



PROTOCOLE POUR LE TRAITEMENT DES DONNEES

Entre

La Société Nationale des Chemins de fer Belges

ET

La Direction générale Transport routier et Sécurité routière faisant partie du Service public fédéral Mobilité et Transports

I. RESPONSABLES DU TRAITEMENT

Le présent protocole est conclu entre :

1. La Société Nationale des Chemins de Fer Belges (SNCB) société anonyme de droit public (n° d'entreprise 0203.430.576), dont le siège est situé à 1060 Bruxelles, Rue de France 56, représenté par Hendrik Vanderkimpen.

Adresse de communication : Avenue de la Porte de Hal 40, 1060 Bruxelles.

Entendu comme « responsable du traitement » au sens de l'article 4, 7) du 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 (ci-après « RGPD »).

ET

2. Le Service Public Fédéral Mobilité et Transports, la Direction Générale Transport routier et Sécurité routière (ci-après « DGTRSR ») (numéro d'entreprise : 0308.357.852), dont le siège est situé City Atrium, Rue du Progrès, 56 – 1210 Bruxelles et est représenté par Mme Martine INDOT, directrice générale transport routier et sécurité routière.

Entendu comme « responsable du traitement » au sens de l'article 4, 7) du RGPD.

Chacune nommée séparément « Partie » et nommées ensemble « Parties ».

Les Parties ont chacune désigné un délégué à la protection des données (ci-après « DPO ») :

- Pour la SNCB :

Tim VERDICKT

Email: dataprotectionofficer@b-rail.be

N° de téléphone: 0490/49 76 45

- Pour le SPF Mobilité et Transports :

M. Michel LOCCUFIER

Email : dpo@mobilite.fgov.be

N° de téléphone : 02/277.35.79

II. CADRE LEGAL

Ce protocole trouve son fondement dans l'article 20, §1^{er} de la loi du 30 juillet 2018 'relative à la protection des personnes physiques à l'égard des traitements de données à caractère personnel' (ci-après « loi de protection des données »). Dans le cadre de leurs relations, les Parties s'engagent à respecter, outre la loi relatif à la protection des données, notamment, les dispositions suivantes :

- Le RGPD ;
- La loi du 5 septembre 2018 'instituant le comité de sécurité de l'information et modifiant diverses lois concernant la mise en œuvre du 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' (ci-après « loi comité de sécurité de l'information ») ;
- 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 ;
- Les avis et recommandations de(s) autorité(s) de contrôle, en particulier l'Autorité chargée de la protection des données, conformément à la loi du 3 septembre 2017 'portant création de l'Autorité de protection des données' (ci-après « loi du 3 décembre 2017 »).

III. CONTEXTE ET LICEITE

A. Contexte

La Société Nationale des Chemins de Fer Belges, est une société anonyme de droit public chargée, en vertu des articles 156 et suivants de la loi du 21 mars 1991 'portant réforme de certaines entreprises publiques économiques', d'un certain nombre de missions de service public, parmi lesquelles figurent, entre autres, les activités de sécurité (article 156, 7°) et de gardiennage (article 156, 8°) dans le domaine ferroviaire. C'est dans ce cadre qu'a été créée le Corporate Security Service (CSS regroupant notamment Securail).

En date du 29 septembre 2016, la Commission de la Protection de la Vie privée¹ a rendu un avis favorable quant à la demande d'autorisation de la SNCB de pouvoir accéder aux données de la Banque-Carrefour des véhicules **afin de permettre à son service Securail d'exercer ses activités de gardiennage et de sécurité dans le domaine ferroviaire**².

¹ La Commission de la Protection de la Vie privée a été supprimée et remplacée par l'Autorité de protection des données instaurée par la loi du 3 décembre 2017 portant création de l'Autorité de protection des données, M.B., 10 janvier 2018, p. 989.

² Délibération AF n° 31/2016 du 29 septembre 2016

La loi du 27 avril 2018 sur la police des chemins de fer (entrée en vigueur le 1^{er} novembre 2018 - ci-après « loi sur la police des chemins de fer ») vise à introduire la notion juridique de l'amende administrative dans l'arsenal de sanctions des comportements contraires aux obligations en matière d'utilisation du transport ferroviaire (y compris dans les gares et les parkings dédiés aux voyageurs) et à la sécurité de l'infrastructure ferroviaire³.

