cas échéant de celle de son représentant ;
- de la finalité poursuivie par le traitement auquel les données sont destinées ;
- des destinataires ou catégories de destinataires des données ;
- de l'existence des droits d'accès, de rectification et d'opposition.

A toutes fins utiles, la commission rappelle qu'en application des dispositions du code du travail, chaque salarié concerné devra être individuellement informé de l'existence du dispositif EAD. Le comité d'entreprise devra également être informé et consulté.

Sur les formalités préalables à la mise en œuvre du dispositif EAD

La commission rappelle que chaque exploitant de transport utilisant les éthylotests antidémarrage devra faire parvenir à la commission un dossier de formalités, préalablement à la mise en œuvre du dispositif.

Le président de la commission,
A. TÜRK