Cette loi du 27 avril 2018 sur la police des chemins de fer reprend, en les coordonnant et en les adaptant, le contenu des deux principaux textes réglant la matière de la police des chemins de fer, à savoir la loi du 25 juillet 1891 révisant la loi du 15 avril 1843 sur la police des chemins de fer⁴ et l'arrêté royal du 20 décembre 2007 portant règlement de police sur les chemins de fer⁵.

La loi sur la police des chemins de fer a pour objectif de désengorger les parquets - et donc également les services de police, ainsi que les tribunaux -, de réaliser des économies pour la SNCB et Infrabel et d'apporter une réponse effective à l'infraction commise, ceci, afin d'éviter le sentiment d'impunité chez les auteurs et d'incompréhension au sein du public et du personnel confronté aux incivilités.

La procédure implique l'intervention :

- D'agents constatateurs désignés pour constater les infractions des lois précitées et de leurs arrêtés d'exécution (en vertu de l'article 25 de la loi sur la police des chemins de fer). Par agent constatateur il y a lieu d'entendre « *les membres du personnel du gestionnaire de la gare, du gestionnaire de l'infrastructure, des entreprises ferroviaires et du service de sécurité, désignés par le Roi et assermentés à cette fin* »⁶
- D'agents sanctionneurs désignés pour sanctionner certaines infractions et infliger, éventuellement, une amende administrative (en vertu de l'article 44 de la loi sur la police des chemins de fer). Par agent sanctionneur, il y a lieu d'entendre « *agents désignés au sein du personnel du gestionnaire de la gare, du gestionnaire de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires chargées de missions de service public et ayant la qualité d'autorité administrative, chargés d'infliger les amendes et autres mesures administratives prévues au Titre 4. L'agent sanctionneur ne peut pas être la même personne que l'agent constatateur, mais peut relever de la même société ou entité que celui-ci pour autant qu'il ou elle se trouve dans un service différent et séparé de manière à assurer sa totale indépendance d'action* »⁷.

Les agents constatateurs et sanctionneurs agissent en toute indépendance les uns vis-à-vis des autres.

L'objectif du présent protocole est de permettre la constatation des infractions commises à l'aide de véhicules.

L'article 26, §1, alinéa 3 de la loi sur la police des chemins de fer prévoit un accès à la Banque-Carrefour des véhicules au profit du **personnel du service de sécurité** et des agents sanctionneurs. Par service de sécurité il y a lieu d'entendre : « *le service désigné par les autorités fédérales compétentes pour assurer les missions de service public relatives aux activités de sécurité et de gardiennage dans le domaine ferroviaire* »⁸.

³ Doc. Parl. 54K2869, session 2017-2018.

⁴ Abrogée par la loi du 27 avril 2018 sur la police des chemins de fer, M.B., 29 mai 2018, p. 44448.

⁵ Abrogé par l'arrêté royal du 19 décembre 2008 portant diverses mesures d'exécution de la loi du 27 avril 2018 sur la police des chemins de fer, M.B., 9 janvier 2019, p. 524.

⁶ Article 1^{er}, 17^o de la loi du 27 avril 2018 sur la police des chemins de fer, *opcit.*

⁷ Article 2, 18^o de la loi du 27 avril 2018, *opcit.*

⁸ Article 2, 16^o de la loi du 27 avril 2018, *opcit.*

Cet accès ne peut être autorisé que dans le cadre de l'exercice des compétences prévues par la loi sur la police des chemins de fer.

Concrètement, au moyen de la plaque d'immatriculation d'un véhicule, la SNCB pourra avoir accès aux données faisant l'objet d'une transmission en vertu du présent protocole, afin d'identifier les contrevenants à la loi sur la police des chemins de fer ainsi qu'à ses arrêtés d'exécution, de sorte que, si cela s'avère nécessaire, elle puisse sanctionner les contrevenants d'une amende administrative (conformément aux articles 29 et 30 de la loi sur la police des chemins de fer)

B. Licéité – Base légale

En vertu de l'article 5, 1, a) du RGPD, les données à caractère personnel doivent être traitées de manière licite, loyale et transparente au regard de la personne concernée (licéité, loyauté, transparence).

Cela signifie que tant le traitement initial (par la DGTRSR) que le traitement ultérieur (= communication à et utilisation des données par le service Securail de la SNCB) doivent trouver un fondement dans l'un des motifs de légitimité mentionnés à l'article 6 du RGPD.

Cet article 6 prévoit en son point 1, c) et e) que le traitement n'est licite que dans la mesure où, au moins une des conditions qu'il énonce est remplie à savoir, au point c) « le traitement est nécessaire au respect d'une obligation légale à laquelle le responsable de traitement est soumis » et au point e) « le traitement est nécessaire à l'exécution d'une mission d'intérêt public ou relevant de l'exercice de l'autorité publique dont est investi le responsable du traitement ».

Pour la DGTRS :

- Loi du 19 mai 2010 portant création de la Banque-Carrefour des Véhicules qui prévoit dans son article 5 : « *La Banque-Carrefour a pour objectif, d'une part, d'assurer la traçabilité des véhicules (...) et, d'autre part, d'identifier à tout moment leur propriétaire, le demandeur et le titulaire de leur immatriculation, ainsi que de retrouver les données concernant leur homologation afin de :*
7° faciliter la recherche, la poursuite pénale et l'application des peines des infractions » ;
11° permettre la possibilité d'imposer des sanctions administratives » ;
- Arrêté royal du 8 juillet 2013 portant exécution de la loi du 19 mai 2010 portant création de la Banque-Carrefour des Véhicules.

Pour la SNCB :

- Loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, notamment, ses articles 156 et suivants ;
- Loi du 27 avril 2018 sur la police des chemins de fer, notamment ses articles 26, §1^{er}, alinéa 3 ; 29 ; 30 ; 44 ;
- Arrêté royal du 19 décembre 2018 portant diverses mesure d'exécution de la loi du 27 avril 2018 sur la police des chemins de fer ;

C. Limitation des finalités

L'article 5, 1, b) du RGPD prévoit que les données à caractère personnel doivent être « *collectées pour des finalités déterminées, explicites et légitimes, et ne pas être traitées ultérieurement d'une manière incompatible avec ces finalités* ». Le traitement des données à caractère personnel à des fins autres

que celles pour lesquelles elles ont été initialement collectées ne peut avoir lieu que si les finalités du traitement ultérieur sont compatibles avec celles du traitement initial.

La finalité du présent protocole est de pouvoir identifier les personnes qui commettent des infractions à la loi sur la police des chemins de fer et ses arrêtés d'exécution, ainsi que d'établir les constats/pvs et, si nécessaire, les sanctionner d'une amende administrative.

En ce qui concerne la DGTRSR, l'article 5, 1° de la loi du 19 mai 2010 portant création de la Banque-Carrefour des véhicules prévoit que cette même Banque-Carrefour a, notamment, pour objectif, d'une part, d'assurer la traçabilité des véhicules (...) et, d'autre part, d'identifier à tout moment leur propriétaire, le demandeur et le titulaire de leur immatriculation, ainsi que de retrouver les données concernant leur homologation afin de :

7° faciliter la recherche, la poursuite pénale, et l'application des peines des infractions ;

11° permettre la possibilité d'imposer des sanctions administratives.

En ce qui concerne la SNCB, l'article 25 de la loi sur la police des chemins de fer prévoit que les agents de sécurité constatent les infractions à cette législation par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve du contraire, qu'ils transmettent aux parquets compétents. L'article 25, §§5 et 6 permet aux agents de sécurité de se livrer à des contrôles d'identité dans le cadre de ces constats d'infractions, conformément à la procédure prévue à l'article 34, §§1^{er} et 4, 1^{er}, alinéa 5 de la loi sur la fonction de police⁹.

L'accès aux données du Registre national permet à Securail d'identifier les contrevenants faisant l'objet d'un procès-verbal, il n'en va pas de même lorsque l'infraction constatée implique un véhicule sans que le conducteur s'y trouve.

La police des chemins de fer est également compétente pour verbaliser ce type d'infractions, mais ce n'est, en pratique, pas leur priorité.

Au regard de l'article 2, 5° de la loi sur la police des chemins de fer, « la gare est l'espace qui, selon le cas, comprend :

- le bâtiment de la gare, à savoir le bâtiment où les voyageurs peuvent se procurer un titre de transport ou y attendre les trains, y compris les espaces faisant partie de ce même bâtiment auxquels le public n'a pas accès ;
- le point d'arrêt, à savoir l'endroit, sans qu'il s'agisse d'un bâtiment de la gare, où les voyageurs peuvent monter dans le train ou descendre du train selon l'horaire établi ;
- les dépendances de la gare, comme par exemple les quais, les voies d'accès de surface et souterraines aux quais, les espaces d'attente, les équipements sanitaires, les parkings liés à la gare, les parkings pour deux-roues et, en général, les autres espaces du domaine ferroviaire accessibles au public et tous les espaces gérés par le gestionnaire de gare

L'article 5 de cette même loi prévoit quant à lui « qu'il est interdit :

1° d'empêcher, d'entraver, de ralentir ou de mettre en danger le trafic ferroviaire et, de manière générale, de perturber l'exploitation ferroviaire de quelque manière que ce soit ;

3° d'immobiliser ou de garer des véhicules ou de déposer des objets de quelque nature que ce soit, à un endroit où ils entravent, soit le passage aisé des véhicules ferroviaires ou le fonctionnement normal de l'infrastructure ferroviaire ou de ses composantes, soit la vue sur les signaux de la voie ferrée, sauf autorisation écrite et préalable du gestionnaire de l'infrastructure ».

⁹ Loi du 5 août 1992 sur la fonction de police, M.B., 22 décembre 1992, p. 27124.

L'article 7 de cette même loi précise quant à lui « qu'il est interdit à quiconque qui ne fait pas partie du personnel de l'entreprise ferroviaire, du gestionnaire de l'infrastructure, du service de sécurité ou du gestionnaire de la gare concernés, autorisés à cet effet :

3° d'entrer dans les parties de l'infrastructure ferroviaire non accessible au public ou de s'y trouver, sauf autorisation écrite et préalable du gestionnaire de l'infrastructure ;

5° de s'engager ou de circuler, sans autorisation écrite préalable du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, sur l'infrastructure ferroviaire établie en dehors de la chaussée ».

L'article 11 de cette même loi précise quant à lui que :

§1^{er}. La circulation, l'arrêt et le stationnement de véhicules dans les gares, y compris sur les parkings gérés par le gestionnaire de gare ou une filiale, ne sont autorisés qu'aux conditions établies par, selon le cas, le gestionnaire de la gare ou une filiale.

Ces conditions sont affichées de façon visible à l'entrée des endroits concernés, ou stipulées dans les conditions générales du gestionnaire de la gare ou du gestionnaire de parking concerné, et sont opposables à quiconque.

Ces conditions stipulent notamment que :

1° des places de stationnement marquées sont réservées, gratuitement ou à un tarif spécifique, aux voyageurs titulaires d'un titre de transport valable dont la catégorie est, selon le cas, précisée, ou au personnel, selon le cas, du gestionnaire de l'infrastructure, d'une entreprise ferroviaire ou d'autres sociétés ;

2° des places de stationnement marquées non réservées ne peuvent être utilisées que moyennant paiement du prix de stationnement au plein tarif.

§2. Il est interdit :

1° de circuler, d'arrêter ou de stationner son véhicule en contradiction avec les conditions visées au §1^{er}, alinéa 1^{er} ;

2° d'entraver ou de mettre en danger, de quelque façon que ce soit, la circulation dans les parkings, notamment par la manière dont est stationné le propre véhicule ».

En conclusion, les données à caractère personnel qui font l'objet d'un transfert dans le cadre du présent protocole sont bel et bien récoltées pour des finalités qui sont déterminées, explicites et légitimes. Par ailleurs, si les parties souhaitent utiliser ces données pour une autre finalité que celle prévue dans le présent protocole, elles ne pourraient le faire que si le traitement ultérieur est compatible avec la finalité du traitement initial.

D. Catégories de données à caractère personnel transférées et durée de conservation des données à caractère personnel

Conformément à l'article 5, 1, c), du RGPD les données à caractère personnel doivent être adéquates, pertinentes et limitées à ce qui est nécessaire au regard des finalités pour lesquelles elles sont traitées.

En vue d'identifier les contrevenants et si nécessaire les sanctionner par une amende administrative, les données suivantes, contenues dans la Banque-Carrefour des véhicules, seront communiquées :

1° Les données nominatives du détenteur de la plaque d'immatriculation tant pour les personnes physiques (nom et prénom) que morales (dénomination sociale)

Les données nominatives sont nécessaires afin d'identifier les auteurs d'infractions et si nécessaire infliger une amende administrative

2° Le numéro de Registre national pour les personnes physiques et le numéro d'entreprise pour les personnes morales

Le numéro de Registre national permet d'éviter des erreurs en cas d'homonymie.

3° L'adresse du titulaire de la plaque d'immatriculation (rue, numéro, code postale et commune)

En ce qui concerne l'adresse, cette donnée est *nécessaire* pour infliger et percevoir l'amende administrative.

Concernant l'adresse des personnes physiques

Concernant l'adresse des personnes physiques, les agents constatateurs dont la fonction le requiert et les agents sanctionneurs ont accès aux données du Registre national (article 26,§1^{er}, al. 1, 1^{er} tiret de la loi du 27 avril 2018 sur la police des chemins de fer).

La SNCB dispose déjà d'un accès aux données du Registre national¹⁰ et peut accéder à la donnée *adresse*.

La donnée « adresse » de la personne physique devra être réclamée auprès du Registre national, source authentique de cette donnée, afin de s'assurer de son exactitude et de son caractère actuel.

Il faut dès lors distinguer :

- La donnée « adresse » de la personne morale qui sera communiquée à la SNCB;
- La donnée adresse de la personne physique que Securail devra obtenir via la source authentique de cette donnée, à savoir, le Registre national.

Une fois les données transférées, la SNCB ne les conservera pas au-delà de la durée nécessaire à l'accomplissement de la finalité – objet du transfert. La conservation des données transférées ne pourra pas excéder 5 années à dater de la date du transfert. Il convient de se référer au point V pour de plus amples détails sur la durée de conservation des données transférées.

IV. PERSONNES AYANT ACCES AUX DONNEES DEMANDEES

Les données à caractère personnel en provenance de la DGTRSR sont exclusivement consultées et utilisées par les agents de la SNCB autorisés à bénéficier de ces accès, à savoir :

- Les Experts Security Policy ;
- Les conseillers juridiques;
- Les agents de sécurité principaux;
- Les chefs de sécurité adjoint ;
- Les chefs de sécurité ;
- Les agents sanctionneurs de la SNCB

Les personnes mentionnées ci-avant auront accès aux données à caractère personnel qui font l'objet du présent protocole à la condition que l'accès ne se fasse que pour la ou les tâche(s) déterminée(s) dans le présent protocole.

¹⁰ Autorisation RN n° 31/2006 du 29 novembre 2006

V. FREQUENCE DE TRANSMISSION DES DONNEES ET DUREE DE CONSERVATION DES DONNEES TRANSMISES

Le demandeur disposera d'un accès permanent aux données demandées dans la mesure où un contrevenant doit pouvoir être identifié à tout moment.

Les données sont fournies à la demande du destinataire via un Webservice.

En vertu de l'article 26, §3 de la loi sur la police des chemins de fer :

« Les données à caractère personnel traitées dans le cadre de l'exercice des compétences visées par la présente loi sont conservées pendant cinq ans à compter du jour où l'amende administrative a été infligée ou la mesure alternative a été prise. Passé ce délai, elles sont détruites ou anonymisées ».

Il convient de faire une distinction entre différents modes de conservation des données transmises. Le traitement d'un dossier en cours requiert une conservation de données de manière telle que celles-ci soient disponibles et accessibles normalement aux fonctionnaires chargés de la gestion du dossier. Dès qu'un dossier peut être archivé, le mode de conservation choisi ne doit permettre qu'une disponibilité et une accessibilité limitée.

Dès que la conservation n'est plus utile, les données ne peuvent plus être conservées sous une forme permettant l'identification des personnes concernées.

VI. OBLIGATIONS DU DESTINATAIRE, RESPONSABLE DU TRAITEMENT

a. Sous-traitance

Si la SNCB fait appel à un sous-traitant, l'article 28 RGPD devra être respecté. Cet article impose, notamment, le respect des obligations suivantes :

1° le responsable de traitement fait uniquement appel à un sous-traitant qui présente des garanties suffisantes quant à la mise en œuvre de mesures techniques et organisationnelles appropriées ;

2° le sous-traitant ne recrute pas d'autre(s) sous-traitant(s) sans l'autorisation écrite préalable, spécifique ou générale, du responsable de traitement ;

3° le sous-traitant ne traite les données à caractère personnel que sur instruction écrite et documentée du responsable de traitement sauf en cas d'une obligation imposée par ou en vertu d'une loi, d'un décret ou d'une ordonnance ;

4° en l'absence d'instructions de la part du responsable de traitement, et, en-dehors d'une obligation imposée par ou en vertu de la loi, d'un décret ou d'une ordonnance, le sous-traitant s'abstiendra de traiter les données à caractère personnel et ne prendra aucune initiative en la matière ;

5° le sous-traitant veille à ce que les personnes autorisées à traiter les données à caractère personnel s'engagent à respecter la confidentialité ou soient soumises à une obligation légale appropriée de confidentialité ;

6° le sous-traitant assiste le responsable de traitement dans l'accomplissement de son devoir de réponse aux demandes d'exercice des droits des personnes concernées ;

7° le sous-traitant efface toutes les données à caractère personnel, ainsi que toutes les copies de ces données qui pourraient exister, lorsque ses services de traitement pour le responsable de traitement ont pris fin ;

8° le sous-traitant met à la disposition du responsable de traitement tous les documents nécessaires pour démontrer le respect des obligations prévues à l'article 28 RGPD ;

9° le sous-traitant informe immédiatement le responsable de traitement si, selon lui, une instruction constitue une violation du présent règlement ou d'autres dispositions du droit de l'Union ou du droit des Etats membres relatives à la protection des données ;

10° dans le cas où une modification substantielle devrait être apportée aux mesures techniques ou organisationnelles, le sous-traitant en informera le destinataire. Un changement de matériel informatique ou un changement de sous-traitant peuvent, entre autres et de manière non-exhaustive, être compris comme une modification substantielle ;

Toutes les obligations qui précèdent doivent faire l'objet d'un contrat, ou tout autre acte juridique, consigné par écrit ou en format électronique dont copie sera remise à la DGTRSR. Une telle convention fera partie intégrante de ce protocole et y sera jointe.

Il sera également prévu dans cette convention, entre le destinataire des données à caractère personnel et le sous-traitant, la responsabilité de ce dernier à l'égard du destinataire, responsable du traitement.

Le destinataire des données ne fait pas appel à un sous-traitant sans l'autorisation expresse, écrite et préalable de la DGTRSR.

b. Sécurisation

En vertu des articles 32 à 34 RGPD, le responsable du traitement et le sous-traitant sont tenus de protéger les données à caractère personnel contre les atteintes à la sécurité qui pourraient entraîner, accidentellement ou illégalement, la destruction, la perte, l'altération, la divulgation non autorisée ou l'accès non autorisé à ces données à caractère personnel.

La SNCB s'engage à prendre les mesures techniques et organisationnelles appropriées afin de protéger les données à caractère personnel contre tout traitement non autorisé ou illégal, toute perte ou modification des données à caractère personnel, ainsi que pour éviter ou réduire le risque de violations, contre la perte ou le vol accidentel de données, contre des modifications, contre un accès non autorisé ou abusif et toute autre utilisation illégale de données à caractère personnel. En concluant le présent protocole, la SNCB est certaine que les réseaux auxquels sont connectées les installations impliquées dans le traitement des données à caractère personnel garantissent la confidentialité et l'intégrité de ces données.

En cas d'atteinte à la sécurisation, la SNCB s'engage à avertir immédiatement la DGTRSR selon les modalités convenues.

Les Parties s'informent mutuellement des modifications substantielles aux mesures techniques et organisationnelles de sécurité concernant le traitement des données prévu dans le présent protocole.

c. Droits des personnes concernées

En vertu du RGPD, les personnes concernées disposent d'un certain nombre de droits en ce qui concerne leurs données à caractère personnel.

Concrètement, les personnes concernées disposent des droits suivants (moyennant le respect de conditions et exceptions prévues dans le RGPD) :

- Droit d'accès (art. 15) ;
- Droit de rectification (art. 16) ;
- Droit à l'effacement (art. 17) ;
- Droit à la limitation du traitement (art.18) ;
- Droit d'opposition (art. 21) ;

- Droit de ne pas faire l'objet d'une décision fondée exclusivement sur un traitement automatisé, y compris le profilage, produisant des effets juridiques concernant la personne ou l'affectant de manière significative de façon similaire (art. 22).

Les Parties s'engagent à remplir les obligations découlant de l'exercice de ces droits par les personnes concernées, conformément à l'article 12 du RGPD. Cela signifie que, à condition que la personne concernée prouve son identité et introduise sa demande par un écrit daté, elle pourra obtenir gratuitement, de la part des Parties, la communication des données la concernant ou la rectification des données incomplètes ou incorrectes.

d. Audits et contrôles

La SNCB autorise la DGTRSR à s'assurer de la bonne application des mesures techniques et organisationnelles convenues dans le présent protocole.

La SNCB fournit à la DGTRSR toute la documentation nécessaire en vue de démontrer le respect de ses obligations.

La DGTRSR se réserve le droit d'effectuer des audits et des contrôles par sondages, le cas échéant, auprès des personnes concernées par le traitement des données à caractère personnel, mais également auprès du destinataire, afin de contrôler si ce dernier respecte ses engagements en vertu du présent protocole.

La SNCB s'engage à donner accès à tout moment à la DGTRSR et à l'Autorité de Protection des Données, ainsi qu'à leurs représentants mentionnés dans tout document pertinent pour ces services, et à répondre à leurs questions. Le cas échéant, ces personnes peuvent effectuer une visite ou une consultation, sur place, avec ou sans préavis, afin de vérifier que le destinataire ou son sous-traitant, le cas échéant, respecte les termes et conditions du présent protocole.

VII. DISPOSITIONS GENERALES

a. Sanctions

Toute utilisation des données reçues à des fins autres que celles prévues par le présent protocole est strictement interdite et entraîne, sans exception, l'annulation du présent protocole.

En cas de manquement apparent à la bonne mise en œuvre du présent protocole par la SNCB ou, s'il apparaît que la transmission des données contrevient à toute disposition légale ou réglementaire qui lui est applicable, la DGTRSR peut – sans préjudice de l'application du Titre 6 de la Loi sur la protection des données – sans mise en demeure préalable, suspendre la transmission des données visées au présent protocole ou procéder à sa dissolution intégrale.

Dans une telle situation, la DGTRSR porte à la connaissance de la SNCB, par lettre recommandée ou par email avec accusé de réception, les raisons de la suspension ou de la résiliation.

La DGTRSR se réserve le droit de poursuivre la SNCB devant les cours et tribunaux et d'exiger le paiement de tout dommage résultant du non-respect du présent protocole.

b. Litiges

En cas de difficulté et/ou de litige relatif à l'interprétation ou à l'exécution du présent protocole, les Parties s'engagent à se concerter afin de trouver une solution à l'amiable.

Si cela n'est pas possible, seuls les cours et tribunaux de l'arrondissement judiciaire de Bruxelles sont compétents.

c. Fin

Les finalités pour lesquelles le demandeur souhaite obtenir la transmission des données à caractère personnel faisant l'objet du présent protocole n'étant pas limitées dans le temps, le présent protocole est conclu pour une durée indéterminée, à compter de la date de sa signature par les Parties.

Chaque partie peut dénoncer le présent accord à tout moment. Aucun préavis ne doit être respecté. Il suffit d'informer l'autre partie au moyen d'une décision motivée, sauf dispositions explicites indiquées à l'article VII, a.

d. Transparence

Conformément à l'article 20, §3, de la loi de protection des données à caractère personnel, les Parties s'engagent à publier le présent protocole sur leurs sites web.

En ce qui concerne la DGTRSR, le présent protocole sera publié sur le site web du SPF Mobilité et Transports : www.mobilit.belgium.be

Des exemplaires papier du présent protocole sont également disponibles sur simple requête par écrit auprès du fournisseur ou du destinataire, aux adresses postales susmentionnées ou aux adresses e-mail : help.DIV@mobilit.fgov.be ou 78004.Management-Support-Legal@b-rail.be

e. Points de contact

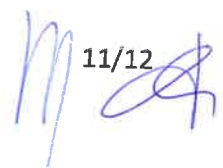
Pour la SNCB : dataprotectionofficer@b-rail.be

Pour la DGTRSR : dpo@mobilit.fgov.be

f. Durée du présent protocole et entrée en vigueur

Le présent protocole est conclu pour une durée indéterminée à compter de la date de sa signature par les parties.

Toute modification apportée au présent protocole devra obligatoirement faire l'objet d'un accord écrit, approuvé et signé par les parties qui sera joint au présent protocole et en fera partie intégrante.

 11/12

Fait à Bruxelles, le 30 juillet 2019 en deux exemplaires, chaque partie reconnaissant avoir reçu un exemplaire.



Pour la SNCB
General Manager Traffic & Security
H. VANDERKIMPEN



Pour la DGTRSR
Le Directeur Général
M. INDOT